

Bestemmingsplan "Buiksloterham"

ONDERDEEL III – TOELICHTING

Vastgesteld 16 december 2009
Besluitnummer 276/881

Inhoudsopgave toelichting

1.	Inleiding	p. 5
1.1	Aanleiding	p. 5
1.2	Bevoegdhedenverdeling	p. 6
1.3	Ligging plangebied	p. 6
1.4	Planvorm	p. 7
1.5	Leeswijzer	p. 7
2.	Plankader	p. 8
2.1	Geldend juridisch-planologisch kader	p. 8
2.2	Beschrijving van het plangebied	p. 9
2.3	Geschiedenis	p. 12
3.	Algemeen ruimtelijk beleidskader	p. 16
3.1	Nationaal ruimtelijk beleid	p. 16
3.2	Provinciaal ruimtelijk beleid	p. 17
3.3	Gemeentelijk ruimtelijk beleid	p. 18
4.	Programma en stedenbouw	p. 19
4.1	Transformatie naar gemengd woon-werkgebied	p. 19
4.2	Ruimtelijk-functionele aspecten	p. 20
4.3	Stedenbouwkundige aspecten	p. 30
5.	Juridische planbeschrijving	p. 37
5.1	Inleiding	p. 37
5.2	Bestemmingsplanvorm	p. 38
5.3	Regels en plankaart	p. 39
6.	Milieu	p. 53
6.1	Milieueffectrapportage	p. 53
6.2	Milieuhinder bedrijven	p. 59
6.3	Geluid	p. 66
6.4	Bodem	p. 80
6.5	Luchtkwaliteit	p. 85
6.6	Geur	p. 88
6.7	Kabels en leidingen	p. 91
6.8	Elektromagnetische velden	p. 91
6.9	Duurzaamheid	p. 92
7.	Verkeer en parkeren	p. 94
7.1	Beleid, wet- en regelgeving	p. 94

7.2	Autoverkeer	p. 95
7.3	Langzaam verkeer	p. 97
7.4	Openbaar vervoer	p. 98
7.5	Parkeren	p. 99
8.	Veiligheid	p. 101
8.1	Externe veiligheid	p. 101
8.2	Luchthaveninddelingsbesluit	p. 106
8.3	Verkeersveiligheid	p. 107
8.4	Sociale veiligheid	p. 109
9.	Water	p. 110
9.1	Beleid, wet- en regelgeving	p. 111
9.2	Waterkwantiteit	p. 112
9.3	Waterkwaliteit	p. 117
10.	Natuur	p. 119
10.1	Beleid, wet- en regelgeving	p. 119
10.2	Onderzoeksresultaten	p. 120
11.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	p. 123
11.1	Beleid, wet- en regelgeving	p. 123
11.2	Landschap	p. 125
11.3	Archeologie	p. 125
11.4	Cultuurhistorie	p. 126
12.	Handhaving	p. 127
13.	Economische uitvoerbaarheid	p. 128
13.1	Algemeen	p. 128
13.2	Exploitatieplan	p. 129
14.	Technische uitvoerbaarheid	p. 129
15.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	p. 130
15.1	Algemeen	p. 130
15.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	p. 131
	Bijlagen	p. 149

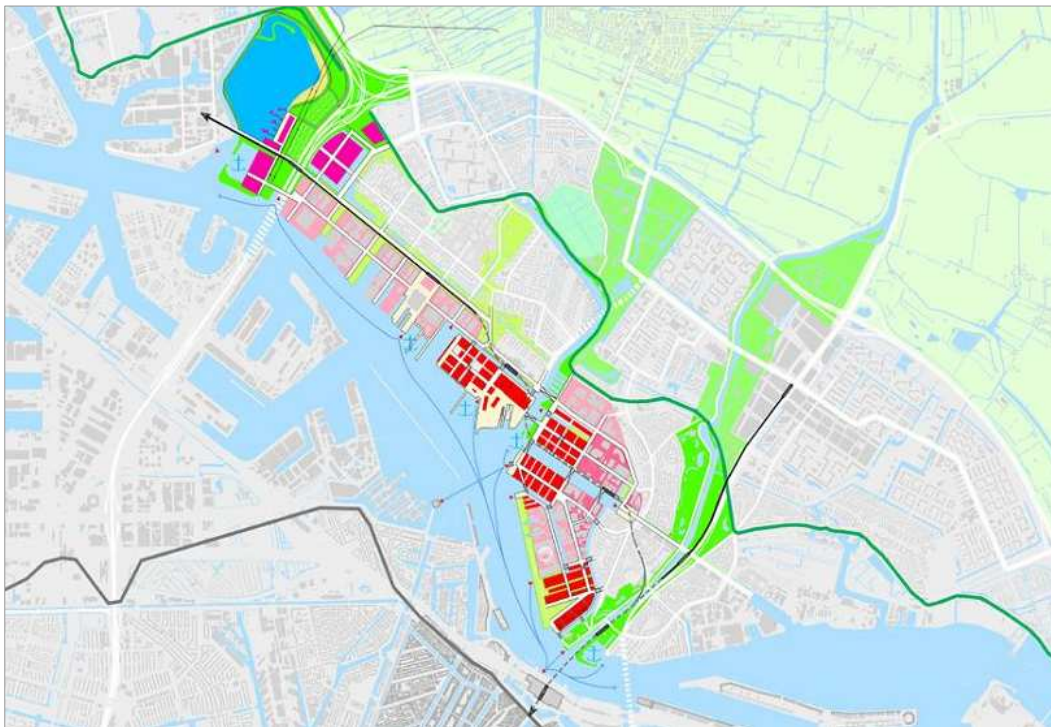
1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam staat voor de opgave om in de periode 2010-2030 circa 50.000 nieuwe woningen te realiseren voor de ontwikkeling van de Deltametropool, zoals verwoord in de Nota Ruimte en in het streekplan Noord-Holland Zuid. Voor Amsterdam wordt in het streekplan gekozen voor stedelijk bouwen in de stad. De belangrijkste opgave is intensiveren, combineren en transformeren (ICT) in naoorlogse woonwijken en op verouderde bedrijventerreinen. Om te kunnen voldoen aan deze opgave is het essentieel dat terreinen met de bestemming bedrijvigheid worden getransformeerd naar terreinen met een gemengde bestemming (wonen en werken).

In het structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” wordt aan de opgave de realisatie van 50 à 75 duizend nieuwe arbeidsplaatsen toegevoegd. Het beleid van de gemeente Amsterdam gaat uit van een compacte stad met een duurzaam ruimtegebruik. Waardevolle natuurlijke landschappen in de regio mogen niet onnodig worden aangetast. De groei moet daarom worden opgevangen in een beperkte geografische ruimte. Binnen de grenzen van de stad moet de ruimte worden gevonden voor de groeiende behoefte aan wonen, werken en recreëren.

Figuur 1. Masterplan “Noord aan het IJ”



In november 2002 presenteerde het Stadsdeel Amsterdam-Noord in samenwerking met de gemeente Amsterdam een concept van het Masterplan “Noord aan het IJ” waarin een strategie is geschetst voor de herontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever (zie figuur 1). Het Masterplan stelt voor om het centrale deel van de Noordelijke IJ-oever (globaal

gezien het gebied gelegen tussen de Sixhaven en het NDSM-terrein) te ontwikkelen tot een stedelijk woon- en werkgebied waar tot 2030 circa 25.000 arbeidsplaatsen, 9.000 woningen, havens, recreatie- en andere voorzieningen zullen komen. Deze visie is opgenomen in het structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” zoals dat door de gemeenteraad in 2003 is vastgesteld.

1.2 Bevoegdhedenverdeling

Buiksloterham en het gebied Overhoeks¹ zijn sinds 1 januari 2004 aangewezen als ‘coalitiegebied’ (Raadsbesluit d.d. 29 oktober 2003, gemeenteblad nr. 493): een coalitie tussen de centrale stad en stadsdeel Amsterdam-Noord. Op 21 december 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met enkele wijzigingen in het coalitiemodel Noordwaarts (Raadsbesluit nr. 232.690.3A.07). Hiermee zijn alle publiekrechtelijke bevoegdheden, binnen de coalitie, per 1 januari 2008 teruggelegd bij het stadsdeel. Het bestemmingsplan Buiksloterham, het bijbehorende exploitatieplan en de hiermee samenhangende hogere grenswaarden procedure in het kader van de Wet geluidhinder zijn echter onder een overgangsregeling gebracht en zijn daarmee onder grootstedelijke bevoegdheid gebleven.

1.3 Ligging plangebied

Buiksloterham ligt in Amsterdam-Noord, aan de Noordelijke IJ-oever. Het plangebied beslaat een oppervlakte van ongeveer 100 hectare gelegen tussen Overhoeks, de Klaprozenweg en Zijkanaal I. De grens van het bestemmingsplangebied aan de noordzijde ligt in het midden van de Klaprozenweg. Aan de oostzijde ligt de grens in het midden van het Buiksloterkanaal en loopt via de Distelkade naar de Klaprozenweg. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door het Zijkanaal I en het IJ, op de stadsdeelgrens. In het zuiden wordt Buiksloterham begrensd door de Grasweg, het midden van het Tolhuiskanaal en het New Technology Centre van Shell. Het plangebied is weergegeven op onderstaande luchtfoto en topografische kaart.

Figuur 2. Ligging plangebied Buiksloterham



Figuur 3. Topografische kaart Buiksloterham



¹ Op het Shell-terrein, inmiddels Overhoeks genaamd, wordt werkgebied omgezet naar een gemengd gebied voor wonen en werken. Deze herontwikkeling is mogelijk geworden doordat Shell haar onderzoeks- en bedrijfsactiviteiten gaat concentreren in het New Technology Centre op het noordelijk deel van het Shell-terrein. De daarmee vrijkomende 20 hectare is door de gemeente Amsterdam aangekocht en wordt herontwikkeld tot een gemengde woon- en werkwijk.

1.4 Planvorm

Het bestemmingsplan Buiksloterham is een globaal eindplan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsregels wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt. Het eindbeeld van de transformatie ligt niet exact vast, de kaders zijn met dit bestemmingsplan echter zo gesteld dat sprake is van een evenwichtige afweging van belangen.

Het plangebied kent een duidelijke tweedeling. Voor een deel heeft het plangebied een bedrijfsbestemming. Dit houdt in dat daar geen functies worden toegestaan die nadere beperkingen opleggen aan de gevestigde of toekomstige bedrijvigheid.

Daarnaast geeft het bestemmingsplan aan een groot deel van het plangebied een gemengde bestemming, waarbinnen verschillende functies zijn toegestaan. Hiermee wordt vorm gegeven aan het transformatiebeleid dat voor dit deel van het plangebied geldt. Dit beleid gaat er vanuit dat Buiksloterham, met uitzondering van het deel dat een bedrijfsbestemming heeft gekregen, transformeert naar een gemengd woon- en werkgebied. Naast de (bestaande) bedrijvigheid wordt ruimte geboden voor andere functies, waaronder wonen.

Om woningbouw in Buiksloterham mogelijk te maken dient de milieuhinder, met name de geluidhinder, te worden teruggebracht. Het is om juridische en milieutechnische redenen niet mogelijk om binnen de gemengde bestemming ook de functie wonen toe te staan zolang de mogelijkheden voor aanwezige bedrijven om geluid te produceren nog niet zijn teruggebracht. Voor een deel zullen deze mogelijkheden ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan al zijn ingeperkt door het aanpassen van milieuvergunningen en het opleggen van nadere eisen aan bedrijven.

Dit maakt het mogelijk om binnen een deel van het gebied met een gemengde bestemming rechtstreeks woningen toe te staan. Daar waar de bestaande milieuhinder vooralsnog geen milieugevoelige functies toestaat is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee woningen alsnog kunnen worden toegestaan als de milieuhinder is teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. Een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals de verplichting om afscherpende bebouwing te realiseren en de voorwaarde dat milieugevoelige functies in overwegende mate op de minder milieubelaste locaties moeten worden gerealiseerd, zorgt ervoor dat een betere milieukwaliteit wordt bereikt dan wanneer alleen de wettelijke maxima zouden gelden. Daarnaast wordt, door afstand te houden tussen de woningbouw en het bedrijventerrein, ook milieuruimte in stand gehouden voor de bedrijven op dat terrein.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit de regels, de toelichting en de plankaart. Op de plankaart zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De plankaart geeft op een topografische ondergrond aan welke bestemmingen binnen het plangebied gelden. Tevens zijn op de plankaart aanduidingen opgenomen. Bij deze bestemmingen en aanduidingen horen regels. De plankaart en de regels vormen samen de

bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Bij de regels horen een 'Staat van Inrichtingen' en een overzicht met creatieve functies. Deze zijn als bijlagen toegevoegd.

De toelichting geeft de achtergronden (relevante regelgeving en beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling. In de hoofdstukken 1 tot en met 3 wordt het algemene kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving van het plan gegeven. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd op welke wijze de uitgangspunten van hoofdstuk 4 in juridische zin zijn vertaald. In de hoofdstukken 6 tot en met 14 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 worden de uitkomsten van het maatschappelijk overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (voorheen artikel 10 Bro) beschreven.

2. Plankader

2.1 Geldend juridisch-planologisch kader

Partiële herziening Algemeen Uitbreidingsplan en Verordening ex artikel 43 Woningwet

Het planologische regime dat binnen het deel van het plangebied ten noorden van het Johan van Hasseltkanaal geldt totdat het voorliggende bestemmingsplan Buiksloterham in werking treedt wordt gevormd door de Partiële herziening van het noordelijke gedeelte van het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1963 en de Verordening houdende voorschriften als bedoeld in artikel 43 van de Woningwet uit 1943. De Verordening (vastgesteld op 21 mei 1943, goedgekeurd door de Secretaris Generaal van het departement van Binnenlandse Zaken op 9 november 1943) geeft aan dat, afgezien van wegen, de gronden slechts mogen worden gebruikt door doeleinden van handel en nijverheid. Op grond van de overgangsbepaling van de Wet op de Ruimtelijke Ordening 1968 hebben deze voorschriften de status van bestemmingsplan gekregen.

Bestemmingsplan Ontsluiting bedrijventerrein Buiksloterham / Papaverweg

Ook aan beide zijden van het Johan van Hasseltkanaal geldt voor een smalle strook de Verordening uit 1943 niet. Voor deze twee stroken geldt het bestemmingsplan Ontsluiting bedrijventerrein Buiksloterham/Papaverweg, dat voor de nieuwe ontsluitingsweg op 10 september 1997 is vastgesteld. Voor de realisatie van deze weg, inmiddels Ridderspoorweg genaamd, is in 2005 een artikel 19 procedure in het kader van Wet op de Ruimtelijke Ordening doorlopen.

Bestemmingsplan Overhoeks

Voor het zuidelijk deel van Buiksloterham (het gebied ten zuiden van het Johan van Hasseltkanaal) is ten behoeve van de woningbouw op het aangrenzende terrein Overhoeks op 18 oktober 2006 een bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 20 maart 2007 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en op 3 juli 2008 onherroepelijk geworden. Hierin is voor het zuidelijk deel van het plangebied van het bestemmingsplan Buiksloterham (dat het bestemmingsplan Overhoeks dus voor een deel overlapt) een min of meer conserverende (bedrijfs)bestemming opgenomen. De

bestaande situatie wordt geconserveerd, met dien verstande dat een verandering van bedrijfstype is toegestaan, mits de maximale milieuhinder in acht wordt genomen.

Zonebesluit Johan van Hasselkanaal-West

Buiksloterham is, tot aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan, een gezoneerd industrieterrein, waar industrie mag worden gevestigd die veel geluidhinder kan veroorzaken. Het zonebesluit geeft het industrieterrein aan, alsmede een daar omheen liggende zone die wordt begrensd door een zogenaamde 50 dB(A)-contour. In dit geval beslaat het bij het zonebesluit Johan van Hasselkanaal-West (26 mei 1993, gemeentebblad nr. 291) gezoneerde industrieterrein geheel Buiksloterham, de zone om het industrieterrein strekt zich uit tot ver buiten het plangebied. Met het bestemmingsplan Overhoeks is de geluidszone Johan van Hasselkanaal-West verkleind.

Zonebesluit Westelijk Havengebied

Net als het industrieterrein Buiksloterham is ook voor het Westelijk Havengebied (thans industrieterrein Westpoort) een zonebesluit genomen. Een deel van deze geluidszone ligt over het bestemmingsplangebied Buiksloterham.

Vorbereidingsbesluit Buiksloterham-Noord

Om ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten kan de gemeenteraad voor een gebied een voorbereidingsbesluit nemen. Op grond daarvan kunnen alle bouwvragen binnen het gebied gedurende de werking van het voorbereidingsbesluit worden aangehouden. De stadsdeelraad heeft voor het deel van Buiksloterham ten noorden van het Johan van Hasselkanaal een voorbereidingsbesluit (17 december 2008, nr. 1645 A) genomen dat van kracht is tot het moment een bestemmingsplan is vastgesteld.

2.2 Beschrijving van het plangebied

Water is een belangrijk structurerend element in Buiksloterham. Aan de westzijde ligt het IJ. Aan de oostzijde ligt het Buiksloterkanaal dat het bestemmingsplangebied scheidt van de tuindorpwijken. In het plangebied liggen diverse kanalen: het Tolhuiskanaal, het Buiksloterkanaal, het Johan van Hasselkanaal West en het Papaverkanaal. Dwars op de kanalen ligt een aantal insteekhavens. De IJ-oeveren zijn niet openbaar toegankelijk. Behalve door water wordt het plangebied gestructureerd door wegen zoals de Distelweg, Asterweg, Papaverweg en Grasweg.

Hoewel de hoofdstructuur van Buiksloterham intact is gebleven, is het plangebied al enkele decennia aan verandering onderhevig. Buiksloterham is van oudsher een industrieterrein, voornamelijk gericht op watergebonden bedrijven. In de loop van de tijd zijn de meeste bedrijven echter van het water afgekeerd en voornamelijk gericht op aan- en afvoer over de weg. De helft van de bedrijven heeft zich hier in de afgelopen jaren nieuw gevestigd. Door het vertrek van een aantal grootschalige bedrijven is een grote dynamiek ontstaan. Het bedrijventerrein wordt extensief gebruikt en meerdere delen liggen braak.

Figuur 4. Bedrijfsverzamelgebouw de "Groene Draeck"



Waar de traditionele industriële bedrijvigheid eens overheerste, leidt de komst van kleinschalige bedrijven, waaronder media en creatieve zakelijke diensten, tot een ander vestigingsklimaat. Bestaande bedrijven worden vervangen door of herontwikkeld tot nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen, zoals de Groene Draeck (gevestigd in de voormalige scheepsbouwloods van De Vries Lentsch jr., zie figuur 4), Kaap Noord en Boomerang Casa. Deze gebouwen bieden functies met een beperkte ruimtebehoefte een kans waaronder architectenbureaus, grafische vormgevingsbedrijven en adviesbureaus, maar ook bedrijven die zich richten op de nieuwe media en technologie.

In het noordelijk deel van Buiksloterham, bij Zijkanaal I, bevinden zich een scheepswerf, de gemeentelijke haven voor de stadsreiniging (Waternet) en enkele woonschepen. Direct ten noorden van het Johan van Hasseltkanaal, waar de Amsterdamse Vuilverbrandingsinstallatie (AVI) en het Gemeentelijk Energiebedrijf (GEB) waren gevestigd, ligt een omvangrijk terrein braak (zie figuur 5).

Figuur 5. Voormalig AVI/GEB terrein



Figuur 6. Voormalig zoutsilo en dienstgebouw



Na het vertrek van deze bedrijven is op deze locatie, waarvan de gemeente grondeigenaar is, geen bebouwing teruggekomen. Daardoor is het nu een grote open en enigszins verwilderde ruimte. Aan weerszijden van het deels gedempte Papaverkanaal zijn nog enkele industriële bedrijven gevestigd.

In het noordoostelijke deel van het plangebied bevindt zich een concentratie van perifere detailhandel. Het daaraan grenzende gebied, de Papaverhoek genaamd, is gaandeweg in gebruik genomen door kleinschalige ondernemingen met opslagloodsen en werkplaatsen. De voormalige zoutsilo met bijbehorend dienstgebouw behoort hier tot de weinig overgebleven karakteristieke gebouwen (zie figuur 6). Uitzondering op de kleinschaligheid is de stadsdeelwerf aan de Papaverweg. Dit gebied vormt een overgang tussen het besloten karakter van de tuindorpen ten oosten van het plangebied en het grootschaliger karakter van het bedrijventerrein.

Kenmerkend voor het plangebied ten zuiden van het Johan van Hasselkanaal is dat de percelen kleiner zijn dan ten noorden van dit kanaal. Het terrein bij de entree van het plangebied aan de Distelweg, waar de Hollandsche Beton Groep (HBG) was gevestigd, ligt braak (zie figuur 7). Hetzelfde geldt voor het gebied ten noorden van de pontaanlanding, op de kop van de Distelweg langs Zijkanaal I. Het gebied tussen deze gemeentelijke terreinen wordt gekenmerkt door bedrijfshallen en loodsen. Langs de Distelweg bevinden zich enkele grootschalige industriële bedrijven.

In het gebied rond de Asterweg bevinden zich vooral kleinschalige, veelal creatieve, bedrijven, enkele industriële bedrijven en een aantal bedrijfsverzamelcomplexen (zie figuur 8). Een karakteristiek gebouw is het poortgebouw van het in 1955 gesloopte Asterdorp. Dit gebouw, dat tot gemeentelijk monument is verklaard, is nadien door beeldend kunstenaar André Volten gebruikt als atelierwoning. Het gebied rond de Grasweg, waar ook enkele woonschepen liggen, en de terreinen aan weerszijden van het Tolhuiskanaal zijn bedrijventerrein.

Figuur 7. Loods voormalig HBG-terrein



Figuur 8. "Platanenplein", Asterweg 20

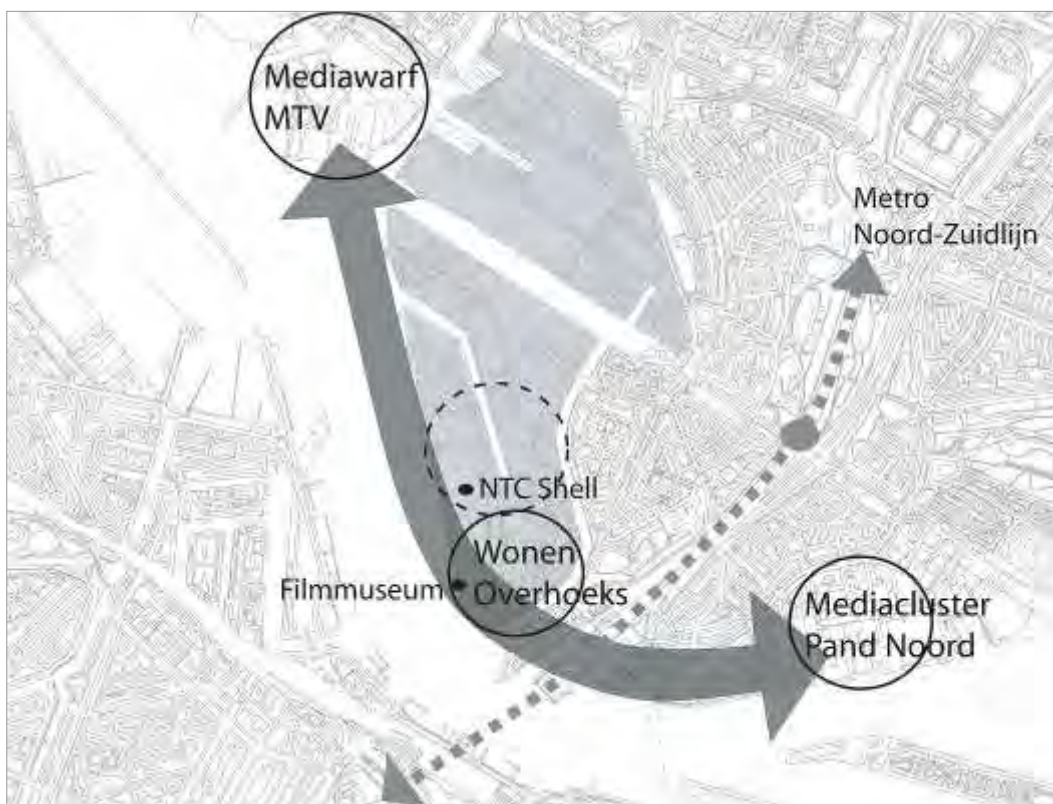


De ligging van het plangebied dichtbij de binnenstad van Amsterdam maakt het gebied aantrekkelijk (zie figuur 9). Buiksloterham is vanaf de noordkant van het Centraal Station zichtbaar. Met de pont en fiets is het plangebied in ongeveer 10 minuten bereikbaar. In de directe omgeving van Buiksloterham staat de laatste tijd veel op stapel. Er ontstaan concentraties van mediabedrijven, bijvoorbeeld in Pand Noord aan de Meeuwenlaan met

A-Film. MTV en IDTV maken van het NDSM-terrein een mediawerf. Verder is de NDSM-werf een culturele broedplaats.

Shell bouwt een nieuw onderzoekslaboratorium, het New Technology Centre. Op Overhoeks verrijst een hoogwaardige stedelijke woonwijk met voorzieningen waaronder het nieuwe Filmmuseum. De ontsluiting van Overhoeks levert ook een verbetering van bereikbaarheid van Buiksloterham op en de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd. De effecten zijn merkbaar in Buiksloterham. Er is een toenemende vraag naar verschillende typen bedrijfsruimte. Het trekt ondernemers aan die graag in een gebied willen zitten dat nog niet af is, waar nog mogelijkheden en kansen zijn voor eigen initiatief.

Figuur 9. Ontwikkeling nabij Buiksloterham



2.3 Geschiedenis

Van baggerdepot tot polder

Het IJ is als een zeearm van de Zuiderzee ontstaan door een stijging van het zeeniveau tussen 1100 en 1300. Het IJ werd een brede stroom met eb- en vloedbeweging, die het noordelijk deel van Holland bijna geheel van de rest van Holland afsneed. Omstreeks 1300 is een systeem van dijken om Waterland aangelegd tegen het buitenwater van de Zuiderzee en het IJ: de Waterlandse zeedijk. Niet alle stukken land kwamen binnen deze dijk te liggen, waardoor buitendijkse landtongen ontstonden. Den Ham, later Buiksloterham, wordt aan de west- en oostzijde begrensd door twee buitendijkse

landtongen: de Nes en de Volewijk (zie figuur 10). De naam Buiksloterham valt te herleiden tot het feit dat het dijkdorp Buiksloot ten noorden van Den Ham² lag.

Als gevolg van het uitbaggeren van de havens en grachten en de aanleg van het Oosterdok, het Westerdok en het Entrepotdok moesten grote hoeveelheden modder worden geborgen. Het uitgebaggerde slib werd onder andere in Den Ham gestort. Bij lage waterstanden viel dit gebied droog. Om te voorkomen dat de modder terug het IJ inliep, werd in 1832 een dam van rijshout (ineengevlochten takken en twijgen) aangelegd. Omdat het slibdepot vol raakte en de dam niet meer voldeed, werd in 1848 besloten om Den Ham bij Buiksloot in te polderen (zie figuur 11).

Figuur 10. Den Ham, kaart 17^e eeuw



Figuur 11. Buiksloterham, kaart 1866



In 1848 was sprake van werkloosheid en onvrede in Amsterdam. Om de onrust onder de lagere sociale klassen te sussen collecteerde de gemeente bij particulieren om als werkverschaffingsproject Den Ham te dempen. Een jaar later was het geld op, terwijl Den Ham nog niet volledig was gedempt. Uiteindelijk werd besloten om de reeds aangelegde werken, de concessie voor het droogmaken van Den Ham en de ondergrond van de nog droog te leggen watervlakte te veilen. In 1851 werd Den Ham voor f 85.000,- gekocht door F.W.J. Beukman, die de polder door middel van een stoommachine liet droogmaken. In 1854 en 1862 liep de polder nog eens onder water. Na de afsluiting van het IJ in 1872 kwam dit niet meer voor. De aanleg van de Oranjesluizen zorgde er immers voor dat er geen open verbinding meer was met de toenmalige Zuiderzee en dat er geen problemen meer ontstonden als gevolg van stormvloed.

De gemeente Buiksloot meende in 1877 dat zij bestuurlijk recht kon doen gelden op het gebied. Bij Koninklijk Besluit in 1821 was immers besloten dat de noordgrens van de gemeente Amsterdam langs de noordoever van het IJ zou lopen. Door de aanleg van Buiksloterham was deze oever nu in zuidelijke richting verlegd. Amsterdam vond dit, na al het geld en de inspanning, die zij in het gebied had gestoken, geen eerlijke zaak. In 1877 is met een wet de situatie van 1821 weer hersteld: de grens liep grotendeels langs de Waterlandse zeedijk. Vanaf 1883 ging de gemeente Amsterdam stukken grond in Buiksloterham terugkopen, omdat er plannen werden ontwikkeld om de stad aan de

² De term ham duidt op een bocht of inham, maar heeft ook de betekenis van een hoek aangeslibd land.

Van agrarisch gebied tot industriegebied

Figuur 12. Agrarisch grondgebruik



In 1903 verscheen een rapport van de IJ-commissie, waarin de mogelijkheden van de terreinen zijn onderzocht. Enerzijds beoogde de gemeente de verplaatsing van hinderlijke bedrijven uit de binnenstad, anderzijds zocht zij ruimte voor grote scheepsbouw-, reparatie- en toeleveringsbedrijven. In 1906 werd het advies van de IJ-

⁴ In 1905 besloot de gemeente de terreinen in Buikslooterham in vervolg niet meer te verkopen, maar in erfpacht uit te geven.

commissie vastgesteld en als uitgangspunt genomen voor het eerste uitbreidingsplan ten noorden van het IJ. Het grootste deel van Buiksloterham werd aangewezen als industrieterrein, met daarachter woongebieden. Kanalen werden gegraven en de polder werd opgehoogd. Geleidelijk werd een deel van de bouwrijpe grond uitgegeven aan bedrijven. De oorspronkelijke polderstructuur is bij de transformatie naar industriegebied nauwelijks herkenbaar gebleven (zie figuur 13).

Door het ontbreken van een adequate infrastructuur duurde het enige tijd voordat de vestiging van industrie op gang kwam. De uitbreidingen in Buiksloterham gingen in het begin van de twintigste eeuw door aan de hand van het uitbreidingsplan van 1914. Zo vestigden zich enkele scheepswerven (De Vries Lentsch Jr. en Ceuvel-Volharding) en petrochemische industrie (waaronder de Bataafsche Petroleum Maatschappij, later Koninklijke/Shell Groep) in het gebied. In 1919 werd nabij het Hoofdkanaal West, het latere Johan van Hasseltkanaal West, een tentoonstelling georganiseerd over het luchtverkeer (Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam, ELTA). Op dit terrein ten zuiden van de Papaverweg opende A. Fokker in 1920 zijn Nederlandse Vliegtuigfabriek. In 1951 verhuisde Fokker naar een nieuwe fabriek bij Schiphol. Langzamerhand werden in het noordelijk gebied meer terreinen uitgegeven. Zo vestigden zich hier onder meer de Amsterdamse Vuilverbranding (1914) en de Elektriciteitscentrale Noord (1917).

Aangetrokken door industriële werkgelegenheid ontvluchtten veel mensen het platteland en vestigden zich in de stad. Omdat Amsterdam deze mensen slechts beperkt huisvesting kon bieden, werd gezocht naar grond voor nieuwe arbeiderswoningen. In het eerste uitbreidingsplan uit 1906 werd een stuk grond, ingeklemd tussen bedrijfsterreinen, aangewezen als woongebied voor arbeiders van de nieuwe fabrieken. Pas in 1917 werd met woningbouw begonnen en deze dorpen met gemeentewoningen ontwikkelden zich geheel los van de industrievestiging. In Buiksloterham werden na de start met de Van der Pekbuurt eerst Disteldorp in 1918, toen Asterdorp in 1926 en vanaf 1927 Tuindorp Buiksloterham (Floradorp) gebouwd. Disteldorp werd als een semi-permanente woongebied gebouwd op een terrein, dat als industriegebied was bestemd. Het vijfhoekige Asterdorp, een complex voor ontoelaatbare gezinnen, is in 1955 gesloopt.

Figuur 14. Buiksloterham, jaren zestig 20^e eeuw



De Noordelijke IJ-oever vertoonde gedurende de gehele twintigste eeuw een aanblik van industrieterreinen (zie figuur 14). Voor nieuwe werkgelegenheid was in de na-oorlogse plannen nauwelijks ruimte opgenomen, omdat de scheepsbouw en toeleveringsbedrijven immers veel werkgelegenheid leverden. Aan de hechte relatie tussen Noord en het IJ kwam een eind toen de scheepsbouw in de jaren tachtig van de twintigste eeuw grotendeels verdween en havens en industrie door schaalvergroting steeds meer naar het westen (Westpoort) opschoven. Enkele imposante fabrieken, zoals de Vuilverbrandingsinstallatie, de Elektriciteitscentrale Noord en de Electro Zuur- en Waterstoffabriek (later AGA Gas), zijn inmiddels uit Buiskloterham verdwenen.

In de jaren tachtig van de twintigste eeuw heeft de gemeente onderzoek gedaan naar het ruimtelijke functioneren van het industriegebied Buiskloterham. Dit onderzoek resulteerde in het beleidsplan voor de revitalisering van het gebied. Tot eind jaren negentig bestond echter onduidelijkheid over de toekomst van Buiskloterham en kwamen de denkbeelden van centrale stad en stadsdeel Amsterdam-Noord niet overeen.

3. Algemeen ruimtelijk beleidskader

3.1 Nationaal ruimtelijk beleid

Nota Ruimte

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten, en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren.

Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelstellingen:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie door het wegnemen van ruimtelijke knelpunten voor economische groei, aanbod van aantrekkelijke vestigingsplekken en aanpak van de verkeerscongestie.
- Het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland. Variatie in het aanbod van woningen, voorzieningen en woonmilieus is cruciaal voor het creëren van steden die kansen bieden aan burgers en veilig en prettig zijn om in te verblijven. Herstructurering, stedelijke vernieuwing, transformatie en ontwikkeling van stedelijke centra hebben daarom een plek gekregen in de Nota Ruimte. Een goede regionale bereikbaarheid en beschikbaarheid van bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit is essentieel voor het stedelijk vestigingsklimaat.
- Het borgen en ontwikkelen van (internationale) natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden.
- Het borgen van veiligheid. Veiligheid tegen overstromingen wordt geborgd door water aan te merken als integraal onderdeel van ruimtelijke planvorming. Daarnaast moeten ruimtelijke voorwaarden worden gecreëerd om de externe en sociale veiligheid voor burgers te vergroten.

Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Dit heeft gevolgen voor de uitvoering van het nationaal ruimtelijk beleid. Kern van de Wro is dat alle overheden vooraf hun belangen kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij deze belangen denken te realiseren. In juni 2008 heeft het kabinet de paragraaf "Realisatie nationaal ruimtelijk beleid" vastgesteld. In deze paragraaf zijn negen nationale ruimtelijke belangen gedefinieerd, die voortvloeiend uit de Nota Ruimte worden gewaarborgd in de in voorbereiding zijnde AMvB Ruimte.

3.2 Provinciaal ruimtelijk beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

In het streekplan maakt Amsterdam deel uit van het hoogdynamisch stedelijk kerngebied. Voor de uitwerking van dit uitgangspunt geldt het structuurplan Amsterdam (zie hieronder). Het structuurplan heeft de formele status van een streekplanuitwerking.

Er is grote behoefte aan woningen in de regio Amsterdam. Met het creëren van dichte stedelijke milieus kan een zo groot mogelijk deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden opgelost. Tot 2010 worden in Amsterdam circa 35.000 nieuwe woningen gebouwd en circa 15.000 bestaande woningen vervangen. Na 2010 moet ruimte gezocht worden voor nog eens ongeveer 50.000 woningen (waarvan den deel in de sociale sector). De haalbaarheid hiervan hangt sterk af van onder andere de haalbaarheid en de betaalbaarheid van verplaatsing van (milieuhinderlijke) bedrijven en andere herinrichtingmaatregelen. Deze bedrijven vervullen wel een belangrijke rol in de stedelijke en regionale economie. Voor verplaatsing van deze bedrijven zal financieel en fysiek ruimte moeten worden vrijgemaakt.

Aandachtspunt is de (toenemende) druk op groen, water, bedrijvigheid en bereikbaarheid. Nieuwe binnenstedelijke woningbouw mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu. Voor Amsterdam belangrijke beleidslijnen in het streekplan zijn ruimte voor water, bereikbaarheid en behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden.

Door het overgangsrecht behorende bij de Wet ruimtelijke ordening heeft het streekplan de status van structuurvisie gekregen. Momenteel werkt de provincie aan een nieuwe structuurvisie. Tot het moment dat de nieuwe structuurvisie wordt vastgesteld (naar verwachting eind 2009) wordt een zogeheten overgangsdokument gehanteerd. Daarin staat hoe de provincie het huidige provinciaal planologisch beleid op een slagvaardige wijze wil realiseren na het vervallen van het goedkeuringsvereiste met betrekking tot bestemmingsplannen.

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

De Wet ruimtelijke ordening heeft aan de provincie een nieuw instrument verschaft, waarmee algemene regels omtrent de inhoud van bestemmingsplannen kunnen worden gegeven. Op 15 december 2008 hebben Provinciale Staten daartoe de Provinciale ruimtelijke verordening 2009 vastgesteld, die vervolgens op 1 januari 2009 in werking is

getreden. Dit bestemmingsplan betreft geen landelijk gebied, specifiek zoekgebied, uitsluitingsgebied of anderszins en is daarmee in overeenstemming met de verordening.

3.3 Gemeentelijk ruimtelijk beleid

Structuurplan Amsterdam

Het structuurplan heeft de formele status van een streekplanuitwerking. Onder het motto “Kiezen voor stedelijkheid” is in het structuurplan Amsterdam een beeld geschetst van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Als belangrijkste opgaven voor de stad worden gezien:

- Het ontwikkelen van milieus die juist in Amsterdam kansen hebben: milieus met bebouwing en omgeving van hoge kwaliteit, met intensief grondgebruik, menging van activiteiten en een optimaal openbaarvervoer- en fietsnetwerk. Dit vraagt om transformatie van bestaande woon- en werkgebieden en terugdringing van de milieuhinder.
- Het op alle fronten vergroten van de bereikbaarheid van de stad gericht op het kanaliseren van de mobiliteitsgroei, afstemming van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid en vergroting van het gebruik van fiets en openbaar vervoer.
- Het verhogen van de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte: met extra aandacht voor waterberging.

Het structuurplan formuleert de volgende opgave voor Amsterdam-Noord. Noord kan attractiever worden door bijvoorbeeld verbeteringen van de water- en groenstructuur. Het stedelijk gebied is gebaat bij een meer gemengde en intensieve ontwikkeling, op voorwaarde dat de infrastructurele netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer worden uitgebouwd. Rondom een aantal knooppunten in Noord is plaats voor een hoogwaardige en intensieve stedelijke ontwikkeling op lange termijn. Dit is mogelijk een grote stimulans voor verdere ontwikkelingen. In deze opgave gaat het om het leggen van verbanden tussen de kwaliteiten van Noord (ruimtelijk, sociaal, economisch) en kansen in regionaal perspectief.

Op de Noordelijke IJ-oever moet het deel tussen het Shell-terrein tot en met het NDSM-terrein grotendeels worden ontwikkeld met een intensief en gemengd programma. De visie voor de IJ-oever behelst het plan om, overeenkomstig de resultaten van het Masterplan Noordelijke IJ-oever, tussen 2003 en 2030 ongeveer 10.000 woningen te realiseren in het gebied tussen het Shell-terrein tot en met het NDSM-terrein. De westoever van het Noordhollandsch kanaal wordt toegevoegd aan de hoofdgroenstructuur, behoudens incidentele bebouwing in de Tolhuistuin.

Op de plankaart van het structuurplan, die de gewenste situatie voor 2010 aangeeft, is Buiksloterham voor het grootste gedeelte aangegeven als ‘stedelijk wonen en werken’. Daarmee wordt bedoeld een gebied waar wonen dominant is, maar waar menging met kleinschalige functies aanwezig is of moet worden nagestreefd. Een deel tussen de Asterweg en het IJ heeft de aanduiding ‘stedelijk bedrijventerrein’ voor bedrijven met milieuklasse 3 en 4, een regionaal en stedelijk georiënteerd gebied zonder woningen. Het IJ, de kanalen en de insteekhavens maken deel uit van de hoofdwaterstructuur.

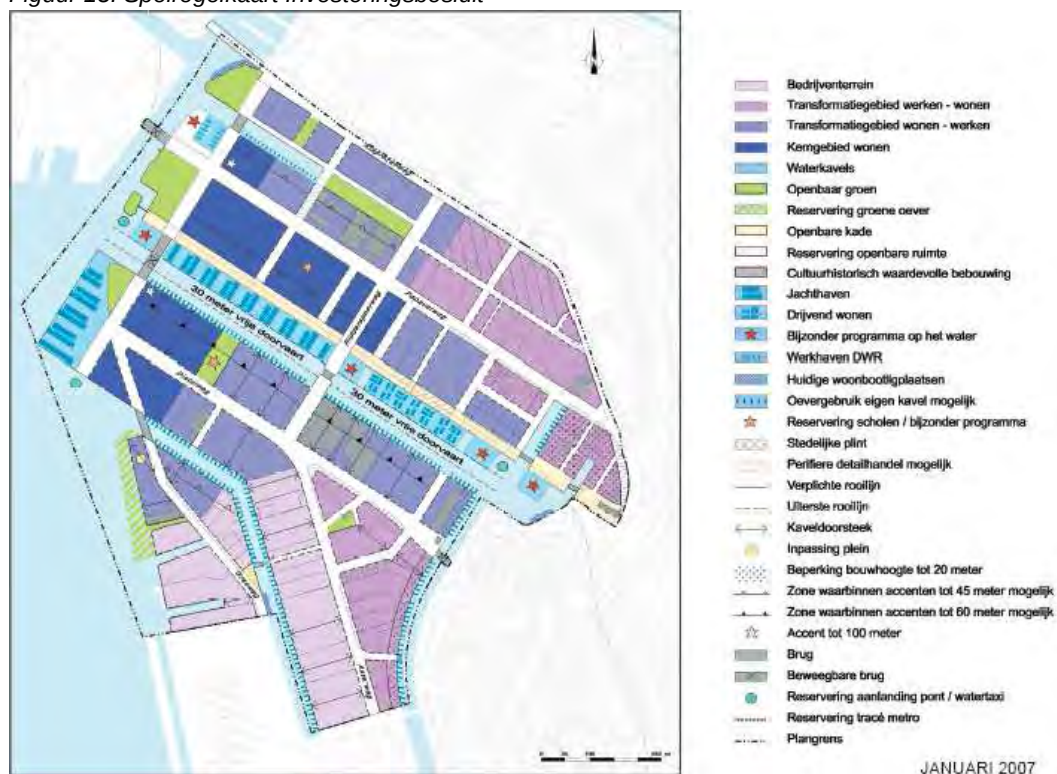
4. Programma en stedenbouw

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving van het plan gegeven door de ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige uitgangspunten van het plan uiteen te zetten. Dit vormt de grondslag voor het bestemmingsplan. Niet alle aspecten die in dit hoofdstuk naar voren komen worden expliciet vertaald in de bestemmingsplanregeling. Een aantal ambities geldt als streven, maar wordt met dit bestemmingsplan niet dwingend voorgeschreven.

4.1 Transformatie naar gemengd woon-werkgebied

De uitwerking van de beleidsuitgangspunten voor het plangebied, zoals geformuleerd in het structuurplan, is vastgelegd in het Projectbesluit Buiksloterham (vastgesteld door de stadsdeelraad d.d. 8 juni 2005, college van B&W heeft op 12 juni 2005 ingestemd met dit besluit) en het Investeringsbesluit Buiksloterham (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 20 december 2006). In het Projectbesluit zijn de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling van het gebied geschetst en vormt de basis voor het Investeringsbesluit (zie figuur 15).

Figuur 15. Spelregelkaart Investeringsbesluit



Het Investeringsbesluit omschrijft in hoofdlijnen het plan om een gemengd stedelijk gebied voor wonen en werken te ontwikkelen. De visie is een geleidelijke, organische herontwikkeling van het bedrijventerrein naar een gebied waar wonen en werken op verschillende schaalniveaus worden gemengd. Het is de bedoeling dat bestaande bedrijven zo veel mogelijk blijven gehandhaafd en er kunnen zich nieuwe bedrijven

vestigen. Het werken verkleurt in de visie geleidelijk van traditionele industrie naar nieuwe vormen van bedrijvigheid op het terrein van duurzaamheid, creatieve industrie en nautische activiteiten.

Het Investeringsbesluit vormt het startpunt voor gemeentelijke investering in het gebied. Niet alle aspecten van het Investeringsbesluit zijn (rechtstreeks) vertaald in de bestemmingsplanregels. Deze aspecten zijn echter wel mede bepalend voor het te verwachten eindbeeld en zijn daarom relevant voor deze toelichting. In de regels en op de plankaart zijn slechts die onderdelen vastgelegd waarvan afwijking ongewenst is.

De gemeente zal niet de ontwikkeling van het gehele gebied voor haar rekening nemen. Voor een aantal strategische locaties is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om woningbouw te realiseren en welke (milieu)maatregelen daarvoor genomen moeten worden. Voor de ontwikkeling van die locaties neemt de gemeente het initiatief en voert de regie. Het inzicht en de politieke prioriteit om de rol van de overheid in projecten te beperken heeft ertoe geleid dat geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan wordt gepresenteerd. De gemeente beperkt zich tot het stellen van de noodzakelijke randvoorwaarden, de levering van de grond en het juridisch-planologisch kader.

Op basis van het Investeringsbesluit stelt de gemeente bouwenveloppen op. Marktpartijen kunnen bouwplannen ontwikkelen binnen het kader van de bouwvelop en de bij het Investeringsbesluit opgestelde Welstandsnota. Bindende afspraken worden gemaakt in de bouwvelopovereenkomst en de erfpachtovereenkomst.

Voor het overige deel van het plangebied ligt het initiatief bij particulieren. De gemeente beperkt zich daar tot het stellen van randvoorwaarden. Wel kan de gemeente een ondersteunende rol vervullen. De omstandigheden (met name de geluidssituatie) zijn voor deze locaties echter nog niet zodanig dat de woonfunctie in het bestemmingsplan zonder meer kan worden toegestaan. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen zodat, zodra de omstandigheden dit wel toestaan, woningbouw alsnog kan worden toegestaan.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Het bedrijventerrein Buiksloterham is één van de gebieden in Amsterdam die in de nabije toekomst sterk van karakter zullen veranderen. Aan de basis van de transformatie van Buiksloterham ligt de steeds intensiever wordende relatie met het centrum van Amsterdam - in het hart van de metropoolregio. Via de Zuidelijke IJ-oever, Overhoeks en het NDSM-terrein is Buiksloterham in het zicht gekomen van de hoogstedeling om er te wonen, te werken en er te verblijven. Dit zijn gunstige voorwaarden om er een gevarieerd pakket aan stedelijke voorzieningen te laten gedijen.

De opvatting dat Amsterdam met dit transformatiegebied 'goud in handen heeft', wordt breed gedragen. De belangstelling voor het gebied zal in de komende tijd sterk toenemen. Deze belangstelling zal in dezelfde geest zijn als waarmee destijds het Oostelijk Havengebied is omarmd als een uiterst welkom nieuw stuk stad, bestemd voor de echte stedeling. Een functioneel gemengd milieu wordt veelal als een prettig binnenstedelijk leefmilieu ervaren. 'Om de hoek' moet de stad zich openbaren, in de vorm van ontmoetingsplekken, horeca, winkels en bedrijvigheid.

Wonen, werken en voorzieningen

Het totale programma in Buiksloterham omvat 1.000.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Dit is een toename van het huidige ruimtegebruik met 700.000 m² bvo. Deze intensivering van het ruimtegebruik is mogelijk omdat nu veel terrein braak ligt en omdat de dichtheid op kavelniveau toeneemt. De verhouding tussen het totale vloeroppervlak van de bebouwing en de totale perceelsoppervlakte wordt ook wel floorspace index (fsi) genoemd. Door de intensivering van het ruimtegebruik neemt de fsi op kavelniveau toe tot 2,3 of zelfs 3.

Figuur 16. Artist impression Buiksloterham (impressie L. Kukler)



Binnen het totale programma zoals dat in het Investeringsbesluit wordt aangegeven hebben wonen en werken een ongeveer gelijk aandeel. De bestaande 300.000 m² bvo bedrijfsbebouwing maakt hier onderdeel van uit. De toename van bedrijvigheid ontstaat door intensivering van bestaand ruimtegebruik en door vestiging van nieuwe bedrijven. De werkgelegenheid zal naar verwachting op termijn toenemen met ongeveer 8.000 arbeidsplaatsen. In het totaal zijn circa 4.000 woningen voorzien. Dit woningaantal is bepaald door een maximale fsi en een maximum percentage wonen. Gezien de beperkingen die de huidige (milieu)situatie oplegt kan dit aantal nu nog niet in zijn geheel worden gerealiseerd. Een deel van het woningaantal is pas mogelijk na het doorlopen van een wijzigingsprocedure.

De inzet van de gemeente vindt plaats op ongeveer 1/3 deel van het gebied. In de rest van Buiksloterham kan de ontwikkeling worden opgepakt door bedrijven en particuliere initiatiefnemers. Voor het gebied waar de gemeente actief wil inzetten, het investeringsgebied, wordt bijna de helft van het totale programma gerealiseerd. Wonen omvat ongeveer 2/3 deel van dit programma, werken en voorzieningen 1/3 deel.

Het stedelijk wonen in Buiksloterham uit zich in een groot aandeel appartementen. Het aantal grondgebonden stadshuizen kan in de loop der tijd toenemen tot 1/4 van het totale programma. Van het woningbouwprogramma wordt 30 procent in de sociale huursector gerealiseerd. Daarnaast worden 95 sociale huurwoningen gebouwd ter compensatie van

het woningbouwprogramma op Overhoeks. Het uitgangspunt van 30 procent sociale huur geldt ook bij erfpachtconversie en bij grond in particulier eigendom. Binnen het programma werken wordt ruimte geboden voor bedrijfsruimte en kantoorachtige functies. Hiermee wordt met name ook ruimte geboden voor de vestiging van ondernemingen uit de creatieve sector. Het voorzieningenprogramma biedt ruimte voor commerciële functies en een maatschappelijk programma.

Alle ruimte voor werken

Een deel van het huidige bedrijventerrein ten zuiden van het Johan van Hasseltkanaal, grenzend aan het plangebied Overhoeks, blijft ook in de toekomst als bedrijventerrein gereserveerd. Hier wordt geen wonen toegestaan. De bedrijfsbebouwing heeft hier een tot twee bouwlagen met op sommige plekken een bescheiden hoogteaccent voor kantoorachtig programma. Het bestemmingsplan staat een uitbreiding van het volume tot 30 meter hoogte toe. De fsi is hier maximaal 1. Voor de strook langs het IJ geldt dat een fsi van maximaal 1,5 is toegestaan. Parkeren, laden en lossen moet op eigen terrein op het maaiveld worden afgewikkeld, maar ook een gebouwde parkeervoorziening is denkbaar.

Het terrein is geschikt voor bedrijven die zich niet goed laten mengen met wonen. Met name ook bedrijven die zich aangetrokken voelen tot innovatieve industrie (zoals New Energy Docks) kunnen zich hier vestigen. Ook ondernemers die op zoek zijn naar relatief grootschalige bedrijfsruimte kunnen hier uit de voeten. Uiteraard is er ook ruimte voor bedrijfsverzamelgebouwen.

Voor wat betreft de toegestane milieuhinder zijn bedrijven uit ten hoogste milieuhinder-categorie 3 toegestaan (zie hoofdstuk 5 van deze toelichting voor een uiteenzetting van de systematiek van de milieuhindercategorieën). Voor reeds aanwezige bedrijven uit een hogere categorie wordt een uitzondering gemaakt. Deze bedrijven kunnen blijven bestaan omdat deze voor wat betreft hun concrete bedrijfsvoering zodanig zijn ingericht dat zij geen onaanvaardbare hinder veroorzaken voor de geplande woningbouw. In paragraaf 6.2 van deze toelichting wordt hiervoor per bedrijf een milieutechnische onderbouwing gegeven. Ook voor die locaties waar bedrijven voorkomen die in een hogere milieuhindercategorie vallen geldt dat wanneer deze worden vervangen door nieuwe bedrijven dezelfde milieugrenzen gelden als voor de rest van het bedrijventerrein.

Wonen tussen de bedrijven door

Naast het specifieke bedrijventerrein resteren in de rest van Buiksloterham ook veel mogelijkheden om te werken. In een groot deel, het transformatiegebied werken - wonen, blijft het wonen beperkt tot ten hoogste 30 procent. De dichtheid is hier fsi 1,5. Door deze hogere dichtheid kan zelfs bij realisatie van 30 procent wonen even veel bedrijfsvloeroppervlak gerealiseerd worden als op het bedrijventerrein. Parkeren kan deels nog op het maaiveld van de kavel, maar zal deels ook in bebouwing opgenomen moeten worden door bijvoorbeeld een inpandige garage bij de woning.

De grote diversiteit in de omvang van de kavels maakt dat er momenteel bedrijven gevestigd zijn uiteenlopend van kleinschalige kantoorachtige bedrijvigheid in allerlei sectoren tot autoreparatiebedrijven, grootschalige metaalwarenindustrie en constructiebedrijven. Het gebied trekt onder meer ambachtelijke en productiebedrijven, bouw- en

installatiebedrijven en handelsbedrijven aan. Over het algemeen lenen deze bedrijven zich voor menging met wonen. Door de relatief kleine kavelmatten en versnipperde eigendomssituatie kan een fijnkorrelige menging van wonen en werken ontstaan.

Zittende bedrijvigheid is bepalend voor de feitelijke mogelijkheid van wonen. Het primaat is hier aan de bedrijvigheid. Wonen moet zich hier dus aanpassen aan werken, met dien verstande dat woningen slechts kunnen worden gerealiseerd als dit geen belemmeringen oplevert voor de bestaande bedrijvigheid. Bedrijven tot en met milieuhindercategorie 2 leveren geen problemen op voor wat betreft menging met woningbouw. Onder voorwaarden zijn ook bedrijven uit milieuhindercategorie 3.1 aanvaardbaar (zie hierover ook hoofdstuk 5 van deze toelichting). Voor bestaande bedrijven die niet zonder meer samengaan met woningbouw is bepaald welke milieuruimte deze in hun huidige vorm nodig hebben. De uitkomsten hiervan zijn vertaald in een zone waarbinnen, in de huidige situatie, geen woningbouw mogelijk is ('milieuzone - zone wet milieubeheer').

Als eenmaal wonen is geïntroduceerd moet vervolgens nieuwe bedrijvigheid wel rekening houden met de reeds ontwikkelde woningen. Dat kan alleen als het nieuwe bedrijf verenigbaar is met wonen in de directe omgeving. Dit betekent dat dan zonder verdere maatregelen nieuwe bedrijven uit milieuhindercategorie 1 en 2 zijn toegestaan. Omdat het een gemengd stedelijk gebied betreft zijn, onder voorwaarden, ook bedrijven toegestaan die vanwege geluid vallen in milieuhindercategorie 3.1. Voor bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking is ruimte langs de ontsluitingswegen. De menging kan leiden tot eenduidige oplossingen met bijvoorbeeld bedrijfsbebouwing aan de straatzijde in enkele bouwlagen en enkele woningen daarachter aan het water. Het kan ook leiden tot bijzondere combinaties van wonen en werken in een pand, hetzij als penthouse op een bedrijfspand, hetzij als woon-werk units of atelierwoningen. Dit biedt kansen om bij het eigen bedrijf te kunnen wonen.

Aan de Asterdwarweg ligt het voormalige atelier van de kunstenaar André Volten. De vorming tot een kunstenaarscentrum kan een nieuw 'anker' worden voor de vestiging van diverse culturele en creatieve bedrijven.

De Klaprozenweg is een locatie voor perifere detailhandel en andere publieksgerichte functies. Een combinatie met wonen of met andere economische functies is goed denkbaar.

Rond het Mosplein hebben zich in de Papaverhoek kleinschalige bedrijven gevestigd met een rommeling uitstraling. Het gebied biedt perspectief. De schildersvakschool en een cluster van toonaangevende ontwerpbedrijven zijn er gevestigd, naast een aantal culturele bedrijven. Het vernieuwingsproces is ook hier in gang gezet en de nieuwe bedrijvigheid laat zich over het algemeen goed mengen met wonen.

Wonen en werken trekken samen op

Voor een deel van Buiksloterham, het transformatiegebied wonen-werken, moet werken mengbaar zijn met een even groot of iets groter aandeel wonen. Hier mag wonen maximaal 60 procent van de locatie innemen, voor de overige functies zoals bedrijven resteert dus minimaal 40 procent. Op deze locaties kent de bebouwingsdichtheid een fsi van maximaal 2,3. Parkeren zal in of op bebouwing gerealiseerd moeten worden. Met de toenemende gebruiksdruk op de kavel is het wenselijk het maaiveld zo veel mogelijk vrij

te houden. Ruimtebesparende opties waarbij gebruik wordt gemaakt van mechanisch parkeren worden interessant, zeker wanneer ondergronds parkeren te duur blijkt. Bovendien is mechanisch parkeren uitstekend geschikt voor kleinere, niet-openbare parkeervoorzieningen.

Vergeleken met de andere woon-werkmilieus leidt de menging met maximaal 60 procent wonen tot verschuivingen in typologieën: werken wordt meer gestapeld waardoor sterker de nadruk komt te liggen op kantoorachtige bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld grafische bedrijven die verregaand zijn geautomatiseerd. Ook voor wonen zal de nadruk op stapeling liggen. Minging met werken kan zowel op kavel als op pandniveau. Een aantrekkelijke optie lijkt het wonen aan de waterzijde te realiseren en het werken direct aan de weg. Naast kantoorachtige bedrijvigheid valt te denken aan kleinschalige ambachtelijke productiebedrijven, bouw- en installatiebedrijven en handelsbedrijfjes. De gewenste menging tussen wonen en werken heeft tot gevolg dat hier voor wat betreft de toegestane milieuhinder van bedrijven hetzelfde geldt als binnen het gebied met maximaal 30 procent wonen.

Wonen aan het water

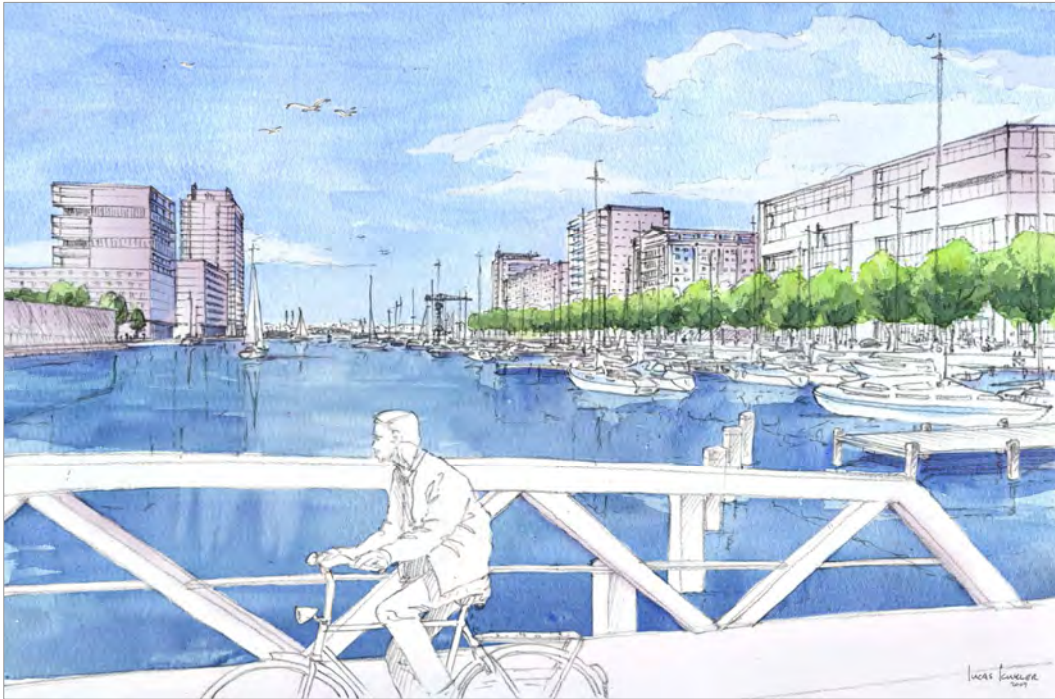
Op de kop van het gebied langs het IJ en aan het Johan van Hasseltkanaal neemt wonen een dominante plaats in. Op de locaties mag maximaal 70 procent woningbouw worden gerealiseerd in een dichtheid met een fsi van maximaal 3. Bij deze hoge dichtheid wordt de fysieke scheiding tussen werk- en woonvolumes zeer lastig. Minging van wonen en werken vindt dus voornamelijk plaats op pand- of blokniveau. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn bij deze dichtheid noodzakelijk. De bodemsanering van met name het voormalig AVI/GEB terrein biedt kansen juist in deze dichtst bebouwde gebieden verdiept parkeren te realiseren. Het merendeel van de woningen zal in appartementen worden gebouwd, waarbij situering en uitzicht de belangrijkste troeven zijn. Bij deze hoogste dichtheden kan 10 tot 20 procent van het woonprogramma als stadshuizen gerealiseerd worden. Dit zijn laagbouwoningen in hoge dichtheid, bijvoorbeeld zoals op Borneo-Sporenburg gebouwd zijn.

Het wonen bepaalt in sterke mate het type en de aard van de bedrijvigheid. Voorwaarde is dat geen milieuoverlast wordt veroorzaakt voor de woningbouw. Het zijn met name kantoorachtige, veelal kleinschalige bedrijven en voorzieningen die zich hier kunnen vestigen. Dit programma zou opgenomen kunnen worden in een plint aan de straatzijde, zoals langs de kade van het Johan van Hasseltkanaal gewenst is. Gezien de potentie zal hier ingezet worden op de meest hoogwaardige segmenten voor zowel wonen als werken. Dit vertaalt zich naar het type bedrijvigheid dat zich hier zal vestigen. Te denken valt vooral aan zakelijke dienstverleners, horeca en in mindere mate persoonlijke dienstverleners, leisure en detailhandel. Deze bedrijven laten zich ook het beste mengen met wonen.

Deze bedrijvigheid vestigt zich hoofdzakelijk op de begane grond en/of op de eerst verdieping van de gebouwen. Van belang is dat de bedrijven die zich vestigen langs het Johan van Hasseltkanaal nadrukkelijk bijdragen aan de levendigheid van het gebied en de kade. Voor detailhandel is binnen Buiksloterham weinig plaats, maar deze locatie is heel geschikt voor speciaalzaken, bepaalde publieksfuncties en voorzieningen. Dit versterkt de centrumfunctie van het gebied langs de kade voor Buiksloterham. Het is de ambitie om in dit deel van Buiksloterham een concentratie van nautische bedrijvigheid te

realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan 'thematische' detailhandel, horeca, botenverkoop en -verhuurbedrijven, maar ook aan bedrijven die gericht zijn op constructie, afbouw en reparatie en onderhoud van boten. Uiteraard gaat het dan om kleinschalige, meer ambachtelijke bedrijven in de laagste milieucategorieën die dus goed mengbaar zijn met wonen. Hiermee wordt de ligging aan water benadrukt en wordt een basisvoorwaarde gecreëerd voor een levendig gebruik van dat water.

Figuur 17. Relatie met het water (impressie L. Kukler)



Nautische gebruiksfuncties

Het is de ambitie om in Buiksloterham ruimte te bieden aan nautische bedrijvigheid, gelet op de relatie met het water. Kenmerkend voor het plangebied zijn de insteekkanalen, ooit gegraven voor de aan- en afvoer van goederen van de aanliggende bedrijven. De insteekkanalen zijn voorzien van niet openbaar toegankelijke kades.

In het bestemmingsplan Buiksloterham krijgen de gebruiksfuncties en belevingswaarde van water en oevers veel aandacht. Water levert namelijk een bijdrage aan een attractief vestigingsmilieu voor bewoners en bedrijven. Langs het IJ, langs het Van Hasseltkanaal en langs Zijkanaal I worden openbare kades of oevers aangelegd om de toegankelijkheid van het water te verbeteren. Langs niet-openbare oevers aan de insteekkanalen is een zone aangegeven voor steigers en de aanleg van boten zodat gebruik gemaakt kan worden van het water. Een zichtrelatie met het water wordt bereikt via voorgeschreven doorzichten.

In het Investeringsbesluit Buiksloterham is besloten dat de komst van een jachthaven in het Van Hasseltkanaal mogelijk wordt gemaakt, als hier een initiatiefnemer voor is. Volgens het rapport "Amsterdam, Watersportstad aan het IJ" (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, januari 2007) kan een jachthaven de rol van sfeermaker vervullen.

Als deze plannen concreet worden, zal een jachthaven in een aparte juridisch-planologische regeling worden gefaciliteerd. De ambitie om nautische bedrijvigheid te faciliteren sluit hier goed op aan.

Verder wordt er in het kader van de nautische ambitie voor Buiksloterham, voor gezorgd dat in dit bestemmingsplan de doorgaande verbindingen door kanalen open blijven, waarbij de doorvaarbaarheid overigens afhankelijk is van de hoogte van een schip. De ligging van Buiksloterham aan groot vaarwater en binnenwater maakt het mogelijk om verschillende doelgroepen te bedienen.

Teneinde een volledig beeld te krijgen van de nautische ontwikkelingsmogelijkheden binnen het plangebied, zal een 'Waterplan Buiksloterham' worden opgesteld. Dit waterplan zal naast een inventarisatie van mogelijkheden tevens inzicht verschaffen in de markttechnische haalbaarheid van nautische ontwikkelingen. In dit plan worden ook de toetsingscriteria opgenomen zodat de plannen van marktpartijen op hun ambitieniveau kunnen worden getoetst. Het waterplan zal voor marktpartijen een stimulans moeten zijn om concreet initiatieven te nemen waarbij de gemeente het waterplan als kader zal gebruiken bij de beoordeling en mogelijke ondersteuning van plannen op nautisch gebied.

Functies op water

Langs de noordoever van het Johan van Hasseltkanaal wordt ruimte geboden voor de realisatie van drijvende functies. Deze locaties zijn, uitgezonderd een reservering bij de entree van het Johan van Hasseltkanaal, gelegen ten oosten van de Ridderspoorweg. Waterwoningen zijn slechts toegestaan voor zover de milieuhinder ter plaatse dit toestaat. Op een aantal plekken kunnen publieksaantrekkende drijvende functies komen (zoals horeca).

In dit bestemmingsplan worden uitsluitend de reeds aanwezige woonschepen met een ligplaatsvergunning toegestaan en als zodanig op de plankaart opgenomen. In Zijkanaal I, Tolhuiskanaal, Buiksloterkanaal en Johan van Hasseltkanaal liggen in totaal zes woonschepen: Klaprozenweg 71A, 71B, 73A, 73B, Distelkade 11N en Wilgenweg 1 t/o. De aanwezige woonschepen zijn onder de gegeven omstandigheden aanvaardbaar. Met dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie planologisch vastgelegd.

De toekomstige haven van Waternet, bij de entree van het Papaverkanaal, is bestemd voor vaartuigen ten behoeve van werkzaamheden verband houdend met het beheer van het oppervlaktewater. Bij de entree van het Papaverkanaal komt een bedrijfsvaartuig voor scheepsreparatie te liggen. De hoek van het Johan van Hasseltkanaal en het Buiksloterkanaal wordt de nieuwe ligplaats voor het karakteristieke rode lichtschip, dat haar huidige ligplaats voor de Groene Draeck heeft (zie figuur 4).

Voorzieningenpakket

Het voorzieningenpakket in Buiksloterham is allereerst bedoeld voor de toekomstige bewoners en werknemers in het gebied. Daarom moet ruimte worden gereserveerd voor specifieke buurtvoorzieningen. Het draagvlak van de voorzieningen wordt bepaald door de circa 4.000 woningen in Buiksloterham zelf, deels door de 2.200 woningen van Overhoeks en deels door toevloeiing uit de rest van de omgeving. Daarnaast biedt

Buiksloterham, door zijn ligging nabij het centrum, kansen voor voorzieningen die ook publiek van elders trekken. Het bereikbaarheidsprofiel van Buiksloterham stelt grenzen aan de omvang, de aard en de schaal van de voorzieningen. Vooralsnog ligt het gebied fysiek - maar vooral psychologisch - net iets te ver weg om het gros van de bezoekers te bewegen om er lopend, per fiets of met het openbaar vervoer naar toe te gaan. Deze mentale barrière zal, met de ontwikkeling van Overhoeks en het Filmmuseum, naar verwachting minder worden.

Onder het begrip voorzieningen wordt een breed scala aan functies verstaan. Functies, die zeer divers zijn qua schaal, publieksaanrekening, verkeersaanrekening, ruimtegebruik, arbeidsdichtheid en verschijningsvorm. Het ontwikkelen van een gemengd binnenstedelijk milieu is de hoofdpoging voor Buiksloterham. Het voorzieningenpakket moet hieraan bijdragen. De opgave is om dit te realiseren zonder dat dit een te grote verkeersaanrekkende werking en parkeerdruk op het gebied tot gevolg heeft. Er zijn verschillende manieren om dit te bereiken.

De nadruk zou moeten liggen op het toelaten van voorzieningen, die qua schaalgrootte en publieksaanrekening passen bij Buiksloterham. Wat grootschalig en wat kleinschalig is, verschilt per voorziening. De voorzieningen in Buiksloterham hoeven niet per sé via een kleinschalig initiatief gestalte te krijgen. Een project als Timorplein 21 in de Indische Buurt is betrekkelijk grootschalig van opzet, maar heeft een zeer gevarieerde en gefragmenteerde invulling. Het bevat onder meer een bioscoop, een restaurant, een café, zalenverhuur, een hotel en bedrijfsruimten. Volgens een zelfde concept is 'Het Sieraad' in De Baarsjes en 'De Hallen' in Oud-West ontwikkeld. Dergelijke concepten passen ook goed in Buiksloterham.

De schaalgrootte alleen is niet altijd een goed criterium of een voorziening passend is of niet. Daarbij moet ook de mate van publieksaanrekening worden betrokken. Immers een voorziening kan kleinschalig zijn, maar wel veel publiek trekken (bijvoorbeeld het Anne Frankhuis). Piekdrukke zoals die voorkomt bij bijvoorbeeld evenementenhallen, regionale ziekenhuizen of grootschalige discotheken moet worden vermeden. Hetzelfde geldt voor ruimte extensieve voorzieningen, zoals een golfbaan.

Uitgangspunt bij de invulling van het gebied is het streven naar een zogenaamde 'fijnmazige bestemmingsdifferentiatie'. Dit is één van de succesfactoren van het leefmilieu in het Amsterdam-binnen-de-Ring. Kleinschaliger eenheden vergroten de kans op variatie in het voorzieningenpakket. Weliswaar kunnen kleinschaliger voorzieningen bij elkaar ook veel publiek trekken, maar de drukte is in ruimte en tijd gespreid. Het ruimte bieden aan dergelijke voorzieningen past bij het doen ontstaan van het gewenste centraalstedelijk milieu. Ter beperking van de verkeersaanrekening wordt voor alle voorzieningen het aantal parkeerplaatsen gemaximeerd.

Commerciële voorzieningen

Commerciële voorzieningen kunnen verspreid in het gebied een plaats vinden, afhankelijk van de specifieke functie-eisen zoals bereikbaarheid, ruimtebehoefte, centrumfunctie en dergelijke, maar meer voor de hand ligt het deze voorzieningen te concentreren in de stedelijke plint langs de noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal. In de plint kunnen zich naast commerciële voorzieningen ook ondernemingen vestigen met een publieksfunctie.

De voorzieningen kunnen rekenen op een breed en gevarieerd draagvlak. Voorzieningen die overdag voor werknemers van bedrijven een functie vervullen zoals restaurants en café's, kunnen ook 's avonds voor de bewoners van het gebied aantrekkelijk zijn. Conform het Horecabeleidsplan van het stadsdeel Amsterdam-Noord (2007) zijn nachtzaken in verband met de beperkte mengbaarheid met wonen niet toegestaan.

Uit de Nota Hotelbeleid 2007-2010 blijkt dat er meer hotelkamers nodig zijn en dat er een betere spreiding van hotels over de stad wordt gewenst. Minimaal drie hotels in Buiskloterham is naar verwachting haalbaar. Dit kunnen hotels in verschillende segmenten zijn, zodat de hotels elkaar meer aanvullen dan beconcurreren. Daarnaast moet uitbreiding van het aantal hotels op termijn niet worden uitgesloten, met dien verstande dat een maximum (40.000 m²) moet bijdragen aan een evenwichtige spreiding van de hotelontwikkeling over de gehele stad.

Onder de commerciële voorzieningen vallen ook winkels. In Buiskloterham zal geen eigen winkelgebied worden gecreëerd. Afgezien van het gebied waar perifere detailhandel is toegestaan (zie hieronder) beperken de vestigingsmogelijkheden voor winkels zich tot de zogenoemde stedelijke plint, gelegen langs het Johan van Hasseltkanaal. De (toekomstige) bewoners van Buiskloterham zullen wat betreft hun dagelijkse boodschappen zijn aangewezen op de bestaande winkelcentra Mosplein, Boven 't IJ en het toekomstige winkelgebied Overhoeks. Wel zijn er op zeer beperkte schaal mogelijkheden in de stedelijke plint voor lokale winkelvoorzieningen voor dagelijkse goederen zoals een bakker, slager en dergelijke. De bewoners uit Buiskloterham kunnen ook buiten de buurt winkelen en de bewoners uit Disteldorp en de Van der Pekbuurt/Mosplein kunnen recreëren en uitgaan in Buiskloterham. Hiermee wordt aangesloten bij het beleid van het stadsdeel zoals verwoord in de Detailhandelstructuurvisie (2005).

Perifere detailhandel

In stadsdeel Amsterdam-Noord bevindt zich één locatie voor perifere detailhandel (detailhandel in goederen van grote omvang, die vanwege de aard en omvang van de goederen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals bouwmarkten, grootschalige meubelbedrijven, keuken-, sanitair- en tegelbedrijven). Deze is gelegen binnen het plangebied aan de Klaprozenweg.

Mede gelet op de mogelijkheden voor grootschalige winkels die gaan ontstaan in het winkelcentrum Boven 't IJ en winkelcentrum Mosveld, is de locatie aan de Klaprozenweg aangewezen als zuivere PDV-locatie. Andere typen commerciële voorzieningen of detailhandel zijn hier dus niet toegestaan. 'Zuivere' PDV branches zijn auto's, boten, caravans, bouwmarkten en woninginrichting. Concentratie en clustering van PDV zijn voorwaarden voor het goed functioneren. In aansluiting op de bestaande vestigingen wordt de PDV aan de zuidwestzijde van de Klaprozenweg geconcentreerd. Dit is overeenkomstig de Detailhandelstructuurvisie van het stadsdeel Amsterdam-Noord (2005).

Basisvoorzieningen

Op basis van het Amsterdams Voorzieningenmodel is het theoretische maatschappelijke voorzieningenprogramma voor Buiskloterham bepaald. Ruimtelijke clustering van voor-

zieningen met een centrale ligging ligt voor de hand. Het bestemmingsplan legt de locatie van deze voorzieningen niet exact vast, maar biedt wel ruimte om deze te realiseren.

Onderwijs, zorg en welzijn

Een voorzieningencluster (circa 4.000 m²) bestaande uit onderwijs- en welzijnsvoorzieningen is voorzien op een centrale kavel in het gebied aan de Johan van Hasseltkade. Dit creëert niet alleen een duidelijk herkenningspunt binnen de ruimtelijke structuur, maar komt ook tegemoet aan de functionele eisen en de mogelijkheden voor de fasering van de voorzieningen. Het gaat om een brede school waaronder vallen een 22-klassige basisschool, naschoolse opvang, voorschool/peuterspeelzaal en 3 kinderdagverblijven voor ongeveer 60 kinderen. De benodigde zorgvoorzieningen kunnen (tijdelijk) in plinten worden gerealiseerd.

Voor voortgezet onderwijs is 2.200 m² voorzien. In eerste instantie richt deze reservering zich op speciaal onderwijs. Deze reservering kan zich echter ook lenen voor andere (hogere/vak) opleidingen. Op termijn is een tweede basisschool (circa 3.000 m²) nodig. Vooralsnog wordt uitgegaan van een 16-klassige basisschool die ook gecombineerd wordt met naschoolse opvang en voorschool of peuterspeelzalen.

De uitbreiding van welzijnsvoorzieningen kan meer doelgroepgericht zijn. Het draagvlak voor speciale voorzieningen voor jongeren en/of ouderen en/of allochtone groepen zal afhankelijk van de feitelijke bevolkingsontwikkeling die tegen die tijd nader moet worden bekeken. Het totaal aan zorgvoorzieningen (6.000 m²) voor Buiksloterham kan gecombineerd worden in een klein gezondheid- en dienstencentrum.

Ook aan culturele voorzieningen zoals musea, (muziek)theaters, galeries en expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen, wordt ruimte geboden: in totaal 4.000 m². Evenals bij zorgvoorzieningen geldt hier het principe dat het, met name vanwege de verkeersaantrekkende werking, niet moet gaan om grootschalige voorzieningen.

Groennormering en speelplekken

Voor de omvang van groen en openbare ruimte in relatie tot het aantal woningen zijn geen wettelijke normen. Er zijn wel vuistgetallen die in Amsterdam worden gehanteerd, zoals het Groenplan Amsterdam-Noord 2005. Deze regels gelden over het algemeen voor pure woongebieden en zijn niet zonder meer toepasbaar op een gemengd gebied voor wonen en werken als Buiksloterham. Er kan wel een richtgetal voor de openbare ruimte in Buiksloterham uit afgeleid worden. Dit zou betekenen dat ruim 6 hectare aan openbare verblijfsruimte gewenst is. In het bestemmingsplan wordt circa 4,6 hectare groen en circa 3,3 hectare kade en plein opgenomen. De spreiding van openbare ruimte over Buiksloterham is afgestemd op de dichtheid van het wonen.

Kinderen kunnen voor speelruimte gebruik maken van de openbare ruimte, pleinen en groenvoorzieningen. Maximaal 15 procent hiervan zal als speelplek worden ingericht, in overeenstemming met de vuistregel die in Amsterdam voor woongebieden gehanteerd wordt (3 procent van het uitgeefbaar terrein als speelplek). Omdat deze vuistregel opgaat voor pure woongebieden, zal in een gemengd gebied als Buiksloterham genuanceerder met deze norm omgegaan kunnen worden.

Ook kunnen speelplekken binnen de bouwkvavels worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in een hof of een verhoogd maaiveld. Met name voor de groep kleinsten (0-6 jaar) is directe nabijheid en bereikbaarheid cruciaal. Daar waar het om ontwikkelingen van substantiële aantallen woningen gaat wordt voor deze leeftijdscategorie in de planontwikkeling een speelplek per 150 woningen vereist. De gemeente houdt de regierol zodat in het gehele plangebied een goede spreiding van speelvoorzieningen ontstaat.

4.3 Stedenbouwkundige aspecten

Openbare ruimte

Buiksloterham is van oorsprong een industrieterrein met maar weinig openbare ruimte. Transport van grondstoffen en producten verliep voor een groot deel via water. Inmiddels is de watergebonden bedrijvigheid grotendeels verdwenen uit het gebied. Nieuwe bedrijfstvormen, wonen, functiemenging en intensivering vragen om een andere openbare ruimte: betere verbindingen, verblijfsplekken en een hogere kwaliteit, maar wel met een stoere en degelijke uitstraling. Het gaat in Buiksloterham nadrukkelijk om openbare gebruiksruimten met een hoge basiskwaliteit en eenvoudige opzet: gras, bomen en duurzame bestratingmaterialen.

Straten, kaden, parken en pleinen

De kern van het raamwerk openbare ruimte wordt gevormd door het net van hoofdstraten in Buiksloterham. Er wordt gestreefd naar een raster van verbindingen met meerdere routemogelijkheden om door het gebied te bewegen en die alle gebieden ontsluiten. Aan dit netwerk liggen de belangrijkste openbare ruimten, de parken en kaden. Deze zijn zodanig gepositioneerd dat het contact tussen land en water maximaal wordt benut. De openbare ruimte wordt zodanig verdeeld dat alle delen van Buiksloterham in redelijke nabijheid liggen van de openbare plekken.

Samen zullen de groene oevers zich op termijn presenteren als een groene, openbare route aan het IJ en het Zijkanaal I, aansluitend op de groene scheggen die aansluiten op Waterland. Dit in tegenstelling tot de harde kaden die de Zuidelijke IJ-oever domineren. Het Johan van Hasseltkanaal is een insteek die haaks op de groene route staat. Deze vormt het hart van Buiksloterham, waarlangs de hoogste stedelijkheid geconcentreerd is. Hier komen zoals in de visie van het Investeringsbesluit is verwoord juist kaden met nautische functies.

Basisprofiel

Er wordt binnen het plangebied onderscheid gemaakt in hoofdstraten en overige straten. De Klaprozenweg en de Papaverweg in het verlengde daarvan vallen weliswaar gedeeltelijk binnen het plangebied, maar zijn een uitzondering met hun eigen profiel met in de toekomst twee maal twee rijstroken. De hoofdstraten vormen samen een raamwerk dat ingericht wordt op 50 kilometer per uur met vrijliggende fietspaden.

Dit raamwerk bestaat uit bestaande wegprofielen en aanvullingen daarop. Overal wordt gestreefd naar een basisprofiel met een breedte van 30 meter. Profiel en inrichting vertonen een samenhangend beeld met een rijbaan van zwart asfalt, trottoirs van grijze betontegels en een fietspad van rood asfalt. Een bomenlaan van iepen wordt zodanig

geplaatst dat voldoende ruimte is voor kabels en leidingen en veranderend gebruik van de straat zonder structurele aanpassingen binnen dit profiel op te vangen is. Uitgangspunt is een 2x1 rijbaan met parkeervakken aan weerszijden. Waar nodig kunnen de zijstroken benut worden voor opstellvakken of bushalteplaatsen. Dit stratenraamwerk vormt de ruggengraat van het ontwikkelingsproces in Buiksloterham.

Functieveranderingen kunnen een verhoogde parkeerdruk met zich mee brengen. Bij nieuwbouw is parkeren op eigen terrein dan ook een eis. Voor zover binnen de bestemmingsvlakken met een gemengde bestemming wegen worden gerealiseerd mogen deze slechts worden gebruikt voor de ontsluiting van gebouwen. Wegen die gebruikt worden voor doorgaand verkeer zijn binnen deze bestemmingsvlakken niet toegestaan.

Voor bestaande weggedeelten betekent dit een herprofilering en soms een verbreding. Ook de aanwezige bebouwing die valt binnen het voorziene 30-meterprofiel mag blijven bestaan. Met andere woorden: de bestaande bebouwing wordt niet wegbestemd. Daarentegen wordt ten behoeve van de verbreding van de Papaverweg wel een strook van de bestaande bebouwing langs deze weg wegbestemd. De gemeente heeft middelen gereserveerd om deze gronden te verwerven.

De verbreding van het wegprofiel is op termijn wenselijk met het oog op de verkeersveiligheid voor fietsverkeer (programma "Duurzaam Veilig", zie verder paragraaf 8.3). Het fietsnet wordt echter niet in één keer gerealiseerd. De transformatie van Buiksloterham kent met betrekking tot de wegprofielen en fietsnet drie stadia:

1. In de huidige situatie zijn de profielen zoals die zijn opgenomen in het Investeringsbesluit Buiksloterham op slechts enkele plekken aanwezig. Een voorbeeld hiervan is de Ridderspoorweg. Deze weg is aangelegd met vrijliggende fietspaden.
2. In het tweede stadium wordt een aantal wegen, waaronder de Distelweg en de Asterweg, geherprofileerd. Het voorliggende bestemmingsplan biedt ook de ruimte om het tweede stadium te realiseren. Het gaat daarbij om de profielen die gewenst zijn op basis van de te verwachten toename van het verkeer als gevolg van de herontwikkeling van het gebied. Daarbij zal niet overal sprake zijn van vrijliggende fietsstroken. Met de realisatie van deze fase zal in het gehele plangebied sprake zijn van een verantwoorde en veilige verkeersafwikkeling, ook als het volledige programma, zoals dat met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is gerealiseerd.
3. In het derde stadium zal sprake zijn van een verdere optimalisering. Hierbij zullen op een groter aantal wegen, waaronder de Asterweg en Distelweg, vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd. Om deze derde en laatste fase mogelijk te maken zal plaatselijk de bestaande bebouwing moeten wijken. Maar daarvoor zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd en biedt het voorliggende bestemmingsplan dan ook geen ruimte. De betreffende bebouwing wordt door dit bestemmingsplan ongemoeid gelaten.

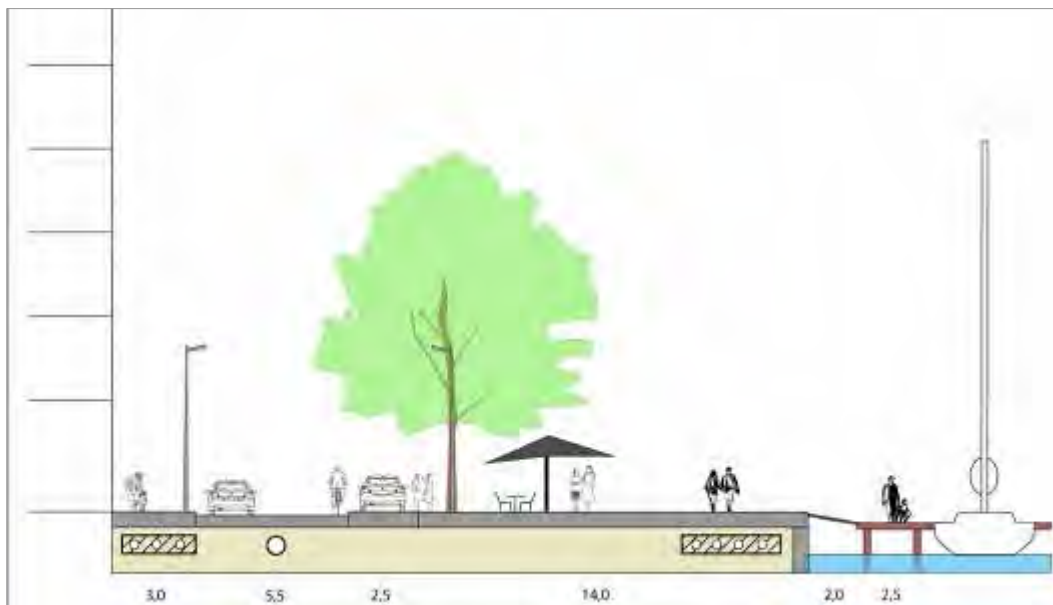
Om de geluidberekeningen die de Wet geluidhinder voorschrijft te kunnen uitvoeren is de ligging van de as van de rijweg met dit bestemmingsplan vastgelegd, voor zover het gaat om wegen met een maximumsnelheid van 50 km per uur waarlangs geluidsgevoelige functies zoals woningen kunnen worden gerealiseerd. Aangezien langs de Asterweg en een deel van de Grasweg geen geluidsgevoelige functies zijn voorzien is het hier niet noodzakelijk om een wegas vast te leggen.

De eerste weg die met het nieuwe profiel is aangelegd is de Ridderspoorweg. Daarmee is de standaard, ook voor de overige straten van het raamwerk aangegeven. Voor de zijstraten die niet tot dit raamwerk behoren, de inritten en kaveldoorsteken op eigen terrein, worden geen nadere eisen geformuleerd. Wel is het wenselijk dat deze in sfeer en inrichting hierop aansluiten.

Johan van Hasseltkade

De noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal, de Johan van Hasseltkade, wordt in de toekomst één van de meest beeldbepalende ruimten van Buiksloterham. Aan de kade bevinden zich de meeste winkels en voorzieningen, evenals horeca. De kade vormt dwars door Buiksloterham de verbinding van Oud Noord met de IJ-oever en de NDSM-werf (Nieuw Noord). De kade is toegankelijk voor fietsers en voetgangers en in beperkte mate voor auto's, alleen bestemmingsverkeer.

Figuur 18. Profiel Johan van Hasseltkade



De kade wordt circa 25 meter breed met een zone voor voetgangers en verkeer aan de bebouwingszijde, een zone van haaks parkeren onder de bomen en een 10 meter vrije zone langs het water (zie figuur 18). Sfeer en gebruik worden bepaald door het programma in de plint van de bebouwing en op het water van het kanaal. Uitgangspunt is dat de kade altijd volledig openbaar blijft. Op de kade kunnen bezoekers parkeren.

Stedelijke plint en perifere detailhandel

Het openbare karakter van de Johan van Hasseltkade wordt versterkt door hieraan een stedelijke plint te maken. De begane grond heeft een bouwhoogte van minimaal 3,50 meter en is op de straat georiënteerd. De functie wonen komt op de begane grond beperkt voor. In deze plint is concentratie van commercieel voorzieningenprogramma voorzien. Langs de Klaprozenweg is aan weerszijden een aantal perifere detailhandelvestigingen (PDV) aanwezig. Ter versterking van deze functie is concentratie van PDV aan de Klaprozenweg gewenst. Door de rooilijn terug te leggen ontstaat langs de Klaprozenweg ruimte voor logistiek en parkeren.

Groene IJ-oever, oeverparken en gedempt kanaal

Daar waar mogelijk wordt de groene vooroever langs het plangebied Overhoeks doorgetrokken langs Buksloterham. Op termijn kan dit leiden tot een groene promenade langs het IJ. De groene oever is ook een prachtige verblijfsruimte op de zonzijde van het IJ. Bovendien dient de oever een praktisch doel als aanvaarbescherming, die onder andere voor wonen en voorzieningen een vereiste is. De waterrand bestaat uit een stortstenen oever, daarachter een glooiend grastalud met pad en bomen. Daar waar de groene oever voorlopig niet kan worden aangelegd, behoort een openbare houten vlonder tot de mogelijkheden.

De koppen aan Zijkanaal I en het Johan van Hasseltkanaal zijn groen. Net als bij de groene oever aan het IJ is de opzet helder en eenvoudig met stortstenen oevers, gras en bomen. Het zijn plekken die door hun ligging aan het open water een nog hogere potentiële gebruiksruimte krijgen. De bestaande functies langs de kop aan Zijkanaal I (scheepswerf, woonschepen en bijbehorende tuinen en schuren) blijven gehandhaafd.

Het Papaverkanaal is recentelijk voor een deel gedempt. Langs het resterende kanaal komt een openbare kade aan de noordzijde. Het aansluitende gedempte deel blijft onbebouwd. Het krijgt een strook met gras en bomen die het lineaire karakter van het kanaal voortzet.

Voltentuin

Het atelier Volten, het poortgebouw van het voormalige Asterdorp, vormt de kern van de enige openbare verblijfsruimte die niet aan het water ligt. Het atelier kan de aanleiding zijn voor het aanleggen van een beeldentuin. Voorwaarde is dat de openbaarheid, in ieder geval gedurende de dag, gewaarborgd blijft. Op het terrein naast deze openbare verblijfsruimte is het collectiecentrum van het Filmmuseum voorzien.

Water, openbare oevers en pontaanlandingen

Het water in Buksloterham is als extra openbare ruimte te beschouwen, schept ruimte in een dicht bebouwd gebied en is als vaarwater te gebruiken.

Buksloterham heeft nu nauwelijks openbare oevers. Het streven is om deze op strategische plekken wel te maken: langs het IJ, langs het Johan van Hasseltkanaal en langs Zijkanaal I. De huidige pontaanlanding op de kop Distelweg blijft gehandhaafd. Langs de niet-openbare oevers aan de kanalen is een zone aangegeven voor steigers en

de aanleg van boten zodat gebruik gemaakt kan worden van het water. Deze zone varieert van maximaal 25 meter langs de zuidkant van het Johan van Hasseltkanaal tot 5 meter in de smallere kanalen. Woonschepen zijn hier niet toegestaan.

Bruggen en havens

De gebruiksmogelijkheid van de kanalen binnen het plangebied wordt bepaald door de doorvaarbaarheid van nieuwe bruggen. De minimum doorvaarhoogte van deze bruggen bedraagt 2,50 meter, de doorvaarhoogte van de brug over Zijkanaal I zelfs 2,75 meter.

De brug in de Ridderspoorweg is een vaste brug met een uitneembaar deel. Ten oosten van de Ridderspoorweg wordt alleen "vast" drijvend programma voorzien. Verder is een brug met uitneembaar deel over het Tolhuiskanaal voorzien. Over het Johan van Hasseltkanaal West en over Zijkanaal I wordt een beweegbare brug aangelegd. Over het Papaverkanaal wordt een vaste brug gerealiseerd. Als onderdeel van de Johan van Hasseltkade zijn bruggen voorzien over het noordelijk deel van het Buiksloterkanaal en de Distelhaven. In Zijkanaal I is een werkhaven voorzien.

Bouwhoogte

Buiksloterham, en aansluitend de NDSM-werf, is een gebied dat van oudsher gekenmerkt wordt door een gevarieerde bebouwing. Industrieel, groot naast klein, laag naast hoog. Met de hoge schoorsteenpijpen van de vuilverbranding op de kop van het Johan van Hasseltkanaal, en de kranen op de NDSM-werf, als van verre herkenbare hoogteaccenten aan het IJ (zie figuur 19). Deze hoogteaccenten zijn grotendeels verdwenen. Daardoor is het stedelijk landschap aan het IJ vlakker geworden en de aansluiting van de Zijkanalen op het IJ minder prominent herkenbaar.

Figuur 19. Schoorstenen en kranen



Figuur 20. Toekomstige hoogteaccenten



Aan het IJ is echter een nieuw hoogtelandschap aan het ontstaan, van het Oostelijk Havengebied tot Overhoeks en Westerdokseiland. Een bouwhoogte tot 30 meter is daarbij een gangbare maat, die refereert aan pakhuizen of de stationskap van het Centraal Station.

Lokale accenten bij ingangen van grachten, brugaanlandingen, of eilandvormen hebben een hoogte van 45 tot 60 meter: havengebouw, Post CS, ontluchtingstorens van de IJ-

tunnel, woontorens in het Oostelijk Havengebied. De hoogteopbouw in Buiksloterham sluit daar op aan. Een maximum hoogte van 30 meter gemiddeld, met accenten langs lokale insteekkanalen van 45 tot 60 meter hoog.

Daarnaast zijn er de bijzondere plekken die de ligging van het IJ in de hele stad aanduiden, zoals de Shell-toren op de punt van Overhoeks het smalste deel van het IJ benadrukt. Dit wordt versterkt door Overhoeks uit te bouwen met torens tot 110 meter hoogte, als een kaap in de bocht in het IJ. De schoorstenen op de kop van Buiksloterham markeerden vroeger het breedste punt van het IJ, waar de bocht naar het Noordzeekanaal ingezet wordt. Slanke torengedebouwen tot 100 meter hoog brengen op de kop van Buiksloterham deze accenten terug in het vervlakte IJ-landschap (zie figuur 20), net als vroeger de schoorstenen en kranen. Niet als een kaap van torens, zoals bij Overhoeks, maar hier juist als vrijstaande torens rondom het kruispunt van waterwegen.

De maximale bouwhoogte in Buiksloterham is over het algemeen 30 meter, overeenkomstig de gangbare maat langs het IJ. Op bepaalde plekken in Buiksloterham worden uitzonderingen gemaakt. Langs het water dat Buiksloterham scheidt van Disteldorp geldt een maximum bouwhoogte van 20 meter, van het water af oplopend tot 30 meter. Hiermee wordt een geleidelijke overgang bewerkstelligd van de gemiddelde bouwhoogte bij Disteldorp naar de gemiddelde bouwhoogte binnen Buiksloterham.

Langs de zuidkant van het Johan van Hasseltkanaal mag tot 60 meter hoog worden gebouwd, een maat die als uitzondering vaker aan het IJ voorkomt. Op deze plek worden geen buurkavels belast met de schaduwwerking. Aan enkele smallere insteekkanalen geldt hetzelfde principe, maar met een navenant lagere bouwhoogte van 45 meter. Tenslotte is op twee plekken tegenover de NDSM-werf een accent tot 100 meter gewenst. Dit komt overeen met de hoogte van de geplande nieuwe torens op Overhoeks.

Aangezien twee torens in Buiksloterham hoger dan 60 meter zullen zijn, is conform het gestelde in het hoogbouwbeleid (2005) een studie naar de landschappelijke inpassing uitgevoerd (zie rapport "Buiksloterham - studie landschappelijke inpassing", Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, d.d. juli 2007).

Volgens de stedenbouwkundige visie op het plangebied moet hoogbouw Buiksloterham accentueren en tegenwicht bieden aan de hoogbouw op Overhoeks en het NDSM-terrein. Door geleidelijke opbouw van bouwhoogtes zijn de torens het hoogtepunt van een sequentie en markeren zij de rand van Buiksloterham. Van grote afstand zijn de torens van Buiksloterham op meerdere locaties zichtbaar. Vanaf die locaties waar het historische zeventiende-eeuwse stadsgezicht nog ongeschonden is, is de hoogbouw geheel niet zichtbaar. Waar de hoogbouw wel zichtbaar is, levert dit geen onacceptabele effecten op. De hoogbouw in Buiksloterham heeft wat betreft schaduwwerking weinig invloed op de omliggende bebouwing.

Kaveldoorsteken

Kenmerk van het zuidelijke deel van Buiksloterham is het vrijwel ontbreken van openbare oevers. Straten liggen centraal met kavels die aan weerszijden tot het water strekken. Vaak is de nabijheid van het water niet merkbaar, terwijl dit toch één van de troeven van het gebied is. Daarom wordt aangegeven waar bij herontwikkeling een kaveldoorsteek van weg naar water vereist is. Hiermee wordt visueel contact van weg naar water

gemaakt. Dit is tevens de aansluiting van de kavel op de openbare weg, die gebruikt kan worden voor parkeren en tevens dient voor de afwikkeling van laden en lossen. Een kaveldoorsteek is dus geen openbare weg. Voortgebouwd wordt op de kenmerkende situatie waarbij de bebouwing overwegend haaks op weg en water is georiënteerd.

Verplichte gevellijn

In het noordelijke deel van Buiksloterham is door demping van kanalen de historische structuur grotendeels verdwenen. Hier wordt de relatie tussen land en water versterkt door aanleg van openbare kaden. Om deze kadeprofielen te definiëren wordt bouwen in de gevellijn verplicht gesteld. Voor de bestaande bebouwing, met name aanwezig langs de Papaverweg en langs de kade van het Johan van Hasseltkanaal, geldt dat de gevellijn pas verplicht wordt gesteld in geval van herontwikkeling. Deze verplichte gevellijn geldt voor de kaden en de belangrijkste straten in het noordelijke deel van Buiksloterham. Langs de Papaverweg zijn nu al delen met een continue gevellijn. Voor het zuidelijke deel van Buiksloterham worden gevellijnen vanuit stedenbouwkundig perspectief slechts als maximum bebouwingsgrens gesteld. In de ontwikkeling daar ligt de nadruk op transparantie naar het water en de waterkanten worden niet gedefinieerd door openbare oevers.

Stedenbouw en geluid

Naast de gewenste stedenbouwkundige verschijningsvorm, zoals hierboven in deze paragraaf omschreven, is de geluidssituatie binnen het plangebied medebepalend voor de wijze waarop de bebouwing kan worden gerealiseerd. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt een aantal specifieke stedenbouwkundige maatregelen gesteld om de effecten van het industriegeluid en het wegverkeersgeluid te beperken en op die manier een milieusituatie te bereiken die beter is dan strikt door de wettelijke normen wordt vereist.

1. De gevelwanden waarop de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeersgeluid wordt overschreden (met name langs de doorgaande wegen) moeten, direct grenzend aan de bestemmingsgrens en tot een hoogte van 9 meter aaneengesloten worden gebouwd om zodoende een afschermende werking ten opzichte van de achterliggende woningen te bewerkstelligen. Door de maximum breedte van de hierboven omschreven kaveldoorsteken te beperken tot 12 meter en de minimum bouwhoogte tot 'om de hoek' voor te schrijven blijft de afschermende werking van de gevelwand als geheel bestaan.
2. Langs de doorgaande wegen mag de eerste bouwlaag voor maximaal 50 procent per perceel uit woningen bestaan.
3. Voor de onder punt 1 bedoelde gevelwanden is een maximum gesteld aan het aantal woningen. Met deze regeling wordt voorkomen dat een relatief groot aantal woningen kan worden gerealiseerd, daar waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden.
4. Voor woningen geldt, met uitzondering van de hoogbouw, de voorwaarde dat deze tenminste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Wanneer de geluid-

belasting op alle gevels te hoog is, kan dit bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door afscherming, loggia's of serres.

5. Een aantal bestemmingsvlakken langs de Distelweg ondervindt geluidhinder van zowel industriegekluid van het nabijgelegen bedrijventerrein Buiksloterham als wegverkeersgekluid van de Distelweg zelf. Daarom geldt voor de betreffende blokken dat van de toegestane woningen maximaal 15 procent direct langs de Distelweg mogen worden gerealiseerd.

Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Ridderspoorweg, Distelweg en Papaverweg is een maatregel die tevens als stedenbouwkundige maatregel kan worden gekwalificeerd, maar in feite een bronmaatregel is (zie verder paragraaf 6.3).

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een toelichting op de bestemmingsplanregeling gegeven, te weten de regels en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de plankaart. Daartoe zijn in dit hoofdstuk de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de plankaart verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

De bestemmingsplanregeling is een juridische vertaling van hetgeen in deze toelichting omschreven staat met betrekking tot het ruimtelijk beleid voor het plangebied. De stedenbouwkundige en planologische overwegingen voor dit gebied (in relatie tot het algemene beleid van rijk, provincie, waterschappen en gemeente) leiden tot een regeling waarmee ongewenste ontwikkelingen worden uitgesloten. De bestemmingsplanregeling is zo opgezet dat daarmee geen onnodige belemmeringen worden opgeworpen.

5.2 Bestemmingsplanvorm

Op grond van het principe dat het bestemmingsplan geen onnodige beperkingen moet opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied geldt voor het grootste deel van het gebied een gemengde bestemming (GD). Binnen deze bestemming is een veelheid aan functies toegestaan. Naast bijvoorbeeld bedrijven en diverse soorten voorzieningen zijn woningen direct of in de toekomst toegestaan. Hiermee wordt het streven om het grootste deel van het plangebied te laten transformeren van een puur werkgebied naar een woon-werkgebied, vertaald in een daarbij passende bestemmingsplanregeling.

Binnen de gemengde bestemming is vanwege milieueisen niet overal woningbouw toegestaan. Zo geldt voor een zone van 50 meter rond het industrieterrein dat daar geen woningen zijn toegestaan. Met deze uitwaartse zonering blijft de benodigde milieuruimte beschikbaar voor de aanwezige en toekomstige bedrijven op het bedrijventerrein. Ook rond een aantal bestaande bedrijven binnen het gebied met een gemengde bestemming zijn geen woningen toegestaan. Ook hier is sprake van bedrijvigheid die een zodanige

milieuhinder veroorzaakt dat dit niet verenigbaar is met woningbouw. Het verschil is echter dat, als de milieuhinder in de toekomst wordt beperkt, woningbouw wel mogelijk wordt.

Een ander deel van het plangebied heeft een bedrijfsbestemming. Binnen deze bestemming zijn geen milieugevoelige functies toegestaan. Deze zullen hier ook niet worden toegestaan zolang dit bestemmingsplan van kracht is. Met andere woorden, de bedrijfsfunctie voert hier de boventoon en dit zal zo blijven. Binnen de bedrijfsbestemming zijn slechts functies toegestaan die niet conflicteren met de omliggende bedrijven. Ook hier is sprake van een duidelijke hoofdfunctie, waarbij andere functies slechts een ondergeschikte rol kunnen spelen. Hoewel hiermee de (milieu)ruimte wordt gecreëerd voor bedrijven, gelden daarbij voor wat betreft de toegestane milieuhinder ook beperkingen in de vorm van een maximum milieuhindercategorie (3).

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Uitgangspunt is dat binnen het gehele gebied een bouwhoogte van 30 meter is toegestaan. Daar waar dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenst is, geldt een afwijkende hogere of lagere bouwhoogte. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden op grond van dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, strikt noodzakelijk is. Een goede ruimtelijke ordening behelst het zodanig op elkaar afstemmen van functies en volumes dat bestaande belangen niet onevenredig worden beperkt en in de toekomst geen onverenigbare ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Naast de hier beschreven hoofdlijnen is nog een aantal meer gedetailleerde regels opgenomen, voortkomend uit bijvoorbeeld het streven om de geluidhinder te beperken, het gemeentelijk beleid ten aanzien van detailhandel of bijvoorbeeld specifieke eisen zoals een aanvaarbescherming voor gebouwen langs het IJ. Dit alles geeft de randvoorwaarden voor de transformatie van het plangebied, waarbij zowel het belang van de transformatie, maar ook de belangen van de reeds in het gebied aanwezige functies is gewaarborgd.

Dit bestemmingsplan is opgesteld volgens de normen van het Ministerie van VROM, zoals vastgelegd in het SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen). Dit zijn de standaardregels zoals voorgeschreven op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, overeenkomstig de wettelijke regels ten aanzien van het digitaal raadpleegbaar zijn van bestemmingsplannen, zoals deze per 1 januari 2010 zullen gelden. Dit bestemmingsplan is volledig digitaal uitwisselbaar en raadpleegbaar, hetgeen ook de bedoeling is van deze standaardiseringsnorm.

Het concept ontwerpbestemmingsplan zoals dat aan de bij het overleg ex artikel 3.1.1 Bro betrokken partijen is voorgelegd, was wel voor wat betreft de plankaart, maar niet voor wat betreft de terminologie van de regels en toelichting afgestemd op het SVBP 2008. Bij de rapportage van dit overleg zijn met het oog op de eenduidigheid ook de teksten, hoewel door genoemde partijen oorspronkelijk anders geformuleerd, aangepast aan de nieuwe terminologie. Zo is de term 'voorschrift' bijvoorbeeld vervangen door de term 'regel' en de term 'vrijstelling' door 'onthefing'.

5.3 Regels en plankaart

5.3.1 Regels

Hieronder volgt een toelichting per artikel. De artikelen 3 tot en met 7 hebben betrekking op de verschillende bestemmingen die op de plankaart zijn aangegeven. Zoals bij elk bestemmingsplan zijn daarbij in lid 1 (de doeleindenomschrijving) de toegestane functies aangegeven. In lid 2 staan de regels die betrekking hebben op het bouwen. Na eventuele ontheffingsmogelijkheden en wijzigingsmogelijkheden met betrekking tot de bouwregels zijn de regels voor het gebruik opgenomen.

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Onder het begrip infrastructurele voorzieningen wordt onder andere verstaan: ondergrondse kabels en leidingen, trafohuisjes, voorzieningen ten behoeve van afvalverzameling, bergbezinkbassins, retentievoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van stadsverwarming, blus- en watertapvoorzieningen.

Artikel 2 Wijze van meten

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

Meest opvallend is dat in artikel 2.5 windmolens worden genoemd. Het gaat hier niet om grootschalige solitaire windmolens, maar om kleinschalige windmolentjes op met name daken van nieuwe gebouwen.

Artikel 3 Bedrijf

Het artikel heeft betrekking op die delen van het plangebied waar de bedrijfsfunctie als meest prominente functie geldt. Zoals uit de bestemmingsomschrijving van lid 1 blijkt zijn binnen de bestemming 'Bedrijf' (B) echter ook andere functies dan bedrijven toegestaan.

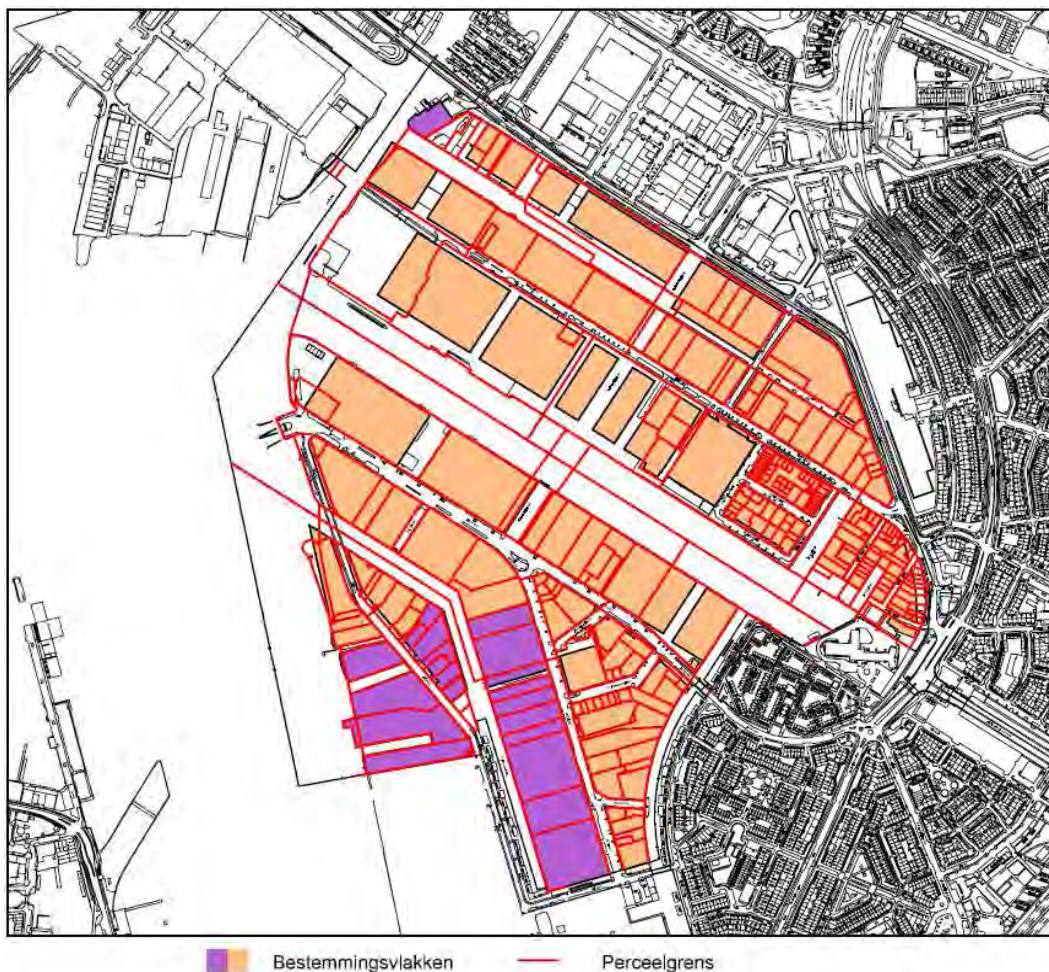
Het betreft het bedrijventerrein dat is gelegen langs de IJ-oever in het zuidelijk deel van het plangebied en een kleiner gebied aan de noordwest zijde van het bestemmingsplan-gebied, waar een scheepswerf is gevestigd. In beide gebieden zijn zogenoemde A-inrichtingen gevestigd. Dit zijn bedrijven die relatief veel geluidhinder produceren en daarom alleen zijn toegestaan op gezoneerde industrieterreinen. Daarom zijn de

betreffende bedrijfsgebieden ook aangemerkt als gezoneerde terreinen, met een omliggende geluidszone. De binnengrens van de geluidszone bepaalt tevens de omvang van het gezoneerde industrieterrein. De aanwezigheid van A-inrichtingen maakt dat woningbouw hier geen optie is. Het streven is er ook niet op gericht om binnen deze gebieden op termijn woningbouw te realiseren.

Lid 1 geeft een opsomming van de overige functies die, onder de in de overige leden genoemde voorwaarden, zijn toegestaan.

De opbouw van dit artikel komt overeen met de standaardopbouw van de artikelen die betrekking hebben op een bestemming: na de opsomming van toegestane functies in lid 1 volgen de bouwregels. Dit zijn de regels die betrekking hebben op de plaats en de omvang van de toegestane bouwvolumes. In het daaropvolgende lid zijn de gebruiksregels aangegeven. Deze geven aan binnen welke kaders de in lid 1 genoemde functies zijn toegestaan. Naast de bouwregels moeten bouwaanvragen ook voldoen aan deze gebruiksregels. Indien sprake is van een functiewijziging waarbij geen sprake is van bouwen (bijvoorbeeld het in gebruik nemen van een gebied als parkeerplaats) wordt vanzelfsprekend alleen getoetst aan de bestemmingsomschrijving en de bijbehorende gebruiksregels.

Figuur 21. Bestemmingsvlakken en percelen



Voor zover binnen de bestemmingsvlakken (zie figuur 21) van dit artikel wege worden gerealiseerd mogen deze slechts worden gebruikt voor de ontsluiting van de gebouwen. Wegen die gebruikt worden voor doorgaand verkeer zijn binnen deze bestemmingsvlakken niet toegestaan.

Nog niet gebruikelijk in de lijst van toegestane functies zijn de creatieve functies. Amsterdam richt zich sterk op de ontwikkeling van de zogeheten 'creatieve sector' als zijnde een belangrijke sector in de ontwikkeling van de stad. Daarom worden ondernemingen uit deze sector ook toegestaan op bedrijventerreinen zoals in Buiksloterham. In Bijlage 2 van de regels wordt een limitatieve opsomming gegeven van creatieve functies.

De floorspace-index (fsi) geeft, als zijnde een bouwvoorschrift aan hoe groot het brutovloeroppervlak van de gebouwen op een perceel mag zijn. De in dit artikel gehanteerde maximum fsi van 1 betekent bijvoorbeeld dat het totale brutovloeroppervlak per perceel net zo groot mag zijn als het oppervlak van het perceel. Als bijvoorbeeld 1/3 van het perceel wordt bebouwd, zijn maximaal 3 bouwlagen toegestaan. Uitzondering vormen de percelen binnen bestemming 'Bedrijf' langs het IJ, waar een maximale fsi van 1,5 geldt.

Een bijzondere beperking volgt uit de aanwezigheid van een BEVI-bedrijf. Vanwege veiligheidsnormen zijn tot op zekere afstand van dit bedrijf geen kwetsbare functies toegestaan. Het gaat daarbij om functies waar relatief veel mensen aanwezig kunnen zijn. Dat zijn niet alleen woningen, maar ook bijvoorbeeld bedrijven met een hoge arbeidsdichtheid. De normen van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) zijn hier van toepassing. Hieruit volgt een nadere beperking binnen de op de plankaart aangegeven 'veiligheidscontour – bevi' (10^{-6} contour). Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het geval het BEVI-bedrijf niet meer in het plangebied aanwezig is, waarmee de uitsluiting van kwetsbare functies kan worden opgeheven. Zie ook paragraaf 8.1 van deze toelichting.

Belangrijk onderdeel van dit bestemmingsplan, en met name ook voor het bedrijventerrein (maar ook van toepassing op het gebied met een gemengde bestemming), is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten. Veelal aangeduid met 'Bedrijvenregeling', hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld.

Om inzicht te krijgen in de toekomstige invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie. Voor alle aanwezige functies in en om het plangebied is de vergunde en feitelijke milieuhinder nauwkeurig in beeld gebracht.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder

toeneemt. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft aan de hand van de SBI-codes een lijst gemaakt, waarbij de minimum afstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. De aanbevolen afstand tussen een bedrijventerrein en een gemengd gebied neemt toe naarmate op het betreffende terrein bedrijven uit een zwaardere categorie zijn toegestaan:

- Categorie 1 0 meter
- Categorie 2 10 meter
- Categorie 3.1 30 meter
- Categorie 3.2 50 meter
- Categorie 4.1 100 meter
- Categorie 4.2 200 meter
- Categorie 5.1 300 meter
- Categorie 5.2 500 meter
- Categorie 5.3 700 meter
- Categorie 6 1000 meter

Conform deze indeling is in dit bestemmingsplan een afstand van 50 meter aangegeven tussen de bedrijfsbestemming, waar als hoogste categorie 3.2 wordt toegestaan, en de toegestane milieugevoelige functies. Het gaat hier om functies (met name wonen) die gevoelig zijn voor de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als Bijlage 1 deel uit van de regels van dit bestemmingsplan.

Voor het gebied waar bedrijven en milieugevoelige functies zijn gemengd (zoals in dit bestemmingsplan binnen de bestemming GD) zijn afstandsnormen niet goed bruikbaar. De VNG-methodiek kent hiervoor een benadering waarbij geen afstandsnormen worden gehanteerd. Zie hiervoor de toelichting bij het volgende artikel.

Binnen de bestemming 'Bedrijf' (B) zijn functies toegestaan tot maximaal milieuhinder-categorie 3.2. Het maximum komt voort uit het feit dat milieugevoelige functies zoals wonen binnen deze bedrijfsbestemming weliswaar niet zijn toegestaan, maar wel in de directe nabijheid (op een afstand van 50 meter van het bedrijventerrein) aanwezig zijn of nog kunnen worden gerealiseerd.

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie zal in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de 'Staat van Inrichtingen' plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de ontheffingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald.

De al aanwezige bedrijven die in een hogere milieuhindercategorie vallen zijn als uitzondering bestemd. Zij worden toegestaan, maar de toegestane overschrijdingen

gelden niet voor opvolgende bedrijven. Gewoonlijk zou de aanwezigheid van bedrijven uit categorie 4 en 5 betekenen dat woningbouw pas op grotere afstand mogelijk zou zijn. Milieutechnische maatregelen en/of vergunningtechnische beperkingen, overeengekomen in overleg met deze bedrijven, zorgen er voor dat zij in de praktijk niet conflicteren met de omliggende milieugevoelige functies. Zie voor een nadere uiteenzetting per bedrijf paragraaf 6.2 van deze toelichting.

Artikel 4 Gemengd

Dit artikel bevat relatief veel bouw- en gebruiksregels. De bestemming 'Gemengd' (GD) kent een veelheid aan toegestane functies, opgesomd in lid 1, nader geregeld in de volgende leden. De bestaande situatie waarbij het gebied is gevuld met voornamelijk bedrijven past binnen deze bestemmingsregeling, maar ook een transformatie naar een woon-werkgebied is, onder voorwaarden, mogelijk. Een belangrijke beperking volgt uit de heersende milieusituatie in het gebied, veroorzaakt door de aanwezige bedrijven. Voor het bedrijf Waternet gelden binnen deze bestemming afwijkende regels met betrekking tot minimum percentage water, maximum fsi en maximum bouwhoogte.

De regels met betrekking tot het bouwen zijn ook hier ondergebracht in lid 2. In afwijking van de algemeen geldende maximum bouwhoogte van 30 meter zijn incidenteel hogere bouwhoogten van 45 tot 100 meter toegestaan. Langs het Buksloterkanaal geldt een lagere maximum bouwhoogte van 20 meter. Deze 20 meter geldt alleen voor de gevels aan het water en de naastgelegen woonwijk. Daarachter mag de bebouwing hoger worden zolang deze maar niet uitkomt boven de denkbeeldige lijn getrokken vanaf het punt in de voorgevellijn op 20 meter hoogte onder een hoek van 45 graden.

Burgemeester en wethouders kunnen aan concrete bouwplannen hoger dan 30 meter nadere eisen stellen om onaanvaardbare gevolgen op het gebied van windhinder en schaduwwerking te voorkomen. Hieraan kan, in aanvulling op de reeds uitgevoerde studie naar landschappelijke inpassing van de hoogbouw, een nader onderzoek naar de hoogbouweffecten dat specifiek is afgestemd op een concreet bouwplan ten grondslag liggen.

De regeling met betrekking tot de maximum floorspace-index komt overeen met de regeling zoals toegelicht bij de bestemming 'Bedrijf' (B), met dien verstande dat in die gevallen dat een perceel bestaat uit meerdere bestemmingsvlakken, het maximum geldt per bestemmingsvlak. Wanneer bijvoorbeeld een fsi van 2,3 per perceel geldt betekent dit dat het gerealiseerde vloeroppervlak binnen een perceel maximaal 2,3 keer zo groot mag zijn als het grondoppervlak van het perceel, maar voor de enkele percelen die bestaan uit meerdere bestemmingsvlakken geldt dat het gerealiseerde vloeroppervlak binnen een bestemmingsvlak niet groter mag zijn dan 2,3 keer dat bestemmingsvlak. Ook al zou op grond van de totale perceelsgrootte meer zijn toegestaan. De fsi-regeling geldt niet voor de gebieden waar een maximum bouwhoogte van 100 meter geldt.

Een tweede afwijking van de fsi-regeling bij de bestemming 'Gemengd' (GD) ten opzichte van de bestemming 'Bedrijf' (B) is dat er een ontheffingsregeling is opgenomen. Burgemeester en wethouders kunnen een hogere fsi toestaan mits voor een aantal percelen gezamenlijk de maximale fsi niet wordt overschreden. De gemiddelde fsi over de verschillende percelen samen moet dus overeenkomen met de fsi die voor die

percelen is aangegeven. Deze ontheffing zal met name kunnen worden verleend indien meerdere percelen in eigendom zijn van één eigenaar. In andere gevallen zouden de bebouwingsmogelijkheden van bijvoorbeeld een naburige eigenaar onevenredig worden geschaad.

Aan de zijde van een bestemmingsvlak waarlangs een verplichte gevellijn is aangegeven moet de gevel over 65 procent van de gevellengte op de bestemmingsgrens worden gebouwd. Die 65 procent heeft betrekking op de horizontale lijn en staat dus los van de hoogte tot waarop de gevel wordt doorgetrokken. Ten aanzien van de hoogte van de gevel geldt het aparte voorschrift dat deze over de volle lengte van de genoemde 65 procent uit ten minste twee bouwlagen moet bestaan.

Naast de plaatselijk aangegeven verplichte gevellijn is langs de gevelwanden die door wegverkeersgeluid worden belast (met name langs de bestemming 'Verkeer-1'), direct grenzend aan de bestemmingsgrens, een aaneengesloten wand van 9 meter hoog voorgeschreven. Waar de regeling van de verplichte gevellijn strekt tot het bereiken van een bepaald stedenbouwkundig kwaliteitsniveau heeft de regeling voor geluidwering als doel om te komen tot een goede geluidssituatie. Deze regel heeft tot gevolg dat de betrokken gevels een geluidafschermende werking hebben ten opzichte van de achterliggende bebouwing. Op deze wijze wordt de geluidhinder beperkt tot de buitenste rand van het bestemmingsvlak, zonder dat al te beperkend wordt vastgelegd op welke wijze de bestemmingsvlakken moeten worden ingevuld. Voor de hier bedoelde gevelwanden geldt een maximum aantal wooneenheden. Voor het geval de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder onderdeel wegverkeersgeluid niet wordt overschreden, is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen bij toepassing waarvan de verplichting van een aaneengesloten wand respectievelijk het maximum aantal wooneenheden komt te vervallen. Zie voor de verdere uiteenzetting van geluidsmaatregelen ook paragraaf 4.3 en paragraaf 6.3.2.

De regeling met betrekking tot de doorsteken zoals op de plankaart aangegeven dient ertoe om bij de betreffende bestemmingsvlakken een minimum aantal zichtlijnen open te houden. De aanduiding op de plankaart is indicatief, in die zin dat de doorsteken wel verplicht zijn, maar dat de exacte plaats binnen het bestemmingsvlak vrij gekozen kan worden. Meer dan het aangegeven minimum aantal doorsteken is ook toegestaan. Zoals aangegeven in paragraaf 4.3 gaat het er om dat vanaf de straat het zicht op het water behouden blijft. Voor zover de doorsteken betrekking hebben op gevels die een geluidwerende functie moeten hebben, zoals in de vorige alinea omschreven, geldt dat deze geluidwering 'om de hoek moet worden doorgetrokken'.

Voor woningen, uitgezonderd woningen boven een bouwhoogte van 30 meter, is de regel opgenomen dat deze een geluidsluwe zijde moeten hebben. Een geluidsluwe zijde houdt in dat sprake is van een gevel (of geveldeel) die niet rechtstreeks wordt belast met een geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder.

Voor de bestemmingsvlakken langs het IJ geldt een regel dat er voor moet zorgen dat een uit de koers geraakt schip geen gevaar vormt voor de bebouwing. Dit is tevens van belang in het kader van de nautische veiligheid. Daarbij kan gekozen worden voor een aanvaarbescherming in het water of voor het 20 meter terugliggend bouwen van de gebouwen.

Binnen de bestemming 'Gemengd' (GD) zijn functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Categorie 3.1 is de lichtste subcategorie binnen categorie 3. Voor functies die vallen in deze subcategorie geldt als eerste extra voorwaarde dat zij niet hoger scoren dan functies uit categorie 2 op grond van de milieuaspecten geur, gevaar en stof⁵. Gezien deze voorwaarde zijn dus alleen functies toegestaan die op grond van geluid in categorie 3.1 vallen. Aanvullende voorwaarden zijn dan ook dat het niet om een continue bedrijfsvoering mag gaan (in de 'Staat van Inrichtingen' zijn deze functies indicatief aangegeven met een 'C'), hoofdzakelijk in pandige activiteiten moet betreffen en niet direct mag grenzen aan (lees: een gedeeld plafond of een gedeelde muur hebben met) een geluidsgevoelige functie.

Zoals toegelicht bij artikel 3 is de te verwachten milieuhinder bij een gemiddeld bedrijf van een bepaald type het uitgangspunt bij deze indeling in categorieën. Anders dan in de verhouding tussen functies op een bedrijventerrein en een naastgelegen gebied met (onder andere) milieugevoelige functies zoals wonen, is hier geen sprake van een afstandsnorm als uitgangspunt. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Waar Amsterdam al sinds lange tijd bestemmingsplannen kent met een gebiedstypering en een bijbehorend maximum ten aanzien van de milieuhindercategorie, is deze methodiek nu ook opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. De 'Staat van Inrichtingen' bij dit bestemmingsplan is op deze lijst gebaseerd.

De 'Staat van Inrichtingen' geeft naast een algemene milieuhindercategorie per functie ook een indicatie voor de te verwachten verkeersaantrekkende werking, apart voor personen- als goederenverkeer. Naarmate een functie meer personen- respectievelijk goederenverkeer genereert scoort een functie hoger op een schaal van 1 tot en met 3 voor elk van deze factoren. Voor functies gelegen langs de hoofdwegen in het plangebied (V-1) geldt een maximum score van 2 voor vrachtverkeer en van 3 voor personenverkeer. Voor de overige wegen (V-2) geldt een strengere norm van respectievelijk 1 en 2. Op deze wijze wordt voorkomen dat al te veel verkeersaantrekkende functies zich vestigen in het woon-werkgebied langs wegen die niet specifiek bedoeld zijn als ontsluitingsweg. Gezien deze achtergrond is een dergelijke regeling niet aan de orde op het bedrijventerrein.

De reeds aanwezige functies die boven de gestelde maxima uitkomen beperken vooralsnog de mogelijkheden om woningbouw te realiseren. Deze functies krijgen een maatwerkbestemming (zie verder paragraaf 6.2). Zij worden toegestaan, maar de toegestane overschrijdingen gelden niet voor de opvolgende functies. Als een dergelijke functie verdwijnt worden slechts functies toegestaan die geen belemmering opleveren voor de transformatie naar een woon-werkgebied. Op de plankaart is rondom deze functies een zone aangegeven ('milieuzone - zone wet milieubeheer') waarbinnen geen milieugevoelige functies zijn toegestaan. Hiermee zijn de rechten van de bestaande milieuhinderlijke bedrijven zeker gesteld.

⁵ Functies die ten aanzien van het aspect gevaar categorie 2 scoren worden, anders dan in de VNG-methodiek, waar ten aanzien van gevaar het maximum op categorie 1 is gesteld, ook aanvaardbaar geacht. Onderzoek naar de praktijksituatie in het plangebied heeft uitgewezen dat het om bedrijven gaat die een gasfles, olie of verf hebben opgeslagen. Deze bedrijven, niet vallend onder het BEVI of het Vuurwerkbesluit, vormen geen onaanvaardbaar risico voor de milieugevoelige functies en zijn goed inpasbaar in een gemengd gebied.

Het bestemmingsplan voorziet echter wel in de mogelijkheid om, wanneer dit milieutechnisch mogelijk is, via een wijzigingsbevoegdheid binnen deze zone alsnog milieugevoelige functies toe te staan, behalve in een strook van 50 meter rondom de bestemming 'Bedrijf' (B). In deze strook gaat het niet om milieuhinder van bestaande bedrijven die boven de gestelde maximale milieuhindercategorie uitkomen, maar om de potentiële milieuhinder die samenhangt met de milieuhindercategorie 3.2 waarvoor welbewust ruimte wordt geboden op het naastgelegen bedrijventerrein.

De wijzigingsbevoegdheid maakt in feite mogelijk wat afgezien van het milieuhinder-aspect eigenlijk al afgewogen is. De ruimtelijke afweging dat de transformatie zou moeten leiden tot een gemengd gebied waarbij overal sprake is van menging van wonen met andere functies is in feite al gemaakt. Bij de wijzigingsprocedure speelt dus alleen het milieuhinderaspect nog een rol. De procedure om via een bestemmingsplanwijziging alsnog milieugevoelige functies te kunnen toestaan is geregeld in artikel 14 van de bestemmingsplanregels.

Naast de Wet milieubeheer geldt ook nog een beperking vanuit de Wet geluidhinder, meer in het bijzonder het daarin geregelde industriegeluid van een gezoneerd industrieterrein. Daar waar het potentiële geluid (de geluidsproductie waarvoor vergunning is verleend en het geluid dat op grond van de algemene regeling (AMvB) is toegestaan) van alle bedrijven op het industrieterrein gezamenlijk boven de 55 dB(A) uitkomt mogen geen geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd. De contour die dit gebied omsluit is op de plankaart aangegeven met [sba-dg].

De Wet geluidhinder kent echter wel een ontheffing van dit verbod, namelijk als de gevels aan de geluidsbelaste zijde dove gevels zijn (zie ook de begrippen in artikel 1). Ook is het mogelijk met gebruikmaking van een zogenaamd geluidwerend vlies (een soort geluidscherm dat als een voorzetwand aan een gebouw vast zit) het geluid op de werkelijke gevel terug te brengen tot de voorkeurswaarde van 50 dB(A). In dit bestemmingsplan zijn geluidsgevoelige functies binnen deze bestemmingsvlakken daarom toegestaan met als voorwaarde een dove gevel of een geluidwerend vlies. Behalve wederom binnen een strook van 50 meter rondom de industrieterreinen, waar ook sprake kan zijn van andere vormen van milieuhinder dan geluid die woningbouw onmogelijk maken.

Voor het geval de 55 dB(A)-contour verder terug komt te liggen, bijvoorbeeld door afschermende bebouwing, is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen bij toepassing waarvan de verplichting van een dove gevel of geluidwerend vlies komt te vervallen. Dat hier kan worden volstaan met een lichtere ontheffingsprocedure ten opzichte van de zwaardere wijzigingsprocedure bij de 'milieuzone - zone wet milieubeheer' volgt uit het feit dat het hier niet om een functiewijziging gaat maar om de wijziging (opheffing) van een bouwvoorschrift.

Voor wonen geldt een maximum percentage van het brutovloeroppervlak per perceel. In de regels is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen om af te wijken van het bedoelde percentage, op voorwaarde dat het betreffende maximum gerekend over meerdere percelen niet wordt overschreden.

Voor zover gronden zijn gelegen binnen de 'veiligheidscontour - bevi' van het BEVI-bedrijf geldt de beperking dat geen kwetsbare functies zijn toegestaan. Zie verder de toelichting bij de bestemming 'Bedrijf' (B).

Voor parkeren gelden per functie verschillende normen. Voor wonen is een maximum van 1,5 parkeerplaatsen per vrije sector woning opgenomen. Voor sociale huurwoningen geldt een maximum van 0,5 parkeerplaats per woning. Voor de overige functies geldt een parkeernorm die gerelateerd is aan het totaal gerealiseerde vloeroppervlak van de betreffende functie (zie ook paragraaf 7.5).

Detailhandel is slechts op twee locaties toegestaan: in de stedelijke plint aan de noordzijde van het Johan van Hasselkanaal en binnen de twee meest noordoostelijke bestemmingsvlakken van het plangebied. Bij die twee laatste vlakken geldt de beperking dat hier slechts perifere detailhandel is toegestaan. Daarbij is laden en lossen uitsluitend via de Klaprozenweg toegestaan. In de stedelijke plint geldt de beperking dat maximaal 500 m² aan winkels voor dagelijkse goederen mag worden gerealiseerd.

Een aantal reeds bestaande functies dat niet past binnen het maximaal toegestane brutovloeroppervlak en/of niet gelegen zijn binnen de voor detailhandel aangegeven locatie 'stedelijke plint' zijn als uitzonderingen toegestaan:

- *Kok meubelen, Klaprozenweg 1-3.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel, gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Speedy auto-onderdelen, Klaprozenweg 5.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m², gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Bomij Borent, Klaprozenweg 57-59.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m², gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Braitman autoverkoop, Klaprozenweg 61B.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m².
- *PMK Matrassen, Papaverweg 17-19.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Kringloopwinkel, Papaverweg 23-25.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Tip Top autoshop, Papaverweg 29A.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.

- *Rien de Wolf, Papaverweg 43.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m², gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Bouw Center Floris, Distelweg 78.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m², gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.
- *Bizzfitt, Distelweg 80.*
Dit betreft een fitnesscentrum met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m².
- *Kringloopcentrum, Distelweg 85.*
Dit betreft een vestiging voor detailhandel met een brutovloeroppervlak groter dan 500 m², gevestigd buiten de aanduiding 'stedelijke plint'.

Artikel 5 Groen

Dit artikel kent de gangbare inhoud van een artikel dat gaat over de groengebieden binnen een bestemmingsplan.

Bijzonderheid is dat binnen één van de bestemmingsvlakken een school is voorzien. Vandaar dat in de bestemmingsomschrijving ook de functie 'maatschappelijke dienstverlening' is opgenomen en zowel de bouw (in de bouwregels) als het gebruik (in de gebruiksregels) is geregeld. Om de exacte locatie van de school binnen het bestemmingsvlak niet vast te leggen is hiervoor geen apart bestemmingsvlak 'maatschappelijke dienstverlening' aangegeven. De bestaande bebouwing langs de Asterdarsweg, ook gelegen in het groen, is daarentegen wel als een aparte bestemming (GD) opgenomen.

Binnen het bestemmingsvlak langs Zijkanaal I is ten behoeve van de aanwezige woonschepen het gebruik als tuinen met schuur toegestaan.

Artikel 6 Verkeer

Ook dit is een gangbare bestemmingsregeling, in dit geval voor de openbare ruimte. Het gaat hier om met name om rijwegen, inclusief het gebruik als parkeervoorziening, maar ook fiets- en voetpaden en bruggen. Per type brug is aangegeven wat de minimum doorvaarhoogte is.

Kenmerkend is het onderscheid tussen bestemming V-1 en V-2. Binnen laatstgenoemde bestemmingsvlakken geldt dat rijwegen slechts zijn toegestaan indien het gaat om wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt.

Vanwege de eisen van de Wet geluidhinder is voor die wegen waarlangs geluidsgevoelige functies zijn voorzien de as van de weg aangegeven, alsmede het aantal rijstroken per richting. Overigens valt de as van de weg bij een groot deel van de Klaprozenweg samen met de bestemmingsplangrens. Bij digitale raadpleging is dit wel te onderscheiden, maar binnen de huidige eisen, zoals van kracht met de inwerkingtreding van de nieuwe Wro, op de papieren kaart is dit niet waarneembaar. In verband met

wegverkeersgeluid wordt voor de Ridderspoorweg, de Distelweg, en de Papaverweg de aanleg van geluidreducerend asfalt voorgeschreven.

Artikel 7 Water

De bestaande situatie is voor een groot deel bepalend voor de invulling van deze bestemming. Dit betekent dat de reeds aanwezige woonschepen zijn toegestaan, evenals de bestaande (en nog te realiseren) bruggen. Steigers zijn onder voorwaarden toegestaan.

Binnen bestemming WA-2, in het IJ, is een boardwalk van vlonders mogelijk, maar hier kan ook een groene oeverstrook worden gerealiseerd. Elders zijn binnen deze bestemming geen dempingen mogelijk, waarmee het aangegeven wateroppervlak is gegarandeerd.

Binnen bestemming WA-3 zijn, naast de boardwalk van vlonders en de groene oeverstrook, ook de huidige pontaanlanding met een horecavoorziening opgenomen.

Met de voorwaarden zoals deze worden gesteld voor steigers in het Johan van Hasselkanaal wordt een vrije doorvaart van 30 meter gegarandeerd.

De watergerelateerde bedrijfsvoering langs Zijkanaal I bij de entree van het Papaverkanaal en het voorziene gebruik als bedrijfsbestemming op het water passen binnen de daar aangegeven functieaanduidingsvlak (b).

Omdat bij de waterkavels in het Johan van Hasselkanaal sprake is van drijvende functies zijn deze, volgens de door het Ministerie van VROM aangegeven tekennormen voor bestemmingsplannen (SVBP 2008), geregeld via de bestemming 'Water'. De inhoud van de regeling komt voor de functieaanduidingsvlakken 'sgd-1' en 'sgd-2' echter neer op een verwijzing naar artikel 4 (bestemming 'Gemengd') en voor het functieaanduidingsvlak 'sgd-2' op een dergelijke verwijzing met enige beperkingen ten aanzien van de toegestane functies, met dien verstande dat in beide vlakken slechts gebouwen zijn toegestaan voor zover deze drijven.

Uit de jurisprudentie volgt dat drijvende constructies die constructief verbonden zijn aan meerpalen of de oever, gezien worden als gebouwen in de zin van de Woningwet en de Wet ruimtelijke ordening. Op dit soort gebouwen wordt bedoeld bij de regel dat gebouwen binnen deze bestemmingsvlakken moeten drijven. Drijvende constructies die niet als gebouw worden gezien zijn hiermee echter niet uitgesloten. Overigens geldt voor al deze constructies dat zij niet direct op de kade mogen worden aangemeerd. Dat betekent dat de ontsluiting altijd via een steiger moet plaatsvinden.

Artikel 8 Dubbelbestemming Waarde-Archeologie

Daar waar mogelijk sprake is van archeologische waarde geldt een dubbelbestemming met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen. Dit laatste in de vorm van een aanlegvergunningstelsel.

Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd) bestemmingen. Zij gaat voor de bestemmingen onderliggende bestemming, wat betekent dat de regels van de bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de regels van de dubbelbestemmingen. Dit artikel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wet op de Archeologische Monumentenzorg oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen.

De voorwaarden en consequenties van een archeologisch onderzoek zijn gekoppeld aan de te verlenen bouwvergunning. Voor zover het gaat om werkzaamheden die niet bouwvergunningplichtig zijn is een aanlegvergunning vereist. De vergunningen worden alleen verleend indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de vergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Met deze regel wordt voorkomen dat tweemaal (of vaker) gebruik wordt gemaakt van de geboden ruimte. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om bij de voorgeschreven fsi niet uit te gaan van één perceel, maar van meerdere percelen. De omvang van de bebouwing op één perceel kan daardoor groter zijn, zolang het gemiddelde maar hetzelfde blijft. Met dit artikel wordt voorkomen dat ook de gemiddelde fsi toeneemt.

Artikel 10 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt een marginale overschrijding van de op de plankaart aangegeven bestemmingsgrenzen of bouwgrenzen mogelijk, voor zover het gaat om de in het voorschrift aangegeven ondergeschikte delen van een bouwwerk. Het gaat dus niet om overschrijdingen van de aangegeven maximum bouwhoogten. Het betreft een direct recht. Een nadere ontheffing met bijbehorende afweging is dus niet meer nodig.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

Het artikel waarin de algemene gebruiksregels zijn verwoord geeft in de eerste plaats aan dat gebruik in strijd met de bestemming of de daarbij behorende regels niet is toegestaan. Daarbij wordt voor een aantal gebruiksmogelijkheden expliciet aangegeven dat sprake is van strijdig gebruik.

Daarbij horen twee ontheffingsmogelijkheden:

- De eerste mogelijkheid betreft een situatie waarin op een niet-ingrijpende wijze wordt afgeweken van de aangegeven bestemming en waarin redelijkerwijze niet gesproken kan worden van een beoogde beperking van deze bestemming.
- De tweede mogelijkheid betreft de zogenaamde toverformule. Deze regel komt overeen met hetgeen de jurisprudentie hierover (verplichtend) voorschrijft: een

bestemmingsplan moet de mogelijkheid bieden om ontheffing te verlenen van een regel, voor zover de strikte toepassing daarvan het meest doelmatige gebruik anders dan om dringende redenen, beperkt. De toverformule is aldus slechts in uitzonderlijke gevallen toepasbaar.

Sinds de invoering van de standaardregels van de nieuwe Wro kunnen de regels met betrekking tot de regeling van milieuhinderlijke functies niet meer in een apart artikel worden opgenomen. De artikelen die in een bestemmingsplan mogen worden opgenomen zijn limitatief opgesomd. Daarom zijn deze bepalingen aan dit artikel toegevoegd.

Daar waar in paragraaf 5.3.1 van deze toelichting de achtergronden bij de milieuhinderregeling is belicht, wordt in dit artikel de wijze beschreven waarop met de milieuhinderregeling wordt omgegaan. Uitgangspunt is dat dit artikel de koppeling vorm geeft tussen de bestemmingsregelingen enerzijds en de 'Staat van Inrichtingen' anderzijds.

Lid 1 geeft aan dat uitsluitend functies uit de in de bestemmingsregeling aangegeven milieuhindercategorieën zijn toegestaan. De maatbestemmingen die dit bestemmingsplan kent vallen onder de toevoeging "tenzij elders in deze regels anders aangegeven".

Een ontheffingsregel is opgenomen voor functies die niet op de lijst voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien het gaat om een nieuwe bedrijfstype.

Een tweede ontheffingsmogelijkheid is opgenomen voor bedrijven die vallen in een hogere categorie dan ter plaatse toegestaan, maar in vergelijking met de bedrijfsoorten die wel zijn toegestaan, geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu door hinder en/of gevaar. Om dit te bereiken kan in de milieuvergunning als aanvullende eis worden gesteld, dat het bedrijf de nodige voorzieningen treft. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om, na ontheffing, een bedrijf toe te staan van een type dat normaliter te veel geluidhinder veroorzaakt, maar dat door specifieke eisen die zijn gesteld, in de praktijk veel minder geluid veroorzaakt en mag veroorzaken.

Artikel 12 Algemene ontheffingregels

Waar dit bestemmingsplan onbedoeld in de weg staat aan niet ongewenste initiatieven biedt dit artikel uitkomst, voor zover het gaat om relatief kleine afwijkingen. Omdat het gaat om ontheffingen moet, anders dan bij de in artikel 10 toegelaten overschrijdingen, per geval een afweging worden gemaakt of met het verlenen van de ontheffing geen ongewenste situatie ontstaat.

De verwijzing naar de Wet geluidhinder is opgenomen om te voorkomen dat met deze ontheffing een situatie kan ontstaan die in strijd is met de Wet geluidhinder. Andere ruimtelijke aspecten zullen echter ook moeten worden afgewogen. Het is echter niet mogelijk om deze limitatief op te sommen, aangezien niet op voorhand alle implicaties van een concreet geval kunnen worden voorzien.

Artikel 13 Algemene procedureregels

Daar waar binnen de regels een wijziging aan de orde is, wordt de door de Algemene wet bestuursrecht voorgeschreven procedure van toepassing verklaard.

Artikel 14 Overige regels

Dit artikel verwijst naar wetgeving die van toepassing is bij het toepassen van dit bestemmingsplan en spreekt verder voor zich.

Artikel 15 Overgangsregels

Dit artikel regelt dat de bestaande situatie, voor zover legaal, wordt gerespecteerd, voor zover de verschillende bestemmingsregelingen zelf al niet aansluiten bij de bestaande situatie.

Artikel 16 Slotregel

Met dit artikel wordt de 'roepnaam' van het bestemmingplan vastgelegd.

5.3.2 Plankaart

De plankaart (onderdeel II plankaart blad A) is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes en bouwvolumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter.

Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:2000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

De aanduidingen voor een functieaanduidingsvlak en een bouwaanduidingsvlak zijn hetzelfde, een en ander conform de door het Ministerie van VROM voorgeschreven tekenwijze. Daar waar het gaat om een aanduiding die verband houdt met het nader regelen van de ter plaatse toegestane functies is sprake van een functieaanduidingsvlak. Daar waar sprake is van een aanduiding van een plaatselijk geldende bouwregel betreft het een bouwaanduidingsvlak. De bijbehorende coderingen voor functieaanduidingen zijn op de plankaart aangegeven met ronde haken, de coderingen voor bouwaanduidingen zijn aangegeven met rechte haken en cursieve tekens.

Dit bestemmingsplan is gericht op de ontwikkeling van het gebied. Daarom is tevens een kadastrale kaart (onderdeel II plankaart blad B) bij het bestemmingsplan opgenomen.

6 Milieu

6.1 Milieueffectrapportage (MER)

De herontwikkeling van de gehele Buiksloterham, inclusief plangebied Overhoeks, is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 1999 (Ministerie van VROM, 1999). De bedoeling is dat in de gebieden Buiksloterham en Overhoeks meer dan 4.000 woningen gebouwd gaan worden. In het MER staan de mogelijke gevolgen van de planontwikkeling voor het milieu, uitgaande van een aantal scenario's, omschreven.

6.1.2 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure voor de herstructurering van Buiksloterham en Overhoeks is in januari 2004 van start gegaan met de publicatie van de startnotitie m.e.r.. Vervolgens is in 2004 en begin 2005 een MER opgesteld. In mei 2005 is het MER door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en gepubliceerd. Op 18 april 2006 heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht op dit MER. Het MER is in oktober 2006 tegelijk met de vaststelling van het eerste ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan Overhoeks, aanvaard door de gemeenteraad. Daarmee is de gehele m.e.r.-procedure voor Buiksloterham en Overhoeks doorlopen en afgerond.

In het kader van het bestemmingsplan voor het plangebied Buiksloterham en naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. van april 2006 is de informatie voor een aantal (milieu)aspecten aangevuld met actuele onderzoeksgegevens. De notitie heeft inhoudelijk betrekking op de onderdelen verkeer, lucht, geluid en (in mindere mate) bodem en water. Op 10 april 2008 heeft de Commissie m.e.r. een advies uitgebracht op deze notitie. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in de notitie, het Investeringsbesluit en het concept ontwerpbestemmingsplan aanwezig is.

Het "MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam" (Oranjewoud, d.d. mei 2005, rapportnummer I382.2005) en de "Notitie actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam" (Oranjewoud, d.d. 19 december 2007, rapportnummer 171124) zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

6.1.3 Milieueffecten

In de "Notitie actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam" is bij de beoordeling van de milieueffecten zo veel mogelijk aangesloten bij het beoordelingskader zoals gebruikt in het "MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam". Om de bandbreedte van de milieueffecten inzichtelijk te maken is het alternatief Investeringsbesluit uitgewerkt in een drietal varianten. De opzet is afgestemd op het onderscheid tussen ontwikkeling van het investeringsgebied en ontwikkeling van het niet-investeringsgebied:

- Variant 1 - Ontwikkeling van het investeringsgebied volgens het Investeringsbesluit, waarbij geen ontwikkeling in de rest van het gebied is voorzien.
- Variant 2 - Ontwikkeling van het investeringsgebied volgens het Investeringsbesluit, waarbij voor het overige gedeelte van het gebied is uitgegaan een

ontwikkeling van nogmaals 2.000 woningen en een invulling aan functies met een maximaal verkeersaantrekkende werking.

- Variant 3 - Ontwikkeling van het investeringsgebied volgens het Investeringsbesluit, waarbij voor het overige gedeelte van het gebied is uitgegaan van de meest waarschijnlijk inrichting.

De ontwikkeling van Buksloterham leidt tot een aanvulling en verbetering van het woon- en werkklimaat in Amsterdam-Noord. De ontwikkeling leidt tot een nieuwe ruimtelijke en functionele invulling van een extensief gebruikt en verouderd bedrijventerrein. Het ruimtegebruik wordt geïntensiveerd en krijgt een hogere kwalitatieve waarde. Hierbij worden de karakteristieke ruimtelijke elementen, structuren en contrasten versterkt en wordt een relatie gelegd met het IJ.

De milieueffecten van de herontwikkeling van Buksloterham zijn grotendeels gerelateerd aan de veranderende ruimtelijke en functionele structuur, de toename in verkeersbewegingen en de daaraan gerelateerde hindereffecten. De effecten van de voorgenomen activiteit worden in het MER gemeten in vergelijking met de referentiesituatie; de ontwikkeling van het gebied op basis van vastgesteld beleid en bekende ontwikkelingen. De huidige milieuwaarden zijn laag, zodat geen meerwaarde voor het milieu wordt verwacht bij een andere stedenbouwkundige opzet.

Hieronder worden de positieve en negatieve milieueffecten uit het “MER Herinrichting Buksloterham/Overhoeks” en de “Notitie actuele gegevens MER Herinrichting Buksloterham/Overhoeks” samengevat.

Positieve effecten

- Aanpak van de bodemproblematiek (zie ook paragraaf 6.4). Bij de realisatie van Buksloterham wordt de bodemproblematiek conform het ‘functiegerichte’ saneringsbeleid van de gemeente Amsterdam integraal aangepakt. Mobiele verontreinigingen worden gesaneerd, immobiele lichte verontreinigingen worden zoveel mogelijk hergebruikt (een en ander afhankelijk van de uiteindelijke inrichting) en de waterbodem wordt gesaneerd. Waar nodig wordt een leeflaag aangebracht gericht op de beoogde functie. De aanpak van de bodemproblematiek is gericht op het beperken van het afgraven en afvoeren van verontreinigde grond. De toekomstige maaiveldhoogtes zijn de resultante van een intensief doorlopen optimalisatieproces waarin de aanpak van sanering, het oplossen van de grondwaterproblematiek en de kosteneffectiviteit van maatregelen tegen elkaar worden afgewogen.
- Duurzaam waterbeheer (zie ook paragraaf 9). Bij de ontwikkeling van Buksloterham wordt de relatie met het water hersteld en versterkt. Dempingen gaan ten koste van het oppervlak aan open water, maar hiervoor is voldoende compensatie aanwezig buiten het plangebied (Noorder IJ-plas). Over deze compensatie zijn afspraken gemaakt met Waternet en Rijkswaterstaat. Buksloterham wordt watertechnisch ingericht volgens de beleidsmatig gestelde voorwaarden. De grondwateroverlast vermindert door een scala van maatregelen zoals ophoging, grindkoffers en dergelijke. De waterkwaliteit verbetert, zowel van het grondwater (door bodemsanering) als van het oppervlaktewater (door de aanleg van een verbeterd gescheiden rioolstelsel en de waterbodemsanering).

- Ontwikkeling van de ecologische potenties (zie ook paragraaf 10). In Buiksloterham worden diverse maatregelen genomen om de ecologische functie, met name die van de oeverzone langs het IJ, te vergroten. Ontwikkeling van Buiksloterham gaat niet of nauwelijks ten koste van beschermde natuurwaarden. Er is een kleine kans dat in gebouwen die potentieel geschikt zijn vleermuizen voorkomen. Deze gebouwen dienen in het seizoen voor de sloop gecontroleerd te worden.
- Behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden (zie ook paragraaf 11). Buiksloterham is niet aangemerkt als cultuurhistorisch kerngebied. De transformatie leidt dan ook niet tot het verdwijnen van beschermde cultuurhistorische waarden. Wel is sprake van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. Bij de ontwikkeling van Buiksloterham wordt getracht de historische structuren en bebouwing zo veel mogelijk in te passen. Voor locaties, waar de gemeente grondeigenaar is, wordt in een bouwenvolp als randvoorwaarde gesteld dat cultuurhistorisch waardevolle bebouwing wordt ingepast in het nieuwe bouwplan van een marktpartij. Er verdwijnen bij de transformatie van Buiksloterham naar verwachting geen bijzondere archeologische waarden. Uitzondering is een mogelijk restant van de voormalige eilanden de Nes op de oostoever van Zijkanaal I tussen het Papaverkanaal en het Johan van Hasseltkanaal. Voor eventuele graafwerkzaamheden op deze locatie, die archeologisch worden begeleid, zal een aanlegvergunning nodig zijn. Een aanlegvergunning wordt pas afgegeven als duidelijkheid bestaat over de archeologische waarden ter plaatse en deze eventuele waarden afdoende zijn beschermd.
- Ontwikkeling van netwerken voor langzaam verkeer en openbaar vervoer (zie ook paragraaf 7.3 en 7.4). Met de uitbreiding van het langzaam verkeer- en het openbaar vervoernetwerk wordt een bijdrage geleverd aan het gemeentelijk en nationaal vervoerbeleid om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren en daarmee het gebruik van de auto op de korte afstanden te beperken. Het gebied ligt dicht bij de binnenstad en het Centraal Station en is met de pont over het IJ goed bereikbaar.
- Verbeteren sociale structuur (zie ook paragraaf 8.4). De ontwikkeling van Buiksloterham verbetert de sociale structuur in en rond het plangebied. De voorzieningenstructuur wordt verbeterd, evenals het woon-, werk- en verblijfsklimaat. Het plangebied wordt zodanig ontworpen dat aspecten als verloedering en overlast zoveel mogelijk worden voorkomen. Door de menging van wonen en werken wordt het gebied levendiger. Het openbare groen en de aanleg van openbaar gebied langs Zijkanaal I en het Johan van Hasseltkanaal bieden ruimte voor recreatie.
- Terugdringen industriegeluid (zie ook paragraaf 6.3.4). Door de reductie van het industriegeluid verbetert de geluidskwaliteit in een groot deel van Buiksloterham. Op veel wordt de geluidsbelasting teruggedrongen tot onder de 55 dB(A), de maximale ontheffingswaarde.

Negatieve effecten

- Verkeer (zie ook paragraaf 7). De realisatie van Buiksloterham leidt ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020) tot een toename van het aantal verkeersbewegingen in en rond het plangebied. De nieuwe ontsluiting Ridderspoorweg maakt het samen met de bestaande infrastructuur mogelijk om het verkeer naar en van Buiksloterham voor een groot gedeelte af te wikkelen via het hoofdwegennet (Klaprozenweg en Johan van Hasseltweg) van Amsterdam. De eis dat de parkeerbehoefte moet worden opgelost op eigen terrein voorkomt dat het beeld van Buiksloterham wordt bepaald door het zicht op en de overlast van geparkeerde auto's. Het gebied wordt goed ontsloten voor fietsers en voetgangers en er komt adequaat openbaar vervoer.
- Wegverkeersgeluid (zie ook paragraaf 6.3.3). Zowel in als buiten het plangebied verslechtert, ten opzichte van de referentiesituatie, de geluidssituatie door de toename van verkeersbewegingen. In zowel de autonome ontwikkeling als de ontwikkeling van Buiksloterham ligt de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de woonfunctie langs de hoofdontsluitingen moeten hogere grenswaarden worden aangevraagd voor wegverkeersgeluid.
- Cumulatieve geluidsbelasting (zie ook paragraaf 6.3.5). Het plangebied ligt in een omgeving waar geluid afkomstig van verschillende geluidbronnen een rol speelt. Naast geluid afkomstig van bedrijven (industriegeluid) gaat het om geluid van wegverkeer, railverkeer (vanaf Centraal Station op de Zuidelijke IJ-oever), scheepvaart op het IJ en luchtvaart. De effecten van de verschillende geluidssoorten zijn apart in beeld gebracht, omdat ook de wettelijke toetsing van geluidhinder plaatsvindt per geluidssoort. Om een beeld te geven van de totale geluidhinder in het plangebied is ook de totale geluidsbelasting (gecumuleerde geluidsbelasting) berekend. Bij de cumulatie is rekening gehouden met het verschil in hinderbeleving per geluidssoort. De cumulatieve geluidhinder (uitgedrukt in L_{cum}) is in een groot deel van het plangebied 53 tot 62 L_{cum} , lokaal meer dan 63 L_{cum} . Dit geldt zowel voor de autonome ontwikkeling als de ontwikkeling van Buiksloterham.
- Luchtkwaliteit (zie ook paragraaf 6.5). De transformatie van Buiksloterham leidt tot een toename van de emissie van uitlaatgassen. Hierdoor nemen de immissieconcentraties langs de straten en wegen in het plan- en onderzoeksgebied toe. De transformatie leidt in het plan- en onderzoeksgebied niet tot overschrijding van de grenswaarden voor de maatgevende componenten stikstofdioxide en fijn stof en voldoet hiermee aan de Wet luchtkwaliteit.
- Hinder tijdens de realisatiefase. Tijdens de realisatiefase is er sprake van een aantal tijdelijke hindereffecten, met name door het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal) en de bouwactiviteiten. Dit kan tot hinder leiden voor omwonenden. Om de hinder te beperken wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan) opgesteld.

6.1.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Bij het ontwikkelen van de plannen voor Buiksloterham hebben de milieuaspecten al nadrukkelijk een rol gespeeld. In het MER uit 2005 is duidelijk geworden dat geluidsoverlast en bodemverontreiniging de belangrijkste knelpunten zijn die moeten worden opgelost. Bij het vaststellen van het Investeringsbesluit is dan ook rekening gehouden met de verontreinigde bodem in het gebied; bij de ontwikkeling van Buiksloterham wordt tenminste een bodemkwaliteit gerealiseerd die geschikt is voor de beoogde functies. De actieve aanpak van de mobiele VOCl-verontreinigingen is in gang gezet. De geluidsbelasting als gevolg van industriegeluid is drastisch gereduceerd door het toepassen van bronmaatregelen, gereguleerd in de vergunningregels en het opleggen van nadere eisen bij bestaande bedrijven.

In de plannen is ook rekening gehouden met de mogelijke meerwaarde voor natuur. Ondanks het feit dat Buiksloterham niet als cultuurhistorisch kerngebied is bestempeld, zal waardevolle cultuurhistorische bebouwing, waar mogelijk, worden opgenomen in het plan en worden verankerd in bouwenveloppen. Het gebied wordt meer onderdeel van de stad en de leefbaarheid en sociale veiligheid in en rond het plangebied worden verbeterd. Ook de kwaliteit en kwantiteit van de openbare ruimte worden verbeterd. Geconcludeerd kan worden dat in het MMA voor natuur en cultuurhistorie geen meerwaarde meer kan worden bereikt ten opzichte van de spelregelkaart met de stedenbouwkundige randvoorwaarden en condities waarbinnen de ontwikkeling van Buiksloterham dient plaats te vinden.

Het MMA kan binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden nog wel gericht worden op het verder voorkomen en mitigeren van negatieve milieueffecten:

- Verkeershinder: door het extra aanpassen van een aantal kruispunten en rotondes kan de verkeerssituatie worden verbeterd. Het betreft hier de rotonde Distelweg - Van der Pekstraat en de kruispunten Westelijke ontsluiting - Klaprozenweg - Draaierweg en Ridderspoorweg - Klaprozenweg - Floraweg.
- Geluidhinder: het toepassen van geluidreducerend asfalt. Indicatieve berekeningen geven aan dat hiermee de geluidsbelasting met 2 tot 4 dB kan worden teruggebracht. Voor dit geluidarmer asfalt kan gedacht worden aan een dunne semi-dichte deklaag. Het grootste milieurendement kan gehaald worden op de wegvakken met de grootste geluidsbelasting zoals de Ridderspoorweg en het oostelijk deel van de Distelweg.
- Invoering van stadsverwarming. De aanleg van stadsverwarming resulteert in een CO₂-reductie. Deze reductie is een vorm van duurzaam energiegebruik.

6.1.5 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Op 10 april 2008 heeft de Commissie m.e.r. haar advies uitgebracht op de "Notitie actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam". De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in de notitie, het Investeringsbesluit en het concept ontwerpbestemmingsplan aanwezig is. Vanwege de onzekerheden in de ontwikkeling van het plangebied en de daarmee samenhangende milieueffecten doet de Commissie aanbevelingen voor het monitoren van de

ontwikkelingen en de effecten. De notitie geeft echter een goed beeld van de bandbreedte van de milieueffecten. Het eindbeeld van de transformatie en de effecten hiervan zijn in bijgevoegde rapporten nauwkeurig onderzocht en in beeld gebracht.

6.1.6 Verankering maatregelen MER in bestemmingsplan

Met dit bestemmingsplan worden de maatregelen die voortkomen uit de m.e.r.-procedure voor een groot deel verankerd. Hieronder wordt aangegeven op welke wijze dit is gebeurd, dan wel de redenen waarom de verankering van maatregelen niet in het bestemmingsplan is geregeld.

- Geluid (zie paragraaf 6.3). Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan de Wet geluidhinder. De bestemmingsplanregeling kent een uitgebreide regeling van maatregelen ter beperking van de geluidhinder (afschermende gevels, geluidreducerend asfalt, maximum aantal woningen eerstelijnsbebouwing). De maximum geluidwaarden zijn verzekerd bij vaststelling van hogere grenswaarden. De toegestane milieuhindercategorieën van bedrijven zijn ingeperkt via de regels en de Staat van Inrichtingen.
- Bodem (zie paragraaf 6.4). Functiegerichte sanering van bodem, waterbodem en grondwater geven geen aanleiding tot een bestemmingsplanregeling, aangezien verontreinigingen zodanig zijn dat de Wet bodembescherming hier van toepassing is. Op grond hiervan wordt een verplicht saneringsplan opgesteld.
- Luchtkwaliteit (zie paragraaf 6.5). De normen uit de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden. In de bestemmingsplanregeling zijn functies in verband met hun verkeersaantrekkende werking toegestaan dan wel uitgesloten.
- Geur (zie paragraaf 6.6). Het beperken van bedrijven die geurhinder veroorzaken is verankerd in de bestemmingsplanregeling en Staat van Inrichtingen.
- Verkeer (zie paragraaf 7). Ten behoeve van de uitbreiding van het verkeersnetwerk en wegcapaciteit voorziet dit bestemmingsplan in de mogelijkheid om nieuwe bruggen en wegverbredingen te realiseren. In de bestemmingsplanregeling zijn parkeernormen, alsmede voorwaarden voor parkeren op eigen terrein opgenomen. Tot slot voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om vrijliggende fietspaden, fietsbruggen en een nieuwe pontaanlanding te realiseren. Busroutes worden in de toekomst pas bepaald.
- Externe veiligheid (zie paragraaf 8). In de bestemmingsplanregeling is de risicocontour van een BEVI-plichtig bedrijf opgenomen. Het transport van gevaarlijke stoffen geeft geen aanleiding tot een bestemmingsplanregeling, aangezien dit wordt gewaarborgd door de wetgeving over vervoer gevaarlijke stoffen.
- Water (zie paragraaf 9). De compensatie van oppervlaktewater buiten het plangebied geeft geen aanleiding tot een bestemmingsplanregeling, aangezien dit betrekking heeft op een locatie buiten het plangebied (Noorder IJ-plas). Ook de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater geeft geen aanleiding tot een regeling, aangezien dit wordt geborgd via de Wet bodembescherming

respectievelijk de Wet verontreiniging oppervlaktewater. Bovendien worden maatregelen ten behoeve van de verbetering van de grondwaterkwaliteit geborgd bij de privaatrechtelijke uitgifte van gronden. Ten behoeve van het verbeteren van de waterbeleving zijn in het bestemmingsplan doorzichten naar het water als verplichting opgenomen en wordt de realisatie van een openbare groene oever mogelijk gemaakt.

- Natuur (zie paragraaf 10). De bescherming van plant- en diersoorten wordt gewaarborgd via de Flora- en faunawet. Met dit bestemmingsplan is uitvoering gegeven aan deze wet. De mogelijkheid om natuurvriendelijke oevers te realiseren is opgenomen in de bestemmingsplanregeling. De verplichting tot nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen en het realiseren van voldoende alternatieven voor holenbroedende vogels en vleermuizen wordt vastgelegd in de bouwenvelopen.
- Landschap, archeologie en cultuurhistorie (zie paragraaf 11). Ten behoeve van archeologische begeleiding van graafwerkzaamheden zijn conform de Wet op de Archeologische Monumentenzorg regels opgenomen in de bestemmingsplanregeling. Het behoud van het poortgebouw Asterdorp wordt gewaarborgd via de status van gemeentelijk monument. Dit bestemmingsplan biedt de ruimte voor behoud van overige cultuurhistorisch waardevolle bebouwing.

Ten slotte wordt in het MMA (zie “Notitie actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam”) een aantal maatregelen genoemd. Hieronder wordt beschreven in hoeverre deze maatregelen in de bestemmingsplanregeling zijn verankerd:

- Brongerichte aanpak en bedrijfsclustering van grote emitterende bedrijven wordt geregeld door een industrierrein te bestemmen voor bedrijven uit milieuhindercategorieën die niet verenigbaar zijn met woningbouw.
- Geluidreducerend asfalt wordt voor de wegvakken met de hoogste geluidsbelasting in de regels van het bestemmingsplan voorgeschreven.
- Ten aanzien van het toepassen van duurzaam materiaal is in het stedelijk beleid bepaald dat niet meer dan nodig in de bestemmingsplanregeling wordt opgenomen.
- Beperking van verkeershinder binnen het plangebied (onder meer door aanpassen van kruisingen) wordt in de functieregeling van het bestemmingsplan geregeld.
- De aansluiting op stadsverwarming wordt geregeld via de gewijzigde Bouwverordening Amsterdam 2003, waarin voor nieuw te bouwen bouwwerken de verplichting is opgenomen om een aansluiting op stadsverwarming te realiseren.

6.2 Milieuhinder bedrijven

In dit bestemmingsplan zijn regels opgenomen ten aanzien van de toegestane milieuhindercategorieën (zie paragraaf 5.3). Zowel binnen de bestemming ‘Bedrijf’ (B) als ‘Gemengd’ (GD) gelden maximaal toegestane milieuhindercategorieën. Bedrijven die deze maximale categorie niet overschrijden zijn toegestaan. Bedrijven die de maximale milieuhindercategorie wel overschrijden hebben een maatbestemming gekregen. In deze

paragraaf wordt gemotiveerd waarom de aanwezigheid van deze bedrijven niet tot onacceptabele milieuhygiënische situaties leidt.

6.2.1 Maatbestemmingen binnen 'Bedrijf'

Binnen de bestemming 'Bedrijf' (B) zijn functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.2. Dit houdt in dat woningbouw pas op een afstand van 50 meter van het bedrijventerrein kan worden gerealiseerd. Rondom de bestemming 'Bedrijf' (B) is dan ook een zonering aangegeven waarbinnen woningbouw is uitgesloten.

De reeds aanwezige bedrijven die de maximaal toegestane milieuhindercategorie overschrijden zijn als uitzondering bestemd. De aanwezigheid van deze bedrijven (uit milieuhindercategorie 4 of 5) betekent dat woningbouw in principe pas op grotere afstand mogelijk zou zijn. Milieutechnische maatregelen en/of vergunningtechnische beperkingen, overeengekomen in overleg met deze bedrijven, zorgen er voor dat zij in praktijk niet conflicteren met de omliggende milieugevoelige functies.

Hieronder wordt per betreffend bedrijf gemotiveerd waarom in het concrete geval een functie uit een hogere milieuhindercategorie dan 3.2 kan worden toegestaan zonder dat dit tot een onacceptabele milieuhygiënische situatie leidt.

- *Stella Maris, Klaprozenweg 71.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.1 (SBI 3514 Scheepsbouw- en reparatie voor metalen schepen ≥ 25 meter). De richtafstand voor geluid bedraagt 300 meter, voor geur en stof 50 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde milieugevoelige bestemming is circa 55 meter. Werkzaamheden buiten de dagperiode vinden slechts enkele dagen per jaar plaats. Ten aanzien van geur en stof kan geconcludeerd worden dat de feitelijke emissie zeer beperkt is en dat bovendien aan de richtafstanden wordt voldaan. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 55/25/25 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Ten aanzien van piekgeluiden is een grenswaarde opgelegd van 67 dB(A) op 50 meter afstand in de dagperiode. Dit houdt in dat het bedrijf aan de standaardgrenswaarde van 70 dB(A) uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening voldoet. De geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein deelgebied Stella Maris op de geplande woningbouw bedraagt maximaal 53 dB(A). Hiervoor worden voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan hogere grenswaarden vastgesteld. Hiermee wordt voldaan aan de normen uit de Wet geluidhinder.
- *Omya Netherlands (voorheen Norwegian Talc), Grasweg 47.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.2 (SBI 2674 Natuursteenbewerking met breken en zeven met productiecapaciteit van meer dan 100.000 ton/jaar). De afstand tot de dichtstbijzijnde milieugevoelige bestemming bedraagt circa 175 meter. Vanuit het criterium geluid is een richtafstand van 500 meter gewenst en vanuit het criterium stof is een afstand van 100 meter gewenst. Alle werkzaamheden zijn in pandig en er vindt slechts beperkte diffuse stofemissie plaats bij overslag, welke binnen de perceelgrenzen van het bedrijf blijft. In het kader van het bestemmingsplan Overhoeks heeft het bedrijf geluidwerende voorzieningen getroffen. De geluidsvoorschriften zijn daarop aangepast. In het

invloedsgebied van het bedrijf zijn, daar waar de 55 dB(A) wordt overschreden, dove gevels voorgeschreven. Daar waar de geluidsbelasting tussen de 50 en 55 dB(A) ligt, zijn voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan hogere grenswaarden vastgesteld. Hiermee is dit bedrijf verenigbaar met milieugevoelige functies op de gegeven afstand.

- *Zikking & Schriek, Grasweg 41F.*

Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.1 (SBI 3514 Scheepsbouw- en reparatie voor metalen schepen ≥ 25 meter). Dit bedrijf repareert en reviseert scheepsmotoren en draait deze alleen in de dagperiode proef. De richtafstand voor geluid bedraagt 300 meter, voor geur en stof 50 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde milieugevoelige bestemming is circa 250 meter. Ten aanzien van geur en stof kan geconcludeerd worden dat de feitelijke emissie zeer beperkt is en dat bovendien aan de richtafstanden wordt voldaan. In het kader van het bestemmingsplan Overhoeks zijn de geluidsvoorschriften aangepast. Dit bedrijf veroorzaakt daardoor aanzienlijk minder geluid dan een standaard bedrijf binnen deze bedrijfscategorie. Evenals voor Omya Netherlands geldt dat dit bedrijf bijdraagt aan de geluidscontour van alle bedrijven op het gezoneerde industrieterrein deelgebied Buiksloterham. Ook hier geldt dat dove gevels zijn voorgeschreven dan wel voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan hogere grenswaarden zijn vastgesteld.

6.2.2 Maatbestemmingen binnen 'Gemengd'

Binnen de bestemming 'Gemengd' (GD) zijn bedrijven toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Voorwaarde is wel dat deze bedrijven op grond van de milieuaspecten geur, gevaar en stof niet hoger scoren dan bedrijven uit categorie 2. Aanvullende voorwaarden zijn dat het niet om een continue bedrijfsvoering mag gaan, hoofdzakelijk in pandige activiteiten moet betreffen en niet direct mag grenzen aan een milieugevoelige functie.

De reeds aanwezige bedrijven die boven de gestelde maximale milieuhindercategorieën uitkomen beperken vooralsnog de mogelijkheden om woningbouw of andere milieugevoelige functies te realiseren. Deze functies hebben een maatbestemming gekregen. De milieuruimte van deze bedrijven is op de plankaart aangegeven met een 'milieuzone - zone wet milieubeheer', waarbinnen geen milieugevoelige functies zijn toegestaan. Hiermee zijn tevens de bestaande rechten van deze bedrijven zeker gesteld. Via een wijzigingsbevoegdheid kunnen binnen deze zone, uitgezonderd de strook van 50 meter rondom de bestemming 'Bedrijf' (B), alsnog milieugevoelige functies worden toegestaan wanneer dit milieutechnisch mogelijk is.

Hieronder wordt per bedrijf gemotiveerd waarom deze overschrijdingen in dit plangebied niet tot onacceptabele milieuhygiënische situaties leiden. Er wordt alleen ingegaan op de milieuaspecten die voor de vestiging van milieugevoelige functies in de omgeving relevant zijn.

- *Bakker Smit- en Moffelbedrijf, Papaverweg 18.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2851.12 Metaaloppervlaktebehandeling met lakspuiten en moffelen). In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 50/45/40 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Stadsdeelwerf Noord, Papaverweg 33.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.1 (SBI 9002.1B Gemeentewerven, afvalinzameldepots). In de vergunningvoorschriften is opgenomen dat het bedrijf geen ontoelaatbare geurhinder mag veroorzaken. Ten aanzien van geluid is voorgeschreven dat het bedrijf in noordoostelijke richting 51 dB(A) mag produceren, in zuidoostelijke richting 57 dB(A) en in noordwestelijke richting 42 dB(A). De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld. Momenteel wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden tot verplaatsing van het afvalinzameldepot naar een locatie buiten het plangebied.
- *Kwekkeboom, Papaverweg 36.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.1 (SBI 1518 Vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaarmaaltijden met productieoppervlak < 2.000 m²). Het betreft hier kleinschalige bedrijfsvoering (qua bedrijfsoppervlak een vierde van het maximum binnen de categorie) waardoor de milieuhinder aanzienlijk minder is dan aangenomen in de algemene bedrijfstypering. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Ydefix schaverij, Papaverweg 37A.*
Dit bedrijf is ingedeeld categorie 3.2 (SBI 2010.1 Houtzagerijen). Op deze inrichting is het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer van toepassing. De milieuruimte van het bedrijf is op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieu-gevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Waternet, Papaverweg 54.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.2 (SBI 9002.1 C Vuiloverslagstations). Het bedrijf heeft vergevorderde plannen voor herinrichting van de locatie. Met het bedrijf is overeengekomen dat de baggerwerkzaamheden zullen worden verplaatst naar een locatie buiten het plangebied. De geurhinder wordt daarmee grotendeels opgeheven en veroorzaakt het bedrijf aanzienlijk minder hinder dan een standaard bedrijf binnen deze bedrijfscategorie. De geluidsbelasting van het bedrijf mag niet

leiden tot een overschrijding van de grenswaarde 50 dB(A) voor de geluidsbelasting op de toekomstige woningen. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn daartoe op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.

- *NUON onderstation, Papaverweg 50.*

Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.2 (SBI 40 C4 Elektriciteitsdistributie-bedrijven met transformatorvermogen 200 - 1000 MVA). In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 42/42/42 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Met het bedrijf is overeenstemming bereikt over te treffen maatregelen om de geluidsemissie terug te dringen, zodat de geluidsbelasting op de geplande woningbouw acceptabel wordt⁶. De milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid, zoals vastgelegd in de milieuvergunning, is op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. De minimum aan te houden afstand ten aanzien van gevaar valt ruimschoots binnen deze zone. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.

- *The Tr8 Company, Witbolstraat 13.*

Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 1582 Banket-, biscuit- en koekfabrieken met productiecapaciteit van 2500 kg meel/week). De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.

- *Deltour, Veldbiesstraat 10.*

Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2852.1 Overige metaalbewerkende industrie). In de milieuvergunning zijn voor geluid op vier punten grenswaarden op een afstand van 50 meter opgenomen, die de 50 dB(A) niet overschrijden. Hierdoor komt de geluidhinder overeen met een bedrijf uit categorie 3.1. De milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid, zoals vastgelegd in de milieuvergunning, is op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.

- *Schietvereniging Corps Oud Mariniers, Korte Papaverweg 14A.*

Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.1 (SBI 9262.1 Schietinrichtingen, binnenbanen: geweer- en pistoolbanen). In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 55/50/45 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 1 meter voor de gevels van niet tot de inrichting

⁶ Gemiddeld eens in de tien jaar worden bij dit bedrijf transformatoren vervangen. Het bedrijf is voor haar bedrijfsvoering dan ook afhankelijk van een goede bereikbaarheid met zwaar transport. Met dit bestemmingsplan zijn de mogelijkheden tot het aan- en afvoeren van transformatoren gegarandeerd.

behorende woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. De geluidsgevoelige functies kunnen met de vaststelling van dit bestemmingsplan niet dichterbij komen dan tot nog toe. De milieuruimte van de vereniging ten aanzien van geluid, zoals vastgelegd in de milieuvergunning, is op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.

- *Lexco Plaatwerkerij, Korte Papaverweg 14B.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). Naast geluidhinder, kan er sprake zijn van geuremissies buiten de inrichting door de aanwezige spuitcabine. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Odads autoschade, Papaverhoek 35-37.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). Naast geluidhinder, kan er sprake zijn van geuremissies buiten de inrichting door de aanwezige spuitcabine. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Kluivert Autoschade, Papaverhoek 39.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). Naast geluidhinder, kan er sprake zijn van geuremissies buiten de inrichting door de aanwezige spuitcabine. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *CPM Europe, Distelweg 89-91.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.1 (SBI 292 Machines- en apparatenfabrieken met productieoppervlak > 2.000 m²). Voor het bedrijf geldt een nadere eis voor geluid waarin een maximale geluidsbelasting is toegestaan van 38/38/31 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode op een afstand van 50 meter vanuit de inrichting. Het bedrijf heeft geen substantiële geurhinder, maar heeft wel een geurpotentieel. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld. Dit bedrijf is ingeschaald als bedrijf met verkeersindex 3 G. Hiermee wordt de norm uit de regels (2 G) overschreden. In praktijk blijkt dit incidentele geval echter geen probleem te zijn en is ten aanzien van dit aspect ook sprake van een maatbestemming.

- *Wegter & Zn., Distelweg 91-95.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2851.12 Metaaloppervlaktebehandeling met lakspuiten en moffelen). Het betreft hier een relatief klein spuit- en moffelbedrijf waar aluminium en staal worden gecoat. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 50/45/40 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Er vindt voornamelijk moffelen plaats en sporadisch spuitwerk. Hierdoor is de emissie van geur beduidend minder dan bij een standaard spuitbedrijf uit categorie 3.2. De vergunde milieurimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Air Products, Distelweg 99-105 en Asterweg 49.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.1 (SBI 2411.3 Vervaardiging van industriële gassen, explosief). Het onderzoeksrapport naar externe veiligheid, opgesteld in opdracht van de gemeente, geeft aan dat het invloedsgebied van het bedrijf circa 200 meter bedraagt. Op de plankaart is bovendien de 'veiligheidscontour - bevi' (10^{-6} contour) vastgelegd, waarbinnen geen kwetsbare functies zijn toegestaan. In de milieu-vergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 50/45/40 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. De vergunde milieurimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld. Dit bedrijf is ingeschaald als bedrijf met verkeersindex 3 G. Hiermee wordt de norm uit de regels (2 G) overschreden. In praktijk blijkt dit incidentele geval echter geen probleem te zijn en is ten aanzien van dit aspect ook sprake van een maatbestemming.
- *Noord Amsterdamse Machinefabriek, Asterweg 16.*
Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 291 Machine- en apparatenfabrieken met productieoppervlak $< 2.000 \text{ m}^2$). In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 40/36/30 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. De vergunde milieurimte van het bedrijf ten aanzien van geluid zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.
- *Garage Dew Kalloe, Asterweg 18.*
Dit autoschadeherstelbedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). Voor het bedrijf geldt een nadere geluidseis waarin maximaal 50/45/30 dB(A) is toegestaan gedurende de dag-, avond- en nachtperiode op 50 meter afstand. De aanwezige spuitcabine kan zorgen voor geuremissies buiten de inrichting. De vergunde milieurimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd in een 'milieuzone - zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld.

Overigens is in verband met aankoop geen maatbestemming opgenomen voor de functies aan de Klaprozenweg 51, 63, 65 en 69, Papaverweg 15 en Distelweg 107-111. Deze functies komen eveneens boven de maximaal toegestane milieuhindercategorie uit.

Ten aanzien van de betonfabriek Struyk Verwo, gevestigd aan de Klaprozenweg 51, geldt dat de gemeente Amsterdam en het bedrijf zijn overeengekomen dat de betonfabriek haar bedrijfsactiviteiten ter plaatse beëindigt en verplaatst naar een locatie buiten het plangebied (Westpoort). De milieuvergunning wordt dan ook in samenspraak met het bedrijf door de provincie Noord-Holland ingetrokken.

De verzinkerij NedCoat, gevestigd aan de Distelweg 107-111, wordt met dit bestemmingsplan wegbestemd. Op de plankaart is voor het invloedsgebied van NedCoat (de vergunde geluidsruimte en het geurpotentieel) vooralsnog de aanduiding 'milieuzone - zone wet milieubeheer' opgenomen. Binnen deze zone zijn milieugevoelige functies niet toegestaan. Op het moment dat het bedrijf daadwerkelijk is vertrokken, kunnen in deze zone middels het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid alsnog milieugevoelige functies worden toegestaan.

6.3 Geluid

De transformatie van het plangebied Buiksloterham naar een gemengd woon-werkgebied moet voldoen aan de gestelde normen in de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer. Ten behoeve van het MER en dit bestemmingsplan zijn geluidsbelastingen berekend: per bron afzonderlijk en gezamenlijk voor bronnen cumulatief. In het rapport "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham" (Sight Ruimte en milieu, d.d. 18 september 2009, projectnummer P090134) wordt inzicht gegeven in de geluidsbelasting op de nieuw te projecteren woningen en andere geluidsgevoelige functies in het plangebied en wordt in beeld gebracht welke mogelijkheden er zijn om die belasting zo veel mogelijk te reduceren tot de voorkeursgrenswaarden. Voor zover dit niet kan worden gerealiseerd, wordt bepaald voor welke woningen hogere grenswaarden moeten worden vastgesteld.

6.3.1 Beleid, wet- en regelgeving

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder, die vanaf 1979 gefaseerd in werking is getreden, heeft tot doel het voorkomen en beperken van geluidhinder. De Wet geluidhinder bevat een uitgebreid stelsel van regels ter voorkoming en bestrijding van geluidhinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer.

In de Wet geluidhinder is het begrip zone geïntroduceerd om de kans op geluidsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Een zone kan worden gezien als een aandachtsgebied voor geluid langs of rond een geluidsbron, waarbinnen gestreefd moet worden naar een akoestisch optimale situatie. Bij industriegeluid wordt de geluidszone bepaald door de 50 dB(A)-contour, bij verkeersgeluid schrijft de Wet geluidhinder afstanden voor gebaseerd op een gemiddeld te verwachten geluidsbelasting van 50 dB(A) op de zonegrens. Met de zonering wordt een koppeling gelegd tussen de geluidhinderbestrijding en de ruimtelijke ordening. Met name bij het maken van bestemmingsplannen moet de aandacht dan

worden gericht op geluidsgevoelige functies en dienen daarvoor geldende grenswaarden in acht te worden genomen.

De geluidsbelasting wordt gemeten of berekend op de gevel van een woning of een ander geluidsgevoelig object. Voor verschillende bronsoorten (wegverkeer, industrie, railverkeer) worden in de Wet geluidhinder, voor verschillende situaties, de ten hoogste toelaatbare (waarde van de) geluidsbelasting aangegeven. Daarbij is steeds sprake van een voorkeursgrenswaarde en een bovengrens, de maximale grenswaarde. Het bevoegd gezag kan ook krachtens de Wet geluidhinder een zogenaamde hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen. Die vast te stellen hogere waarden mogen niet hoger zijn dan de maximale grenswaarden. In principe moet er echter altijd naar worden gestreefd de voorkeursgrenswaarde aan te houden.

Slechts in onderstaande gevallen kan gemotiveerd, en zo min mogelijk, gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen voor woningen en andere geluidsgevoelige functies:

- Indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen of andere geluidsgevoelige functies tot de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, onvoldoende doeltreffend zal zijn.
- Indien geluidsmaatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoet.

Voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld geldt op grond van het Bouwbesluit een binnengrenswaarde van 35 dB(A) voor industriegeluid en 33 dB voor wegverkeersgeluid. Bij het verlenen van de bouwvergunning zal hierop worden getoetst.

Wijziging Wet geluidhinder

Op 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. De ontheffingscriteria voor industriegeluid om een hogere waarde te kunnen vaststellen zijn daarmee verruimd. De belangrijkste wetswijzigingen worden hieronder genoemd:

- Decentralisatie van de procedures omtrent het verlenen van hogere grenswaarden (bij geluidszonering) van Gedeputeerde Staten naar burgemeester en wethouders⁷;
- Registratie van de hogere waarden bij het Kadaster;
- Wijziging van het begrip 'dove gevel'⁸;

⁷ De nieuwe Wet geluidhinder biedt de gemeenten de mogelijkheid om lokaal geluidbeleid ten aanzien van de hogere waarde procedure op te stellen. Daarnaast geeft de wetgeving meer handvatten voor het ontwikkelen, opstellen en uitvoeren van lokaal geluidbeleid. Ook vervalt het merendeel van de ontheffingscriteria: de gemeente zal het vaststellen van hogere grenswaarden met eigen argumenten moeten motiveren.

⁸ Tot nu toe werd onder een 'dove gevel' een bouwkundige constructie zonder te openen delen en met een zekere geluidwering verstaan. Door deze wetswijziging mag een dove gevel bij uitzondering ook te openen delen hebben, mits die delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte. Voor zover sprake is van een dove gevel (zie begrippen 1.20 van de regels) en de Wet geluidhinder gelden de normen van de Wet geluidhinder niet. Een dakconstructie kan ook een dove gevel zijn.

- Verantwoordelijkheid zonebeheer bij gemeenten;
- Tijdelijk 2 dB(A) extra geluidruimte op gezoneerde industrieterreinen;
- Redelijke sommatie van de geluidbelasting van bedrijven op gezoneerde industrieterreinen;
- Invoering van L_{den} voor wegverkeers- en spoorweggeluid;
- Reconstructieregeling wegverkeers- en spoorweggeluid;
- Saneringsregeling wegverkeers- en spoorweggeluid.

Amsterdams geluidbeleid

Naast de wettelijke regelingen is door de gemeente Amsterdam geluidbeleid (vastgesteld door college van B&W d.d. 13 november 2007) ontwikkeld voor het vaststellen van hogere waarden. Binnen dit beleid wordt ten eerste aandacht gegeven aan de verplichting dat er een zo groot mogelijke inspanning wordt gedaan om via bron-, overdrachts-, alsmede via stedenbouwkundige maatregelen de geluidbelasting op de gevels van de woningen zo laag mogelijk te maken.

Verder is bepaald dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Onder een stille zijde (ook wel geluidsluwe zijde genoemd) wordt verstaan een gevel of geveldeel met een geluidsbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde. Woningen met een dove gevel of geluidwerend vlies dienen altijd over een geluidsluwe zijde / stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals hoogbouw. In die gevallen kan een stil geveldeel worden gerealiseerd door bouwkundige voorzieningen zoals serres of loggia's.

Wet milieubeheer

Op bedrijven is de Wet milieubeheer van toepassing, waarin ook het geluidsaspect wordt geregeld. De grotere bedrijven zijn vergunningplichtig krachtens de Wet milieubeheer, waarbij aan de vergunning voorschriften ter voorkoming en beperking van geluidhinder kunnen worden verbonden.

Voor bedrijven op gezoneerde industrieterreinen wordt daarbij een relatie gelegd met de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, zoals die voor het 'gemiddelde geluidsniveau' gelden op de zonegrens (50 dB(A)) of in geval er voor geluidsgevoelige functies hogere waarden zijn vastgesteld (maximaal 55 dB(A)). Voor bedrijven op niet-gezoneerde industrieterreinen is de beoordelingssystematiek beschreven in de 'Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening' van het Ministerie van VROM, waarbij in het algemeen wordt uitgegaan van een grenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige functies.

Het merendeel van de (kleinere) bedrijven is niet vergunningplichtig krachtens de Wet milieubeheer, doch daarop is het Besluit Algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) van toepassing. In dit besluit zijn ook ten aanzien van geluid algemene regels geformuleerd, die in het algemeen neerkomen op een maximaal toegestane geluidsbelasting van 50 dB(A) ter plaatse van geluidsgevoelige functies dan wel op 50 meter afstand van de grens van de inrichting als er daarbinnen geen geluidsgevoelige functies aanwezig zijn.

6.3.2 Stedenbouwkundige maatregelen

Het bestemmingsplan Buiksloterham voorziet in een gemengde bestemming met een directe bouwtitel voor woningbouw alsmede in een wijzigingsbevoegdheid om op een later moment alsnog woningbouw en andere geluidsgevoelige functies mogelijk te maken waar dit nu nog niet mogelijk is. Het bestemmingsplan voldoet aan de vereisten uit de Wet geluidhinder en is getoetst aan het Amsterdams geluidbeleid. Daarbij is getracht om in het gebied een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit te bewerkstelligen. De stedenbouwkundige invulling van de woningbouwlocaties is geoptimaliseerd om het aantal woningen per locatie, waarbij niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, zo laag mogelijk te houden. Hieronder is weergegeven op welke manier dit is bereikt:

1. De gevelwanden waarop de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeersgeluid wordt overschreden (met name langs de doorgaande wegen) moeten, direct grenzend aan de bestemmingsgrens, tot een hoogte van 9 meter aaneengesloten worden gebouwd om zodoende een afscherpende werking van het wegverkeersgeluid ten opzichte van de achterliggende woningen te bewerkstelligen. Door de maximum breedte van de kaveldoorsteken te beperken tot 12 meter en de minimum bouwhoogte tot 'om de hoek' voor te schrijven blijft de afscherpende werking van de gevelwand als geheel bestaan.
2. Langs de doorgaande wegen mag de eerste bouwlaag voor maximaal 50 procent per perceel uit woningen bestaan.
3. Voor de onder punt 1 bedoelde gevelwanden is een maximum gesteld aan het aantal woningen. Met deze regeling wordt voorkomen dat een relatief groot aantal woningen kan worden gerealiseerd, daar waar de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden.
4. Voor woningen geldt, met uitzondering van de hoogbouw, de voorwaarde dat deze tenminste één geluidsluwe zijde moeten hebben. Wanneer de geluidbelasting op alle gevels te hoog is, kan dit bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door afscherming, loggia's of serres.
5. Een aantal bestemmingsvlakken langs de Distelweg ondervindt geluidhinder van zowel industriegeluid van het nabijgelegen bedrijventerrein Buiksloterham als wegverkeersgeluid van de Distelweg zelf. Daarom geldt voor de betreffende blokken dat van de toegestane woningen maximaal 15 procent direct langs de Distelweg mogen worden gerealiseerd.

Bovengenoemde maatregelen zijn geborgd middels de regels in dit bestemmingsplan.

6.3.3 Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 77 lid 1 Wet geluidhinder en artikel 3.3.1 Besluit ruimtelijke ordening, dient bij het vaststellen van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar het wegverkeersgeluid. Voor wegverkeersgeluid binnen het plangebied wordt onderscheid gemaakt tussen de geluidssituatie voor en na het treffen

van maatregelen. Ook wordt ingegaan op wegverkeersgeluid buiten het bestemmingsplangebied.

Geluidssituatie voor maatregelen

Voor de verkeersintensiteiten, de onderverdeling in voertuigtypen en de verdeling van de etmaalintensiteiten naar daguur, avonduur en nachtuur is gebruik gemaakt van het rapport "Verkeersonderzoek Buiksloterham" (Goudappel Coffeng, d.d. 19 september 2009, rapportnummer PNW004/Adr/0019). Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In het rekenmodel is per weg één rijlijn ingevoerd, gecentreerd tussen de bestaande en/of geprojecteerde bebouwing in. Deze benadering wijkt niet meer dan enkele tienden van dB's af van een gedetailleerde berekening over meerdere rijlijnen.
- Als bouwprogramma is het maximaal toelaatbare programma, inclusief de mogelijkheden van de wijzigingsbevoegdheid, gehanteerd.
- Het wegverkeersgeluid binnen het plangebied is berekend op basis van de variant waarbij sprake is van een vrije verkeersafwikkeling zonder verkeersbeperkingen. In dit model volgt het verkeer de kortste route.
- Alle berekeningen zijn uitgevoerd inclusief toepassing van de aftrek overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder, dat wil zeggen dat er rekening is gehouden met het verwachte stiller worden van het wegverkeer.

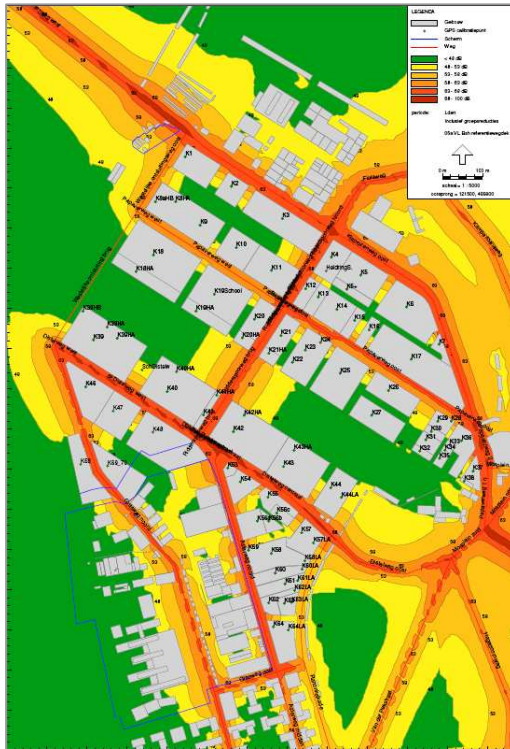
Het blijkt dat in veel gevallen niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (48 dB) en dat in enkele gevallen de ten hoogste vast te stellen hogere grenswaarde (63 dB) wordt overschreden. Er is dan ook onderzocht, welke maatregelen op het gebied van wegverkeersgeluid kunnen worden getroffen om, in aanvulling op de stedenbouwkundige maatregelen (zie paragraaf 6.3.2), de geluidsbelasting nog verder terug te dringen en het aantal benodigde hogere grenswaarden te verminderen.

Bronmaatregelen

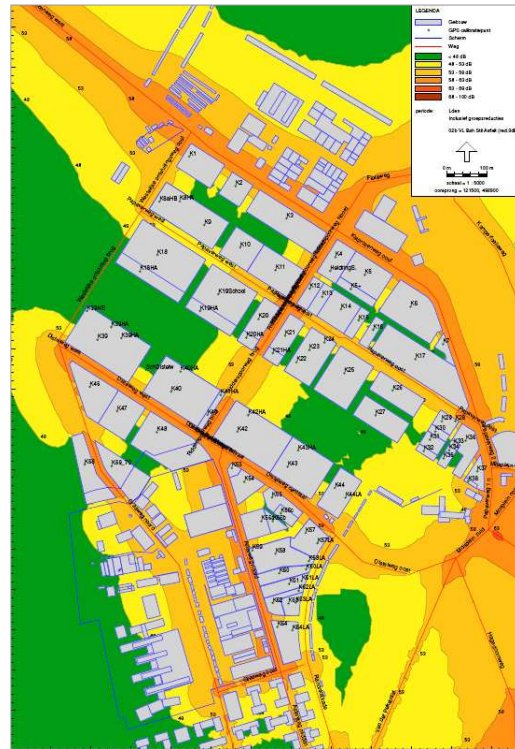
Als maatregel is overwogen het plaatsen van geluidschermen. Het toepassen van afschermende maatregelen stuit echter in de onderhavige situatie op overwegende bezwaren van technische aard. Immers, in een dergelijke stedelijke omgeving met hoogbouw direct langs de weg zijn schermen niet realiseerbaar. In het Amsterdams geluidbeleid wordt daarover ook gesteld dat plaatsing van schermen of wallen alleen mogelijk is langs grote auto(snel)wegen en spoorbanen.

Het toepassen van geluidreducerend asfalt is in beginsel wel mogelijk. Hiermee kan een reductie van circa 3 dB ten opzichte van het normale DAB (dicht asfalt beton) gehaald worden, hetgeen overigens niet voldoende is om overal de voorkeursgrenswaarde te bereiken. De kosten van aanleg en onderhoud zijn ook meegenomen bij de afweging om een geluidreducerend wegdek toe te passen. Daar waar een overschrijding van de maximaal te verlenen ontheffingswaarde optreedt, is overwogen of maatregelen, zoals het toepassen van een dove gevel of een minder efficiënt grondgebruik door het bouwen op grotere afstand tot de weg, opportuun zijn.

Figuur 22. Situatie voor maatregelen (29 meter)



Figuur 23. Situatie na maatregelen (29 meter)



Voor Buiksloterham wordt, gezien de geprognosticeerde verkeersintensiteiten en woningbouw mogelijkheden, op de Distelweg, Ridderspoorweg en Papaverweg, geluidreducerend asfalt (dunne semi-dichte deklaag) toegepast. Langs deze wegvakken zijn als gevolg van de daar optredende verkeersintensiteiten namelijk de hoogste geluidsbelastingen op de te realiseren woonbebouwing berekend. Voor de overige wegdelen is toepassing van geluidreducerend asfalt niet efficiënt. Omdat geluidreducerend asfalt ten opzichte van DAB slecht bestand is tegen wringingskrachten, zal geluidreducerend asfalt overigens niet kunnen worden toegepast op en nabij kruisingen.

Geluidssituatie na maatregelen

Het “Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham” (Sight Ruimte en milieu, september 2009) wijst uit dat het wegverkeersgeluid niet zo ver is gereduceerd dat de geluidsbelasting op alle te realiseren bouwblokken in Buiksloterham geheel binnen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft. De ten hoogste vast te stellen hogere grenswaarde (63 dB) wordt echter niet meer overschreden. In figuur 22 en 23 wordt de geluidssituatie voor en na maatregelen op 29 meter hoogten weergegeven.

Op grond van het Amsterdamse geluidbeleid zullen de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld dan wel de woningen die zijn voorzien van een dove gevel, in principe over een geluidsluwe zijde dienen te beschikken. Over het algemeen kan aan deze voorwaarde worden voldaan. Voor die incidentele gevallen waarbij een geluidsluwe zijde toch niet mogelijk blijkt (bijvoorbeeld bij de hoek van een gebouw ter plaatse van een kruispunt), is in de regels een ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

Tabel 1. Hogere grenswaarden wegverkeersgeluid

Aantal hogere grenswaarden	Geluidsbelasting in L _{den}
126	49
331	50
139	51
188	52
375 +1	53
239	54
300	55
300	56
140	57
11	58
71	59
306 + 2	60
246	61
79	62
26	63
0	> 63
Totaal: 2880 (incl. 3 scholen)	

In het bestemmingsplan wordt naast geluidsgevoelige functies als woningen ook voorzien in de realisatie van onderwijsvoorzieningen. De thans bekende locaties worden belast met wegverkeersgeluid. Hiervoor geldt krachtens de Wet geluidhinder een separaat normenstelsel welke in de onderhavige situatie overeenkomt met die voor woningen. De waterwoningen, die binnen het aanduidingsvlak 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1) in de bestemming 'Water-1' (WA-1) zijn toegestaan, worden niet belast door wegverkeersgeluid hoger dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

In bovenstaande tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de benodigde hogere grenswaarden wegverkeersgeluid (zie bijlage "Besluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham", d.d. 17 november 2009).

Wegverkeersgeluid buiten het plangebied

Het plan heeft een toename van de verkeersintensiteiten in de omgeving van het plangebied tot gevolg. Voor de Distelweg, Johan van Hasseltweg en het eerste deel van de Papaverweg is onderzocht hoe groot de toename van de geluidsbelasting aldaar is. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de toename op deze wegen 2 dB tot 4 dB bedraagt, doch dit kan met de toepassing van geluidreducerend asfalt tot ten hoogste 2 dB worden beperkt. Bij het eerstkomende reguliere onderhoud van deze wegen zal dit geluidreducerend asfalt, overeenkomstig het Amsterdamse beleid hiervoor, worden aangebracht.

Voor het Mosplein en de Klaprozenweg ten noorden van het plangebied zal, gezien de op deze wegen reeds thans heersende hoge verkeersintensiteiten, de toename zeker niet tot een relevante verhoging van de geluidsbelasting leiden. Dit geldt ook voor de Van

de Pekstraat: de toename van het verkeer aldaar is reeds betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan Overhoeks. Als gevolg van het bestemmingsplan Buiksloterham zal de verkeersintensiteit hier nauwelijks meer toenemen.

Ter illustratie van deze redenering kan de volgende vuistregel worden aangehouden: een verdubbeling van de verkeersintensiteit leidt slechts tot een toename van 3 dB in de geluidsbelasting.

6.3.4 Industriegeluid

Op grond van artikel 48 lid 3 juncto artikel 42 Wet geluidhinder en artikel 3.3.1 Besluit ruimtelijke ordening dient bij het vaststellen van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar het Industriegeluid. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de geluidssituatie voor en na maatregelen. Ook wordt ingegaan op piekgeluiden en de geluidsbelasting afkomstig van buiten het plangebied.

Geluidssituatie voor maatregelen

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat rondom industrieterreinen waarop zich bedrijven kunnen vestigen of gevestigd zijn die veel geluid mogen produceren (voorheen zogenaamde A-inrichtingen genoemd) een geluidszone moet zijn vastgesteld. Alle bedrijven op een gezoneerd industrieterrein mogen buiten de zone gezamenlijk niet meer dan 50 dB(A) produceren. Op dit moment bevindt zich rond het industrieterrein Johan van Hasseltkanaal - West een geluidszone krachtens de Wet geluidhinder, die op 26 mei 1993 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld en bij Koninklijk Besluit van 24 november 1993, nr. 93.009573 is goedgekeurd. De geluidszone is in 2006 met de vaststelling van het bestemmingsplan Overhoeks gewijzigd.

Buiksloterham is tot aan de vaststelling van dit bestemmingsplan in zijn geheel een gezoneerd industrieterrein waar industrie mag worden gevestigd die veel geluidhinder veroorzaakt (de al genoemde A-inrichtingen). Binnen de geluidszone is woningbouw mogelijk, maar de geluidsbelasting moet dan wel voldoen aan de regels die de Wet geluidhinder stelt. Voor nieuwe woningen binnen de geluidszone geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Deze grenswaarde wordt niet vastgesteld, maar geldt van rechtswege. Uiteraard moet wel worden aangetoond dat de geluidsbelasting voldoet aan de grenswaarde van 50 dB(A). In de geluidszone kan onder voorwaarden woningbouw tot 55 dB(A) worden gerealiseerd, als daarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld.

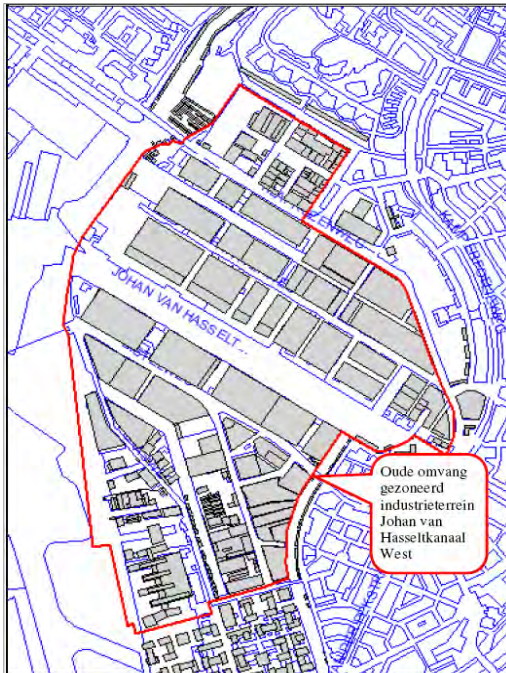
Aanpassing gezoneerd industrieterrein

Met de beoogde geleidelijke transformatie van het gebied zelf, wordt een eerste stap gezet in het beperken van het Industriegeluid. Met dit bestemmingsplan wordt het plangebied Buiksloterham immers getransformeerd naar een gemengd woon-werkgebied. Dit houdt onder meer in dat het gezoneerd industrieterrein wordt verkleind (zie figuren 24 en 25).

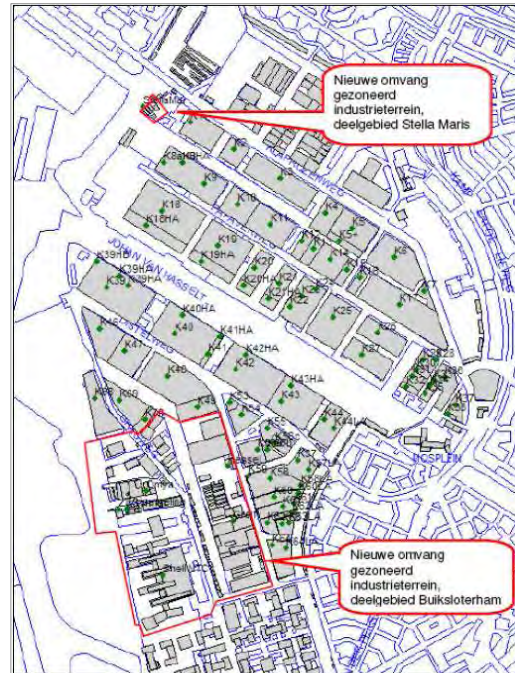
Daar waar A-inrichtingen aanwezig zijn blijft de status van gezoneerd industrieterrein gehandhaafd. Het betreft het zuidelijk deel van het plangebied (hierna te noemen deelgebied Buiksloterham) en een klein gebied aan de noordzijde waar een scheepswerf

is gevestigd (hierna te noemen deelgebied Stella Maris). Het gezoneerde terrein aan de zuidzijde omvat niet alleen de A-inrichtingen zelf, maar ook het omliggende gebied met een bedrijfsbestemming. Ook op langere termijn is hier geen menging met woningbouw of andere milieugevoelige functies voorzien. Buiten het gezoneerde industrieterrein in zijn nieuwe omvang biedt het bestemmingsplan de ruimte om de bestaande bedrijvigheid te continueren en blijft de vestiging van nieuwe bedrijven, voor zover deze de maximaal toegestane milieuhindercategorie niet overschrijden, mogelijk.

Figuur 24. Gezoneerd industrieterrein oud



Figuur 25. Gezoneerd industrieterrein nieuw



De grens van het gezoneerde industrieterrein ter plaatse van het terrein ten noorden van de Klaprozenweg, de Metaalbewerkerbuurt, is reeds teruggelegd in het kader van de eerste partiële herziening van bestemmingsplan Banne Buiksloot (vastgesteld door de stadsdeelraad Amsterdam-Noord, d.d. 26 maart 2008).

De geluidruimte van de huidige en mogelijk toekomstige bedrijven op het resterende gezoneerde industrieterrein wordt begrensd door de omvang van de geluidszone enerzijds en door de omliggende geluidsgevoelige functies anderzijds. De zonegrens geeft het gebied aan waarbuiten de bedrijven op het gezoneerde terrein gezamenlijk niet meer dan 50 dB(A) aan geluid mogen produceren. De geluidsproductie van deze bedrijven op de geluidsgevoelige functies mag ook niet hoger zijn dan 50 dB(A), met uitzondering van het geluid op die locaties waarvoor voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan hogere grenswaarden worden vastgesteld. Daarmee wordt de beschikbare geluidruimte voor de bedrijven op het resterende gezoneerde industrieterrein vastgelegd.

Omdat sprake is van een geleidelijk transformatieproces om het bedrijventerrein de komende jaren te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk woon-werkgebied wordt de buitengrens van de geluidszone op korte termijn niet gewijzigd. Na afloop van het transformatieproces kan dit alsnog plaatsvinden. Wel zullen thans die gebieden waarin

nieuwe geluidsgevoelige functies worden geprojecteerd, niet meer tot het industrieterrein gaan behoren en daarmee deel uit gaan maken van de geluidszone.

Bronmaatregelen

In het “Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham” (Sight Ruimte en milieu, september 2009) is in beeld gebracht welke reducties bij de aanwezige bedrijven nodig en haalbaar zijn om de geluidsbelasting op nieuw te projecteren woningen zoveel als mogelijk te reduceren. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de geluidsbelasting als gevolg van de op het resterende gezoneerde industrieterrein aanwezige bedrijven en die in de rest van het gebied. Dit bleek mogelijk door het op papier aanscherpen van de milieuvergunningen daar waar de feitelijke geluidssituatie dit toestond, maar ook door bij een aantal bedrijven fysieke maatregelen te treffen.

Het gehele proces van sanering (onderzoek naar geluidsuitstraling en reductiemogelijkheden, overleg over maatregelen, effecten en kosten alsmede de formele procedures Wet milieubeheer) heeft plaatsgevonden in nauw overleg met de vertegenwoordigers van de bedrijven zelf en de belangenvereniging VEBAN (Vereniging Bedrijven Amsterdam-Noord), die zich hebben laten bijstaan adviesbureau Peutz.

Bij diverse relevante bedrijven is onderzocht of de geluidsemissie in werkelijkheid niet minder was dan toelaatbaar op grond van de milieuregels. In die gevallen is, waar mogelijk, de milieuvergunning aangescherpt. Voor bedrijven die geen milieuvergunning nodig hebben, maar die vallen onder het Activiteitenbesluit is een nadere eis opgelegd. Totaal gaat het om circa 80 bedrijven. Bij twee bedrijven bleek het mogelijk en noodzakelijk om daadwerkelijk geluidreducerende maatregelen te treffen. Een belangrijke geluidsbron (betonfabriek Struyk Verwo) zal verhuizen naar een locatie buiten het plangebied en is daarom niet meer meegenomen bij de geluidberekeningen.

Op grond van de hiervoor geschetste opdeling van het gebied in een tweetal gezoneerde industrieterreinen (deelgebied Buiksloterham en deelgebied Stella Maris) en een gemengd woon-werkgebied, zijn berekeningen uitgevoerd naar het resterende industriegekluid waarop de Wet geluidhinder nog van toepassing is. Hoewel de voorkeurswaarde voor geluidsgevoelige functies 50 dB(A) bedraagt is het niet mogelijk gebleken een pakket van maatregelen te ontwikkelen waarmee op elke locatie de voorkeursgrenswaarde kan worden gehaald. Er is daarom onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen en moeten worden om aan de 55 dB(A) te voldoen, wat voor de onderhavige situatie (stedelijk gemengd woon-werkgebied) als een aanvaardbaar geluidsniveau wordt beschouwd.

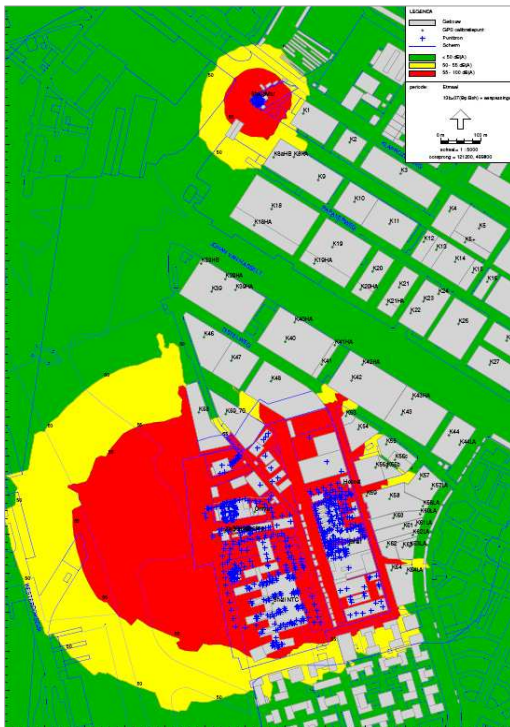
Geluidssituatie na maatregelen

Algemene conclusie is dat een geluidsbelasting van 55 dB(A) niet overal in het plangebied haalbaar is. Een verdere reductie zou een ingrijpende beperking van de bedrijfsactiviteiten en geluidsbelasting van vrijwel alle bedrijven op het terrein vereisen. De gedachte is echter te rechtvaardigen dat de geluidsbelasting in de toekomst, als gevolg van de verdere transformatie, steeds verder zal afnemen. In figuur 26 wordt de geluidssituatie (Wet geluidhinder) na maatregelen weergegeven.

Op grond van het Amsterdamse geluidbeleid zullen de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld dan wel de woningen die zijn voorzien van een dove gevel, in principe over een geluidsluwe zijde dienen te beschikken. Over het algemeen kan aan deze voorwaarde worden voldaan. Voor die incidentele gevallen waarbij de realisatie van een geluidsluwe zijde toch niet mogelijk blijkt (bijvoorbeeld ter plaatse van hoogbouw), is in de regels ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

In het bestemmingsplan wordt naast geluidsgevoelige functies als woningen ook voorzien in de realisatie van onderwijsvoorzieningen. De thans daarvoor bekende locaties worden echter niet belast met industriegeluid krachtens de Wet geluidhinder. In alle andere situaties kunnen de vastgestelde hogere grenswaarden voor woningen ook worden benut voor scholen: de bandbreedte tussen voorkeursgrenswaarde en maximaal vast te stellen hogere grenswaarde is voor beide typen bebouwing gelijk.

Figuur 26. Contouren na maatregelen (Wgh)



Figuur 27. Contouren na maatregelen (Wm)



De in het gebied aanwezige woonschepen zijn geen geluidsgevoelige functie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat hiervoor ten aanzien van industriegeluid krachtens de Wet geluidhinder geen nader onderzoek is verricht.

In onderstaande tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de benodigde hogere grenswaarden industriegeluid (zie bijlage "Besluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham", d.d. 17 november 2009).

Tabel 2. Hogere grenswaarden industriegeluid deelgebieden Buiksloterham en Stella Maris

Aantal hogere grenswaarden	Geluidsbelasting in dB(A)
57	51
177	52
103	53
41	54
0	55
184	> 55
Totaal: 378 + 184 punten	

Het blijkt dat op 184 punten niet kan worden voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). De betreffende woningen zullen moeten worden voorzien van een dove gevel of geluidwerend vlies. Ook kunnen hiervoor loggia's dan wel serres worden toegepast.

De bedrijven die buiten het gezoneerde terrein in zijn nieuwe omvang (deelgebied Buiksloterham en deelgebied Stella Maris) vallen hebben niet meer te maken met de geluidszone (Wet geluidhinder), maar worden individueel gezien voor wat betreft hun geluidhinder op de omliggende geluidsgevoelige functies (Wet milieubeheer).

In het naast de krachtens de Wet geluidhinder gezoneerde industrieterreinen gelegen gemengde gebied blijven, naast woningbouw en voorzieningen, bedrijven van milieuhindercategorie 1 en 2 (en onder voorwaarden categorie 3.1, zie paragraaf 5.3) mogelijk. Voor zover het gaat om geluidhinder wordt er, conform de VNG-regeling Bedrijven en milieuzonering, van uitgegaan dat deze 'lichte bedrijven' in een gemengd woon-werkgebied aanwezig kunnen zijn zonder dat zij voor overlast zorgen. Daarnaast is er sprake van enkele aanwezige bedrijven uit de categorie 3.1 of hoger. Voor deze bedrijven is, met inachtneming van de hiervoor beschreven saneringsoperatie, onderzocht op welke afstand van die bedrijven de (toegestane) geluidsbelasting nog 50 dB(A) bedraagt, de grenswaarde zoals die gebruikelijk is op grond van de Wet milieubeheer (zie figuur 27).

Uit het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham" (Sight Ruimte en milieu, september 2009) kan worden afgeleid dat de meeste kavels als gevolg van de beschouwde Wet milieubeheer bedrijven, een geluidsbelasting ondervinden die niet hoger is dan 50 dB(A). Daar waar bedrijven niet verenigbaar blijken te zijn met geluidsgevoelige functies, is dit met dit bestemmingsplan dan ook uitgesloten (aanduiding 'milieuzone - zone wet milieubeheer' op de plankaart). Pas wanneer de benodigde milieuruimte beschikbaar is (bijvoorbeeld door verplaatsing van een bedrijf, door veranderingen in de bedrijfsvoering of door afschermende bebouwing) kan alsnog woningbouw worden toegestaan. Buiten de 'milieuzone - zone wet milieubeheer' kan uit een oogpunt van geluidhinder Wet milieubeheer zonder meer woningbouw worden toegestaan.

Piekgeluiden

Voor wat betreft het industriegeluid van de resterende gezoneerde industrieterreinen, geldt dat de Wet geluidhinder een toetsingkader biedt voor woningbouw in de geluidszone. Daarbij wordt aandacht besteed aan de zogenaamde langtijdgemiddelde

geluidsbelasting. De bedrijven veroorzaken echter ook kortstondige geluiden, zogenaamde piekgeluiden, die hinder veroorzaken en welke de Wet geluidhinder niet beoogt te weren. Voor alle bedrijven (dus ook die buiten de resterende gezonde industrieterreinen) geldt dat deze piekgeluiden in de vergunningen krachtens de Wet milieubeheer alsmede via het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer aan maxima worden verbonden: deze maxima mogen bij omliggende woningen niet overschreden worden.

Bij het saneringsonderzoek is (voor zowel de geluidsbijdragen van de bedrijven op de resterende gezonde industrieterreinen als die van de bedrijven in het overige gebied) onderzocht of ter plaatse van de beoogde woningbouwlocaties piekgeluiden aanwezig zijn die hoger zijn dan welke volgens de Wet milieubeheer gezien toelaatbaar zijn. Bij circa tien bedrijven in het plangebied, waar mogelijk hinder zou kunnen ontstaan als gevolg van piekgeluiden, is dit betrokken bij de aanscherping van de milieuvergunning of het opleggen van een maatwerkvoorschrift. De piekgeluiden zijn daarbij vastgelegd op de daarvoor regulier te hanteren grenswaarden, zonder dat dit tot belemmering van de bedrijfsvoering leidt.

Voor wat betreft de bedrijven buiten het resterende gezonde industrieterrein is nog niet in alle gevallen duidelijk of binnen de 'milieuzone - zone wet milieubeheer' bij eventuele woningbouw aldaar wellicht een overschrijding van de grenswaarden voor piekgeluiden ontstaat. Bij het akoestisch onderzoek rond die locaties, aan de orde op het moment dat de veranderde milieusituatie nieuwe mogelijkheden tot woningbouw opent, zal dan ook aandacht aan piekgeluiden moeten worden besteed. Dit kan inhouden dat er alsnog nadere eisen moeten worden opgelegd dan wel vergunningen moeten worden aangescherpt om op die locaties aan de grenswaarden voor piekgeluiden te voldoen. Daar waar sprake is van te treffen bronmaatregelen, worden de kosten daarvan, voor zover deze uitstijgen boven de kosten van normaal te achten voorzieningen (best beschikbare technieken) redelijkerwijs niet ten laste van de bedrijven gebracht maar uit het bouwplan bekostigd. Als dit technisch dan wel financieel niet mogelijk blijkt, zal ter plekke geen woningbouw gerealiseerd kunnen worden.

Geluidsbelasting vanwege Westpoort en NDSM

Het plangebied Buiksloterham ligt ook in de invloedssfeer van het industrieterrein Westpoort. Uit eerder onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies plaatselijk niet zal voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en tenminste 51 dB(A) bedraagt. In het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham" (Sight Ruimte en milieu, september 2009) is de geluidsbelasting op de beide hoogbouwlocaties in het gebied, die het meest nabij Westpoort liggen, berekend. Uit die berekeningen is gebleken dat op de hoogste bouwlaag (99 meter), waar de geluidsbelasting het hoogst is, de geluidsbelasting maximaal 53 dB(A) bedraagt. Deze belasting voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde maar voldoet wel aan de grenswaarde voor nieuwbouw van 55 dB(A).

Specifiek voor de hoogstgelegen bouwlagen in de westgevels van beide hoogbouwlocaties dient vanwege het industrieterrein Westpoort een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de benodigde hogere grenswaarden industrie geluid Westpoort (zie bijlage "Besluit

vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham", d.d. 17 november 2009).

Tabel 3. Hogere grenswaarden industriegeluid Westpoort

Aantal hogere grenswaarden	Geluidsbelasting in dB(A)
574	51
184	52
22	53
0	54
0	55
0	> 55
Totaal: 780	

Het NDSM-terrein is inmiddels geen gezoneerd industrieterrein meer. De invulling van het terrein is aan verandering onderhevig. De Wet milieubeheer, waarbij voor individuele bedrijven een grenswaarde van 50 dB(A) geldt, is het kader voor de beoordeling. Uit het "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham" (Sight Ruimte en milieu, september 2009) blijkt dat alle potentiële woningbouwlocaties buiten de 50 dB(A) geluidscontour liggen. Bovendien zal het gebruik van het NDSM-terrein zich voegen naar de ontwikkeling van Buiksloterham, zodat daar geen problemen voor de woningbouw ontstaan.

6.3.5 Cumulatie van geluid

Beleid, wet- en regelgeving

De woningen en andere geluidsgevoelige functies in het plangebied zijn deels gelegen binnen de zones van maximaal drie industrieterreinen en één of meerdere wegen. Conform de artikelen 110a en 110f van de Wet geluidhinder is onderzoek verricht naar de gecumuleerde geluidsbelasting, dit omdat er sprake is van het vaststellen van hogere grenswaarden. In het Amsterdams geluidbeleid is bepaald dat in het hogere waarde besluit gemotiveerd moet worden op welke wijze met deze samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Er treedt een onaanvaardbare geluidsbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden.

Onderzoeksresultaten

Voor het berekenen van de gecumuleerde geluidsbelasting zijn de volgende geluidsbelastingen gecumuleerd:

- Industriegeluid afkomstig van (het resterende gezoneerde) industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West, deelgebied Buiksloterham, na sanering;
- Industriegeluid afkomstig van (het resterende gezoneerde) industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West, deelgebied Stella Maris;
- Industriegeluid afkomstig van het gezoneerde industrieterrein Westpoort;
- Wegverkeersgeluid (inclusief de toepassing van geluidreducerend asfalt).

Uit de berekeningen kan worden afgeleid dat in alle gevallen aan de voorwaarde van het Amsterdamse geluidbeleid wordt voldaan: voor geen van de gevallen waarvoor een hogere grenswaarde benodigd is, is de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarde. De maximale waarde van de gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 64 dB, waarbij 66 dB zou zijn toegestaan. Bovendien blijkt dat er voor een hoogwaardig gemengd woon-werkgebied toch een aanvaardbare leefomgevingskwaliteit bestaat.

Railverkeersgeluid, vliegtuiggeluid en scheepvaartgeluid blijven bij deze toetsing buiten beschouwing. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn deze wel beschouwd:

Railverkeersgeluid

Het bestemmingsplangebied ligt tegenover het Centraal Station, maar (ver) buiten de wettelijke geluidszone van het spoor. Het geluid van de treinen draagt echter over het water tot in het bestemmingsplangebied. Aan de IJ-oever is de geluidsbelasting door het railverkeer niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A).

Vliegtuiggeluid

Buiksloterham ligt in het invloedsgebied van Schiphol. Het luchtverkeer veroorzaakt volgens berekeningen van het NLR (Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) over het hele gebied (en omgeving) een geluidsbelasting van ongeveer 51 dB(A). Hiermee wijkt het bestemmingsplangebied niet af van de situatie die zich over het algemeen in de rest van Amsterdam-Noord voordoet.

Scheepvaartgeluid

Scheepvaart op het IJ geeft een beperkte geluidbelasting in het plangebied. De 55 dB(A)-contour ligt ongeveer op de oever van het IJ (zowel op 5 als op 29 m hoogte). Het scheepvaartgeluid neemt verder van het IJ snel af. Op 29 meter hoogte neemt de geluidsbelasting daarbij in verhouding tot het geluid op 5 meter hoogte enigszins toe. De geluidsbelasting door scheepvaart neemt bij een autonome ontwikkeling licht toe als gevolg van de autonome groei van het scheepvaartverkeer, maar blijft beperkt tot een aanvaardbaar niveau. Scheepvaartgeluid is geen geluid dat via de Wet geluidhinder te beoordelen is, er gelden geen grenswaarden voor.

6.4 Bodem

Door diverse onderzoeken is een goed beeld ontstaan van de bodemkwaliteit in Buiksloterham. Ongeveer tachtig procent van Buiksloterham is in meer of mindere mate verontreinigd met immobiele verontreinigingen waaronder metalen en asbest. Daarnaast zijn grote delen van Buiksloterham verontreinigd met mobiele stoffen. Deze verontreinigingen bestaan met name uit vluchtige gechlloreerde organische verbindingen (VOCI) en minerale olie. De uit te voeren bodemsanering wordt bepaald door de functie van het perceel in het bestemmingsplan en de aard van de aanwezige verontreinigingen. Een overzicht van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken is opgenomen in het "Overzichtsrapport bodem Buiksloterham" (stadsdeel Amsterdam-Noord, d.d. 13 april 2008).

6.4.1 Beleid, wet- en regelgeving

Wet bodembescherming

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

De Wet bodembescherming is herzien op 1 januari 2006. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Nieuwe saneringscriterium en -doelstelling;
- Saneringsplicht voor eigenaren of erfpachters van bedrijfsterreinen;
- Uniforme procedure voor eenvoudige saneringen (zie Besluit Uniforme Saneringen);
- Meer mogelijkheden voor deelsanering;
- Versterking van de handhaving;
- Formalisering van evaluatieverslag en nazorgplan middels beschikkingen;
- Mogelijkheid om beheersmaatregelen op te leggen;
- Wettelijke basis voor een subsidieregeling voor sanering van bedrijfsterreinen.

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

Besluit Uniforme Saneringen

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- Het betreft saneringen met open ontgravingen;
- In geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;

- Oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- Er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd.

Besluit Bodemkwaliteit

Op 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit voor landbodem in werking getreden. Dit besluit vervangt de regels van het Bouwstoffenbesluit voor de toepassingen van grond. Voor de waterbodem is het besluit per 1 januari 2008 in werking getreden. Het besluit regelt de kwaliteitseisen die gesteld worden aan bodemintermediairs (kwalibo), de toepassing van bouwstoffen en de toepassing van grond en baggerspecie.

Het belangrijkste verschil met de eerdere regelgeving is het gebiedsgerichte karakter van het besluit. De functie van de ontvangende bodem bepaalt de kwaliteitseisen die worden gesteld aan de toe te passen grond/ baggerspecie. Er worden drie functies onderscheiden: industrie, wonen en natuur. Hierbij blijft het standstill-principe van kracht (toe te passen grond is gelijk of beter van kwaliteit in vergelijking met de ontvangende bodem). Ook worden gemeenten meer ruimte geboden om een eigen bodembeheer op te stellen dat met gebiedseigen kenmerken rekening houdt.

Het Besluit Bodemkwaliteit maakt het daarnaast mogelijk om een gebiedsgerichte aanpak toe te passen, waarmee lokale (water-)bodembeheerders zelf bodemkwaliteitsnormen kunnen vaststellen. Hiermee biedt het gebiedsspecifieke kader onder meer de mogelijkheid om de bestaande bodemkwaliteit te handhaven door strengere normen vast te stellen of in bijvoorbeeld verontreinigde gebieden minder strenge normen toe te passen (het saneringscriterium⁹ mag daarbij niet overschreden worden). Of om verontreinigde grond en baggerspecie toe te passen op plekken waar dit volgens het generieke kader niet mogelijk is. Zo kan worden gestuurd op het beschermingsniveau en de toepassingsmogelijkheden voor grond en baggerspecie binnen het beheergebied. Als randvoorwaarde geldt dat sprake moet zijn van standstill op gebiedsniveau.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodem van de gemeente Amsterdam is verwoordt in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Hierin is het functiegericht en kosteneffectief saneren opgenomen en zijn de regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem toegevoegd.

Op landelijk niveau is het saneringsbeleid in beweging, waarbij duurzaam bodemgebruik meer centraal komt te staan. Het bodemsaneringsbeleid van het Ministerie van VROM is op dit moment volledig opgenomen in het AUB. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van VROM en de gemeente Amsterdam zijn het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar.

⁹ Het saneringscriterium dient er toe om vast te stellen of de sanering van een geval van ernstige verontreiniging met spoed moet worden aangepakt. Het criterium is gebaseerd op het maximaal toelaatbare risico dat per stof is vastgesteld. In de Circulaire Bodemsanering 2006 (Staatscourant 2006, 83, pagina 34) staat de uitwerking van het saneringscriterium centraal.

6.4.2 Onderzoeksresultaten

Bodemopbouw

De bodem van het plangebied Buiksloterham kent met name in de bovenste meters een grote variatie. Het bovenste bodemprofiel wordt namelijk grotendeels bepaald door menselijke ingrepen. Buiksloterham is een landaanwinning geweest op het IJ en kende in eerste instantie een agrarisch gebruik. Later is dit gebied opgehoogd met grond en slib. Ten behoeve van de inrichting als industrieterrein zijn kanalen en havens gegraven waarvan een aantal aan het einde van de 20^e eeuw (deels) weer zijn opgevuld met grond (zand).

Geologisch gezien bestaat de bodem uit een antropogene (door de mens aangebrachte) deklaag van 2 à 3 meter op een Holocene pakket tot circa 13,0 m-NAP. Dit pakket bestaat uit klei met afwisselend enkele zandlaagjes en veen. In Buiksloterham is in de ondergrond vrijwel overal aan de basis van het Holocene pakket het basisveen aanwezig. Onder het basisveen is voornamelijk Pleistoceen zand aanwezig tot een diepte van circa 28 tot 32 m-NAP. Daaronder is de Eemklei gelegen, die in Amsterdam als geohydrologische basis kan worden gezien. De maaiveldhoogte in Buiksloterham is verschillend, het maaiveld heeft een globale hoogte van 1 m+NAP.

Bodemkwaliteit

In grote delen van het plangebied komen verontreinigingen voor die een gevolg zijn van het ophogen van gebied met grond die milieuhygiënisch gezien van slechte kwaliteit is. In het algemeen geldt dat de niet gesaneerde bovengrond (vanaf maaiveld tot circa 1 meter onder maaiveld) in het hele plangebied matig¹⁰ tot sterk¹¹ verontreinigd is met zware metalen en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) als gevolg van de voormalige functie als grond/slibdepot en de ophooglagen. Deze verontreinigingen zijn als immobiele stoffen aan te merken omdat deze zich niet of nauwelijks verspreiden in of met het grondwater.

De ondergrond van 1 meter beneden het maaiveld tot 2 meter beneden het maaiveld is minder verontreinigd dan de bovengrond. Verspreid over het hele terrein komen ook verontreinigingen met asbest voor. Voor een groot deel van het plangebied geldt dat het asbestverdacht is vanwege het veelvuldig voorkomen van puin in de bodem en het gebruik van asbest in de opstallen.

De standaardaanpak voor sanering van bovengenoemde verontreinigingen is het isoleren middels verharding of middels een leeflaag. Een leeflaag is een laag grond van circa een meter dikte met een goede kwaliteit, die de verontreiniging afdekt en normaal gebruik van de bodem niet in de weg staat.

De tweede oorzaak van de verontreinigingen in het plangebied zijn bedrijfsmatige activiteiten zoals het gebruik van oplosmiddelen en minerale olie. Dit heeft vaak geleid tot

¹⁰ Matig verontreinigd: een overschrijding van de tussenwaarde, zijnde de helft van de streefwaarde en de interventiewaarde (zie Streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering, Staatscourant 24 februari 2000).

¹¹ Sterk verontreinigd: een overschrijding van de interventiewaarde (zie Streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering, Staatscourant 24 februari 2000).

het ontstaan van mobiele verontreinigingen, verontreinigingen die zich kunnen verspreiden middels het grondwater. Er zijn verschillende vlekken bekend in Buiksloterham (zie "Overzichtsrapport bodem Buiksloterham", stadsdeel Amsterdam-Noord, april 2008). Zo zijn er verschillende vlekken met VOCI (gechloreerde koolwaterstoffen) die zich, vanwege hun hogere soortelijke gewicht, tot op grotere diepte hebben kunnen verspreiden. Andere mobiele verontreinigingen die veelvuldig voorkomen zijn minerale olie en aromaten, met name als gevolg van opslag en lekkage ter plaatse van tanks.

De aanpak van de mobiele verontreinigingen is afhankelijk van de aard van de verontreiniging. Oppervlakkige verontreinigingen zoals minerale oliën kunnen relatief eenvoudig met een herinrichting worden ontgraven, diepe verontreinigingen vragen een specifiek andere saneringsaanpak, te denken valt aan stimulering van de natuurlijke afbraak tot onttrekken van grondwater met zuivering.

Waterbodem

De waterbodem in het IJ en de havens is op de meeste locaties sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. In de regel is er sprake van sterk verontreinigde waterbodem (klasse 3 of 4). Voor het slaan van palen en het plaatsen van objecten moet men rekening houden met sanerende maatregelen om verspreiding van verontreiniging in de diepte tegen te gaan.

6.4.3 Saneringsmaatregelen

De uit te voeren bodemsanering wordt bepaald door de toekomstige functie van het perceel en de aard van de aanwezige verontreinigingen. De wijze van saneren is dusdanig dat risico's ten aanzien van de verontreinigingen worden opgeheven. Een en ander is beschreven in het "Overzichtsrapport bodem Buiksloterham" (stadsdeel Amsterdam-Noord, april 2008).

Voor de functie wonen wordt de bodem geschikt gemaakt door het aanbrengen van een leeflaag van voldoende dikte en kwaliteit. De standaard dikte van de leeflaag betreft minimaal 1 meter. Voor wonen met tuin wordt ook dezelfde standaard dikte gebruikt. Voor de functie wonen kan ook een gesloten verharding als isolatiemaatregel worden gebruikt, hierdoor wordt het contactrisico met de verontreiniging uitgesloten. Indien in de huidige situatie voor woonbestemmingen mobiele verontreinigingen voorkomen in de bovengrond, dan worden deze met het oog op herverontreiniging van de leeflaag gesaneerd door middel van verwijdering tot onder de tussenwaarde. Dit uitgangspunt is ook vastgelegd in het Projectbesluit Buiksloterham. Diepe mobiele verontreinigingen (pluim) hebben geen directe impact op de functie wonen aangezien er alleen sprake is van risico op verspreiding.

Voor bedrijfsmatige functies wordt uitgegaan van een sanering middels een leeflaag van voldoende kwaliteit en dikte. Er wordt hier ook gekeken naar de mogelijkheid van het gebruik van gesloten verhardingen als isolerende maatregel. Voor mobiele verontreinigingen in de bovengrond wordt hetzelfde uitgangspunt gehanteerd als bij de functie wonen.

Voor het openbaar gebied zoals wegen, wordt gesaneerd door de aanleg van een leeflaag van voldoende dikte en kwaliteit. De dikte en het profiel wordt zoveel mogelijk afgestemd op de ligging van kabels en leidingen. Voor de functie openbaar groen wordt aangesloten bij de saneringsaanpak zoals beschreven bij de functie wonen. De leeflaagdikte is vergelijkbaar, de kwaliteit van de leeflaag moet voldoen aan de bodemgebruikswaarde openbaar groen (intensief gebruikt).

Voor de overige functies wordt aangesloten bij het functiegericht saneren, waarbij elimineren van de contactrisico's centraal staat.

6.5 Luchtkwaliteit

6.5.1 Beleid, wet- en regelgeving

Wet luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5 titel 2, goedgekeurd (Stb. 2007, 414). Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wet is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De belangrijkste doelstellingen van de wet zijn als volgt:

- Negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Alle ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, moeten worden beoordeeld op hun effecten op de luchtkwaliteit. Voor het bepalen van de concentraties van stoffen in de lucht die een plan veroorzaakt is de 'Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007' van toepassing. Deze regeling is op 9 november 2007 in de Staatscourant gepubliceerd (Stb. 2007, 218). De regeling beschrijft methoden voor het meten en voor het berekenen van de luchtkwaliteit in de buitenlucht. Het onderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit moet worden getoetst en voldoen aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit.

Als in de lucht de concentraties van verontreinigde stoffen onder de voor de betreffende stof bepaalde grenswaarde blijft dan is de luchtkwaliteit voldoende schoon en wettelijk gezien voldoende. De grenswaarde is voor elke stof anders. Emissie naar de lucht kan als gevolg van een project toenemen, maar desondanks kan de luchtkwaliteit wettelijk gezien toch voldoen aan de normen en voldoende schoon zijn.

Als de luchtkwaliteit verslechtert tot boven de grenswaarde dan is deze situatie alleen onaanvaardbaar als deze ook 'in betekenende mate' verslechtert. 'In betekenende mate' betekent meer dan 1 procent verslechtering tot boven de grenswaarde ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Ook wordt gesproken van 'niet in betekenende mate (NIBM)' als de omvang van een plan voldoende klein is (bijvoorbeeld 500 woningen met één ontsluitingsweg). Als de luchtkwaliteit als gevolg van een plan ten opzichte van de autonome ontwikkeling ontoelaatbaar verslechtert tot boven de grenswaarde dan kan een plan niet zomaar doorgang vinden. Er bestaan echter wel mogelijkheden om het plan alsnog doorgang te laten vinden. Er zal dan moeten worden gezocht naar het nemen van

extra compenserende maatregelen die er voor zorgen dat de verslechtering van de luchtkwaliteit niet optreedt. Een andere mogelijkheid is dat er lokaal binnen het 'salderingsgebied' een verslechtering wordt toegelaten die wordt gecompenseerd door verbetering van de luchtkwaliteit in een ander deel van het 'salderingsgebied'. Per saldo moet de luchtkwaliteit binnen het salderingsgebied dan schoner worden.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ook voorziet de nieuwe Wet luchtkwaliteit in de mogelijkheid om problemen in de luchtkwaliteit op meer regionaal niveau te benaderen. Het 'Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)' geeft invulling aan deze mogelijkheid. Met de vaststelling van het NSL worden projecten die minder dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) en stikstofoxide (NO₂), als 'niet in betekenende mate' worden gekwalificeerd.

In het NSL worden de ruimtelijke plannen opgenomen die 'in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit en worden tevens generieke maatregelen vanuit het Rijk en gebiedsspecifieke maatregelen van lokale overheden opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarbij is een verwachting aangegeven wanneer de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit worden gerealiseerd. Binnen het kader van het NSL wordt er voor gezorgd dat voldoende maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit in Nederland (en dus ook in Amsterdam) dusdanig te verbeteren dat wordt voldaan aan de normen.

Actieplan Luchtkwaliteit

De gezondheid van de bewoners van Amsterdam is het belangrijkste argument om aan de luchtkwaliteit te werken. Hiervoor is het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Schonere lucht heeft invloed op de kwaliteit van het leven van de Amsterdammers. De voorgestelde maatregelen uit het Actieplan verbeteren ook de kwaliteit van de lucht in zijn geheel. Daarvan profiteren ook de ruimtelijke ordening en de stedelijke infrastructuur.

Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Amsterdam houdt binnen het Actieplan vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad, verbetering van het stedelijk functioneren door een grotere concentratie van de functies wonen, werken en recreëren. Daarnaast houdt Amsterdam vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het Hoofdnet Auto.

Het bestuur van stadsdeel Amsterdam-Noord heeft besloten om actief bij te dragen aan de uitvoering van het Actieplan Luchtkwaliteit en zelf een uitvoeringsprogramma opgesteld. Dit uitvoeringsprogramma bevat naast lopende acties en nieuwe acties binnen het stadsdeel die bijdragen aan een betere luchtkwaliteit in Amsterdam-Noord, ook de acties uit het gemeentelijk Actieplan Luchtkwaliteit die relevant zijn voor Amsterdam-Noord.

6.5.2 Onderzoeksresultaten

Op het niveau van het plangebied is het streven naar een goede luchtkwaliteit mede bepalend geweest voor het antwoord op de vraag welke functies in welke omvang binnen het plangebied worden toegelaten. De luchtkwaliteit wordt voor het overgrote deel

bepaald door het autoverkeer. Elke functie genereert een bepaald aantal verkeersbewegingen. Belangrijk aspect hierbij is ook de locatie en de omvang van een functie¹². Daarnaast heeft het aantal beschikbare parkeerplaatsen een directe invloed op het aantal verkeersbewegingen. In dit kader worden met dit bestemmingsplan diverse functies toegestaan die passen binnen het stedelijk milieu dat in Buiksloterham is voorzien, maar zijn strikte maxima opgenomen ten aanzien van het maximum vloeroppervlak per vestiging, het maximum totaaloppervlak van een aantal functies en het maximum aantal parkeerplaatsen dat per vestiging of woning mag worden gerealiseerd.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Buiksloterham is onderzoek gedaan naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit. Om de beoogde ontwikkeling te kunnen toetsen is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Het rapport “Luchtkwaliteitonderzoek Buiksloterham” (Oranjewoud, d.d. 30 mei 2008, projectnummer 181828) is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. Hieronder worden de conclusies van het onderzoek samengevat.

De luchtkwaliteit in het plangebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. De industriële bronnen in het gebied en de bijdrage van het scheepvaartverkeer over het IJ zijn opgenomen in de achtergrondconcentratie. Eén van de gevolgen van de ontwikkeling van het plangebied is een toename van het aantal motorvoertuigen op de straten in en rond het plangebied. Het luchtkwaliteitonderzoek brengt de effecten op de luchtkwaliteit ten gevolge van de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe ontwikkeling in beeld. Voor het onderzoek is voor 2008, 2010, 2015 en 2020 de luchtkwaliteit berekend, zowel voor de autonome ontwikkeling van het gebied als voor de geleidelijke transformatie van Buiksloterham, waarbij de gevolgen voor de luchtkwaliteit van hetgeen met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt in beeld zijn gebracht.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties, de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof en de grenswaarden voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide en voor de daggemiddelde concentratie van fijn stof worden in 2008, 2010 en alle toekomstige varianten (zowel autonome ontwikkeling 2015 en 2020 als de transformatie Buiksloterham zoals voorzien met dit bestemmingsplan (variant 3 uit het onderzoek) in 2015 en 2020) niet overschreden. De concentraties van de overige luchtverontreinigingscomponenten (zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood) overschrijden de grenswaarden ook niet.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat voor bestemmingsplan Buiksloterham geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden en dat het plan voldoet aan de Wet luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit is derhalve geen knelpunt voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Grof stof

Voor grof stof gelden geen wettelijke bepalingen die randvoorwaarden stellen bij het vaststellen van een bestemmingsplan. In zijn algemeenheid dient sprake te zijn van een

¹² Een grootschalige bioscoop op een slecht per openbaar vervoer bereikbare locatie zal bijvoorbeeld meer verkeer genereren dan een kleinschalige bioscoop in een centrumgebied.

goede ruimtelijke ordening waarbij in voorkomende gevallen de emissie van grof stof betrokken moet worden. In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' worden indicatieve afstanden gegeven tot waar hinder van grof stof emissies van bedrijven kan optreden. Bij bepaling van de afstanden is er van uit gegaan dat de op dit moment gangbare technieken ter voorkoming van hinder worden toegepast.

De in het gebied aanwezige bedrijven behoren niet tot een categorie waarvoor inzicht noodzakelijk is in de individuele bijdrage aan de hierboven benoemde componenten van luchtverontreiniging. In het plangebied zijn wel enkele bedrijven gevestigd die grof stof emitteren bij het uitvoeren van hun activiteiten.

Eén bedrijf, een producent van poeder door vermalen van natuursteen, voert de meeste van haar activiteiten in pandig uit. Er is alleen sprake van beperkt diffuse emissie van grof stof bij de overslag, welke binnen de perceelgrenzen van het bedrijf blijft. Twee scheepswerven op het bedrijventerrein, die in zeer beperkte mate grof stof produceren, zijn op een dusdanige afstand van de geplande woningbouw gevestigd, dat aan de indicatieve richtafstanden wordt voldaan. Er kan geconcludeerd worden dat de transformatie van Buiksloterham niet belemmerd wordt door grof stof.

6.6 Geur

6.6.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nota Stankbeleid en brief Minister van VROM

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

Het geurbeleid biedt de mogelijkheid dat het bevoegd gezag van dit algemene uitgangspunt afwijkt en een besluit neemt over een acceptabel niveau van geurhinder. Om het niveau van geurhinder te bepalen wordt niet alleen de feitelijke geurbelasting maar ook de geurbeleving in kaart gebracht. Daarmee is het begrip geurhinder gerelateerd aan de mate van ondervonden geurhinder¹³. De ondervonden geurhinder kan worden bepaald door onder meer klachtenregistratie en belevingsonderzoek.

Indien op een bepaald moment geen sprake is van een acceptabel hinderniveau, verdient het volgens het beleid de voorkeur om maatregelen te treffen om dit acceptabel hinderniveau wel te bereiken. Het treffen van bronmaatregelen wordt hierbij genoemd als beste oplossing, maar geurhinder kan ook worden verminderd of voorkomen worden

¹³ Het rijksbeleid biedt ruimte voor een uitbreiding van het aantal gehinderden. Dit is recentelijk bevestigd door de Raad van State (uitspraak 20060082/2, 26 april 2006). Volgens de Raad van State moet een gemeente motiveren "waarom ter verkrijging van een goede ruimtelijke ordening...kan worden afgezien van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen alle (potentiële) stankbronnen en (potentiële) gehinderden en, indien het voorkomen van een toename van het aantal geurgehinderden door ruimtelijke scheiding niet mogelijk is, op grond van welke belangenafweging een toename van het aantal geurgehinderden...aanvaardbaar kan worden geacht".

door het ruimtelijk scheiden van (potentiële) geurbronnen en (potentieel) gehinderden. Indien sprake is van geurhinder, kunnen maatregelen nodig zijn. Volgens de Wet milieubeheer moeten bij het bestrijden van geurhinder de Best Beschikbare Technieken (BBT)¹⁴ worden toegepast om te komen tot een acceptabel hinderniveau. Het lokale bevoegd gezag bepaalt per specifieke situatie welke mate van hinder nog acceptabel is. Bij deze afweging wordt gekeken naar de technische, financiële, sociaal-economische en planologische aspecten van de specifieke situatie.

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

Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR)

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

6.6.2 Onderzoeksresultaten

Zowel binnen als buiten het bestemmingsplangebied bevinden zich bedrijven die in beperkte mate geur produceren. Binnen het bestemmingsplangebied gaat het om diverse AMvB- en vergunningplichtige bedrijven in de zin van de Wet milieubeheer. Op basis van dossierstudie van bedrijven in het bestemmingsplangebied is onderzoek gedaan naar de geurbelasting. Behalve de emissie (de uitstoot bij het bedrijf) is voor de toekomstige bewoners van het gebied ook de immissie van belang (wat is de ervaren geurbelasting). Het rapport "Inventarisatie geuremissie Buksloterham Amsterdam-Noord" (Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, d.d. 27 februari 2008, projectnummer 2007001905) is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan.

Geurpotentieel

Er is inzicht verkregen in de locatie van geurrelevante bedrijven en de mogelijke geurhinder in de toekomstige situatie in het plangebied. Op basis van dossierstudie en enkele bedrijfsbezoeken is per situatie in beeld gebracht of sprake is van een geurpotentieel.

In het Investeringsbesluit Buksloterham is bepaald dat het plangebied wordt getransformeerd tot een gemengd woon-werkgebied. Omdat functiemenging de pijler van dit

¹⁴ Met de implementatie van de Europese IPPC richtlijn (Integrated Pollution Prevention and Control) is het ALARA-principe (As Low As Reasonable Achievable) vervangen door de afweging wat de Best Beschikbare Technieken (BBT) zijn om het milieu te beschermen.

vastgestelde beleid is bestaat er geen mogelijkheid voor een strikte ruimtelijke scheiding. Daarom is per bedrijf met een geurpotentieel gemotiveerd waarom sprake is van een acceptabele situatie in relatie tot de beoogde woningbouw.

Binnen het plangebied is een producent van sluitingen voor vaten/drums gevestigd. Op basis van het BBT-principe heeft het bedrijf maatregelen getroffen waardoor de geuremissie tot een acceptabel niveau is gereduceerd. Deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen het bedrijf, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht en de gemeente.

Het nieuwbouwplan van Waternet wordt met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De baggerwerkzaamheden zullen niet meer vanuit Buksloterham worden verricht. Aan de nieuwbouw wordt door de gemeente de eis gesteld dat de geurhinder grotendeels wordt opgeheven.

Een aantal bedrijven is op dusdanige afstand van de beoogde woonbebouwing gelegen dat van geurhinder geen sprake zal zijn. Het gaat om een muffinproducent, een tweetal producenten van snacks, een aantal metaalbewerkende bedrijven en enkele autospuit-inrichtingen. Rondom deze bedrijven is een 'milieuzone - zone wet milieubeheer' opgenomen, waarbinnen vooralsnog geen woningbouw wordt toegestaan.

In de afgelopen jaren zijn enkele bedrijven die geurhinder veroorzaakten, uit het bestemmingsplangebied verdwenen (waaronder de Amsterdamse Vuilverbrandings-installatie). Aan nieuwe bedrijven die zich in het gebied vestigen wordt middels de toegestane milieuhindercategorieën geregeld dat er geen geurhinder mag worden veroorzaakt. Zodoende zal er geen nieuwe geurhinder ontstaan.

In de omgeving van het bestemmingsplangebied bevinden zich enkele bedrijven die geur produceren. Aangezien de geurcontour buiten het plangebied ligt, zal de eventuele geuroverlast van een broodfabriek, gevestigd ten noordoosten van het plangebied, Buksloterham niet bereiken. In heel Amsterdam-Noord wordt geur(hinder) ervaren afkomstig van een aantal bedrijven op industrieterrein Westpoort en de Zaanstreek. Buksloterham ligt buiten de voor geurhinder maatgevende contour, waardoor in het plangebied geen geurhinder, afkomstig van Westpoort en de Zaanstreek, zal worden ervaren.

Acceptabel geurhinderniveau

Bij de afweging welk geurhinderniveau nog acceptabel is kan de maatschappelijke en economische waarde van de geplande ruimtelijke ontwikkeling betrokken worden. Hierbij dient een afweging gemaakt te worden tussen de ondervonden hinder op de locatie en de toegevoegde waarde van de ontwikkeling voor de gehele gemeente.

Het plangebied Buksloterham wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijk woon-werkgebied met een unieke ligging aan de Noordelijke IJ-oever. De transformatie van het gebied geeft een impuls aan het ondernemersklimaat. Bovendien voorziet de ontwikkeling van het gebied met de realisatie van veel woningen in de grote woningbehoefte in Amsterdam en de regio.

Geconcludeerd kan worden dat de huidige en toekomstige geursituatie geen beletsel vormen voor woningbouw in het plangebied Buksloterham. De geursituatie is aanvaard-

baar omdat, gelet op de beperkte geurhinder en de specifieke kenmerken van het transformatiegebied, de maatschappelijk en economische waarde van de ruimtelijke ontwikkeling hoog is. Bovendien liggen de meeste woningbouwlocaties niet in de nabijheid van bedrijven met een geurpotentieel en daar waar dit wel het geval is, is een zonering opgenomen waarbinnen vooralsnog geen woningbouw is toegestaan.

6.7 Kabels en leidingen

Op de bij het streekplan Noord-Holland-Zuid behorende kaart "Milieubeschermingsgebieden, geluids- en veiligheidszones en technische infrastructuur" is te zien dat binnen het plangebied van dit bestemmingsplan geen (reserveringen voor) landelijke kabel- en leidingenstroken, hoogspanningsleidingen of straalpaden liggen. In het plangebied liggen wel enkele ondergrondse hoogspanningsleidingen die relevant zijn voor dit bestemmingsplan. Bestaande in bedrijf zijnde leidingen zijn zoveel mogelijk ingepast in het openbaar areaal (wegen / groenstroken).

6.8 Elektromagnetische velden

Rond elektriciteitscentrales, bij verdeelstations, rond het transportnet van bovengrondse en ondergrondse hoogspanningslijnen en in de buurt van transformatorhuisjes ontstaan elektromagnetische velden. De magnetische veldsterkte, uitgedrukt in microTesla (μT), is mede afhankelijk van de stroomsterkte, de configuratie en opstelling van de afstand tot de geleiders. Er zijn geen wetenschappelijke aanwijzingen dat blootstelling aan elektromagnetische velden schadelijke effecten heeft op de gezondheid.

6.8.1 Beleid, wet- en regelgeving

Het overheidsbeleid gaat uit van grenswaarden waarbij de overheid de aanbeveling van de Raad van de Europese Unie volgt. Voor elektromagnetische velden gelden geen wettelijke gezondheidsnormen, omdat de internationaal geldende normen in Nederland nergens worden overschreden. De overheid heeft besloten om het voorzorgsprincipe toe te passen en aanvullend beleid te formuleren voor nieuwe situaties. In 2005 heeft het Ministerie van VROM gemeenten en provincies geadviseerd over het verblijf van kinderen tot vijftien jaar in de buurt van hoogspanningslijnen:

- Geen nieuwe bestemmingsplannen te maken voor de bouw van gevoelige bestemmingen (scholen, crèches, kinderdagverblijven, woningbouw en woonschepen) in de directe nabijheid van hoogspanningslijnen;
- Woningen die verder dan tweehonderd meter van de hoogspanningslijnen staan, liggen buiten het directe bereik van deze lijnen;
- Voor schakel- en transformatorstations en -huisjes wordt geadviseerd uit te gaan van de Europese referentiewaarde van 100 μT .

In aanvulling op het advies van het Ministerie van VROM (briefkenmerk SAS/2005183118) hanteert de GGD Amsterdam als uitgangspunt het streven naar een situatie waarbij kinderen niet langdurig verblijven in een magnetisch veld boven de 0,4 μT . De mate van overschrijding en de eenvoud en kosteneffectiviteit van maatregelen bepalen hoe sterk dat moet worden nagestreefd.

6.8.2 Onderzoeksresultaten

In opdracht van de GGD Amsterdam heeft TNO in 2006 magnetische veldsterktemetingen uitgevoerd rond diverse onderstations van NUON in Amsterdam. In en nabij het plangebied Buiksloterham bevinden zich twee onderstations, te weten aan de Papaverweg en de Klaprozenweg. De metingen rond deze onderstations zijn in januari 2006 uitgevoerd.

Het station aan de Klaprozenweg betreft een 150 kV-installatie, opgesteld in de openlucht. Dit schakelstation, waarvan de magnetische veldsterkte beperkt is, ligt op een dusdanige afstand van de woonbebouwing dat hier geen conflict optreedt. Het station aan de Papaverweg bestaat uit een 150/50 kV-schakelstation en een 10 kV-onderstation, opgesteld in een gebouw. Rond dit station is buiten de terreingrens een lichte verhoging ten opzichte van de advieswaarde van 0,4 μ T gemeten, maar binnen de 0,4 μ T contour zijn geen gevoelige bestemmingen gepland.

6.9 Duurzaamheid

Duurzaam ruimtegebruik

De ontwikkeling van Buiksloterham leidt tot een intensief en ruimtegebruik van het gebied. De schaarse ruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut door compact te bouwen. Op veel locaties is sprake van dubbel of meervoudig ruimtegebruik. De hoge bebouwingsdichtheid en de intensieve menging van verschillende functies versterken het duurzame karakter van de nieuwe stadswijk. Het versterkt het draagvlak voor allerlei voorzieningen, waaronder openbaar vervoer (bus, metro) en diverse soorten waterverbindingen zoals veren en watertaxi's en langzame verkeersroutes.

Woon- en werkcomplexen worden flexibel opgezet zodat toekomstige inrichtings- en/of functiewijziging mogelijk blijft. Ook zal gestreefd worden naar hergebruik van licht verontreinigde grond. De toekomstige maaiveldhoogte is, rekening houdend met de parkeervoorzieningen onder de gebouwen en onder het park, afgestemd op het zoveel mogelijk hergebruiken van grond binnen het plangebied.

CO₂ reductie

De gemeente Amsterdam wil in 2025 de CO₂-uitstoot van de stad Amsterdam met 40 procent reduceren ten opzichte van 1990. De duurzaamheidsambitie voor Buiksloterham sluit hier op aan: doelstelling is om tot 2015 40 procent en vanaf 2015 100 procent van de gebouwen klimaatneutraal te realiseren. Duurzaamheid moet een duidelijke rol gaan spelen bij de selectie van marktpartijen en de uitgifte.

Op 13 februari 2008 heeft een aantal partijen, de zogeheten Klimaattafel¹⁵, een samenwerkingsafspraken gesloten met de gemeente Amsterdam voor het opstellen van een CO₂-reducerende visie en bijbehorend advies aan de gemeente Amsterdam inzake Buiksloterham. Het advies heeft betrekking op nieuw te bouwen woningen en bedrijven.

¹⁵ Betrokken partijen Klimaattafel: Gemeente Amsterdam, NUON, Koninklijke BAM Groep, ABN Amro Bank, Kamer van Koophandel Amsterdam, CISCO, KPN/Getronics, Philips, PriceWaterhouseCoopers en MKB Amsterdam.

Er is een ambitie geformuleerd, waaruit prestatie-eisen voor projectontwikkelaars kunnen worden afgeleid. De ambitie is vergelijkbaar met het niveau in het besluit van de gemeente Amsterdam van juni 2008 over de eisen aan nieuwbouw op dit gebied. De CO₂-reductie heeft betrekking op zowel het gebouw-, als gebruiksgebonden energieverbruik. CO₂-neutraliteit kan gerealiseerd worden door op gebiedsniveau aanvullend te voorzien in duurzame elektriciteitsopwekking.

Om de hogere ambities richting energieneutraliteit te kunnen halen is voor de Buiksloterham ook een visie op gebiedsniveau nodig. Op gebiedsniveau worden diverse diverse duurzaamheidsmaatregelen onderzocht op het gebied van water, materiaalgebruik en de mogelijke integratie van duurzame energieopwekking voor openbare verlichting en gemalen.

Stadsverwarming

Voor alle ruimtelijke projecten in Amsterdam moet worden uitgegaan van een warmtenet gevoed met restwarmte (motie gemeenteraadslid Olmer c.s. inzake de begroting voor 2006, stadsverwarming in Amsterdam, 22 december 2005). De gemeente Amsterdam heeft voor het grondgebied van Amsterdam-Noord, samen met een groot aantal ontwikkelingspartners, met een warmtebedrijf vergaande afspraken gemaakt voor de realisatie en exploitatie van een groot warmtenet gevoed met duurzame warmte. Op 8 februari 2007 is door de betrokken marktpartijen een intentieovereenkomst getekend inzake een integraal duurzaam warmtenet in Amsterdam-Noord. Op 31 januari 2008 zijn drie samenwerkingsovereenkomsten voor de levering van stadsverwarming in Amsterdam-Noord getekend.

De verplichting om aan te sluiten op stadsverwarming is geregeld in een wijziging van de Bouwverordening Amsterdam 2003. Een nieuw te bouwen bouwwerk moet worden aangesloten op de stadsverwarming, indien:

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

Het is mogelijk van deze bepalingen ontheffing te verlenen om innovatieve ontwikkelingen niet te frustreren. Die ontheffingsmogelijkheid is in de Bouwverordening opgenomen.

Alle nieuwe woningen/gebouwen worden daarbij aangesloten op dit warmtenet, op middellange termijn gevoed door industriële restwarmte uit het Westpoort-gebied. Binnen het bouwproces heeft het warmtebedrijf de verplichting steeds tijdig warmte (en koude) te leveren aan nieuwe woningen/gebouwen, desnoods met eigen voorlopige technische voorzieningen direct in of naast het (deel)project. Dit geldt in voorkomende gevallen ook voor bestaande woningen/gebouwen bijvoorbeeld bij hoogwaardige renovatie en/of vervanging van technische installaties. Deze voorziening leidt tot een besparing van 44 procent op het gebruik van fossiele brandstoffen in vergelijking tot een conventioneel systeem. Voor de overdracht van warmte aan het gebouwsysteem zijn onderstations van

de warmte-exploitant nodig. Deze onderstations worden geïntegreerd opgenomen binnen de te ontwikkelen gebouwen.

Omdat het in Buiksloterham gaat over een bestaand functionerend gebied moet rekening gehouden worden met de energievoorziening van de bestaande bedrijven. Voor die bedrijven moet een energielevering gegarandeerd blijven.

7 Verkeer en parkeren

Buiksloterham wordt ontsloten door de Distelweg, Papaverweg en Klaprozenweg. De Distelweg en Papaverweg zijn wijkontsluitingswegen, de Klaprozenweg een gebieds-ontsluitingsweg. De Johan van Hasseltweg vormt de belangrijkste verbinding naar het noorden (Nieuwe Leeuwarderweg, A10) en zuiden (IJ-tunnel, Buiksloterveer). In het plangebied komt een aantal kleinere wegen voor, waaronder de Grasweg en de Asterweg, die aansluiten op de Distelweg, Papaverweg en Klaprozenweg. De Ridderspoorweg, de nieuwe ontsluitingsweg tussen de Klaprozenweg en Asterweg, zorgt voor een betere ontsluiting van Buiksloterham en een ontlasting van de bestaande wegen.

7.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nota Mobiliteit

Het nationaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer, zoals neergelegd in de Nota Mobiliteit, geeft onder meer de volgende beleidsdoelen aan:

- Het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden en een vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kader van milieu en leefomgeving.

De Nota Mobiliteit is tevens het beleidskader voor de binnenvaart. De nota geeft voor de binnenvaart aan, dat de ambitie is de autonome groei mogelijk te maken en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van de reistijden te herstellen en vast te houden. Het Binnen-IJ maakt deel uit van het Europese net van hoofdvaarwegen, waarop het Europees Verdrag inzake de hoofdwaterwegen, die van internationaal belang zijn, van toepassing is. Dit betekent, dat de gebruiksmogelijkheden voor de scheepvaart op het Binnen-IJ moeten worden gewaarborgd en op geen enkele wijze mogen worden beperkt. Het binnenvaartbeleid is verder uitgewerkt in de Beleidsstrategie Binnenvaart. Deze beleidsstrategie is gericht op de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in Nederland, waarvoor alle aanwezige vaarwegen worden benut.

Provinciaal, regionaal en gemeentelijk verkeersbeleid

Doelstelling in het streekplan Noord-Holland Zuid is om woon-, werk- en recreatie-gebieden bereikbaar te houden en de toenemende mobiliteit het hoofd te bieden. De opgave daarvoor is enerzijds het beter benutten van bestaande wegen en openbaar vervoersverbindingen en anderzijds het goed op elkaar afstemmen van nieuwe verstedelijking en infrastructuur.

Als Amsterdam zich wil blijven profileren als goed bereikbaar nationaal stedelijk netwerk of economisch kerngebied is het vergroten van de bereikbaarheid noodzakelijk. Dit mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid. In het regionale beleid wordt hierop aangesloten en worden vijf strategieën gehanteerd:

- Versterking van de samenhang in en tussen de netwerken van auto, openbaar vervoer en fiets;
- Gebiedsgerichte aanpak op basis van de kenmerken van een gebied en de omvang en aard van de verkeersproblemen;
- Prijsbeleid als effectief instrument om de vraag naar mobiliteit te doseren en bij te sturen;
- Pragmatische aanpak van problemen rond veiligheid en leefbaarheid;
- Versterking van de resultaatgerichtheid in samenwerking en financiering.

In de netwerkstrategie zijn de richtlijnen voor duurzaam veilig een belangrijk uitgangspunt. Dit principe kan als volgt worden uitgelegd: weginfrastructuur dient voor zowel auto, fiets als voetganger compleet, comfortabel, functioneel, homogeen en voorspelbaar te zijn. Wegverkeer zal zoveel mogelijk om intensief bebouwde gebieden heen worden geleid.

Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of sterk te intensiveren gebieden dient tot slot een parkeerbalans te worden opgesteld. Doel van de parkeerbalans is om meer inzicht te krijgen in de parkeervraag en de wijze waarop hier creatief en efficiënt (bijvoorbeeld door uitwisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen) mee om kan worden gegaan.

7.2 Autoverkeer

Binnen plangebied

Het plangebied zal met de auto bereikbaar zijn via de Klaprozenweg (westelijke ontsluiting), de Ridderspoorweg en de Distelweg. Binnen het plangebied zullen de volgende wegen worden ingericht als 50 kilometerweg: Distelweg, noordelijk deel van de Grasweg, Asterweg, Papaverweg, Ridderspoorweg en westelijke ontsluiting. Hierdoor ontstaat een route waarover het verkeer afgewikkeld kan worden. Door de aanleg van de Ridderspoorweg rijdt er minder vrachtverkeer over de Distelweg. Alle straten die haaks op de hierboven genoemde hoofdwegen staan, worden ingericht als 30 kilometer-gebieden.

Buiten plangebied

De verkeersafwikkeling per auto zal plaatsvinden via de Distelweg in oostelijke richting en via de Klaprozenweg ten noorden van het plangebied. Ook de Asterweg wordt getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling geldt dat een aantal verkeersbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits tegengesteld aan elkaar zullen zijn. Zo zullen tijdens de ochtendspits bewoners van woningen het plangebied verlaten, terwijl werknemers van de bedrijven en kantoren het gebied zullen betreden. Tijdens de avondspits is dit andersom. De gebieden ten noorden en oosten hebben reeds nu de nodige aandachtspunten in de afwikkeling van het autoverkeer. In oostelijke richting betreft dit de Distelweg en het Mosplein en in het gebied ten noorden van het gebied betreft het een aantal kruisingen op de Klaprozenweg.

Verkeersafwikkeling

De berekeningen voor de verkeerseffecten van de ontwikkeling van Buiksloterham zijn uitgevoerd voor de wegen in het plangebied en de wegen op de grenzen van het plangebied waarop de ontwikkeling directe invloed heeft: Klaprozenweg, Mosplein, Van Hasseltweg, Distelweg, Van de Pekstraat en Nieuwe Leeuwarderweg. Op basis van de berekende autoverkeersintensiteiten in het jaar 2020 is een analyse gemaakt van de mogelijkheden en knelpunten voor de verkeersafwikkeling. De berekeningen sluiten aan bij en zijn gebaseerd op eerdere studies van de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Amsterdam.

De omvang van het verkeer binnen en buiten het plangebied wordt voor een aanzienlijk deel bepaald door de functies die binnen het plangebied worden toegelaten. Er is bekeken wat de te verwachten verkeersaantrekkende werking van een functie is. Daarbij is ook gelet op de invloed van de omvang die een functie heeft. Grootschalige functies genereren in de regel meer verkeer. Daarom is in dit bestemmingsplan voor de functies waarbij dit een substantiële rol speelt een maximum omvang per vestiging en/of een maximum totaaloppervlak per functie aangegeven. Daarnaast is voor de verschillende functies ook een maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen aangegeven. Met name deze twee sturingsmiddelen maken het mogelijk om een aantrekkelijk stedelijk milieu te realiseren waarbij sprake is van een goede verkeersafwikkeling.

In het rapport “Verkeersonderzoek Buiksloterham” (Goudappel Coffeng, d.d. 18 september 2009, rapportnummer PNW004/Adr/0019), dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd, zijn de theoretische verkeersbelastingen voor een aantal wegen bepaald. De cijfers geven de situatie in 2020 weer bij de uitvoering van het bouwprogramma volgens het bestemmingsplan Buiksloterham. De ontwikkeling van Overhoeks is daarbij als autonome ontwikkeling meegenomen. De verkeersbelasting geeft het verwachte aantal voertuigen per etmaal op een weekdag weer. De capaciteit geeft het maximaal aantal voertuigen weer dat de weg tijdens de spits kan verwerken zonder dat er knelpunten ontstaan. Uit het rapport is te concluderen dat de ontwikkeling van het plangebied niet tot een overbelasting van het wegennet leidt.

Ten behoeve van de verkeersafwikkeling in Amsterdam-Noord en als onderdeel van de FES-subsidie (Nota Ruimte Budget) wordt gewerkt aan de verbreding van de Klaprozenweg, tussen de aansluiting op de Cornelis Douwesweg en het Mosplein. De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Amsterdam is opdrachtgever voor het project.

De Klaprozenweg valt grotendeels buiten de grootstedelijke grens en is onderdeel van het Hoofdnet Auto. Momenteel wordt gewerkt aan een ontwerpstudie. Voor Buiksloterham is relevant, dat mogelijk de bestaande brug over Zijkanaal I vervangen moet worden. Het precieze ruimtebeslag is op dit moment nog onbekend.

Binnen het plangebied kunnen maatregelen genomen worden om eventuele knelpunten in de afwikkeling van het autoverkeer te verminderen. Hierbij wordt gedacht aan het treffen van voorzieningen om de oversteekbaarheid op de Distelweg te verbeteren. Daarnaast worden maatregelen getroffen om het fietsverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen om zodoende de groei van het autoverkeer te dempen. Om praktische redenen is er vooralsnog voor gekozen om geen verkeerscirculerende maatregelen te nemen: er is gekozen voor de zogenaamde vrije verkeersvariant waarin het verkeer de kortste route neemt.

Buiten het plangebied is op termijn een aantal verkeerskundige ingrepen wenselijk om toekomstige knelpunten aan te pakken. Een belangrijk aandachtspunt is het Mosplein. In samenwerking met de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Amsterdam en stadsdeel Amsterdam-Noord is afgesproken dat het Mosplein als onderdeel van de verbreding van de Klaprozenweg wordt aangepakt. Dit vormt een belangrijke verbetering voor de verkeersafwikkeling aan de randen van het plangebied. Het project bevindt zich op dit moment in de initiatiefase (1^e fase van het plan- en besluitvormingsproces infrastructuur gemeente Amsterdam). Overige verkeerskundige ingrepen op termijn kunnen bestaan uit aanpassing van de kruispunten Distelweg - Van der Pekstraat, westelijke ontsluiting - Klaprozenweg en Ridderspoorweg - Klaprozenweg.

7.3 Langzaam verkeer

De gemeente Amsterdam geeft een hoge prioriteit aan de fiets als vervoersalternatief. In het structuurplan is een Hoofdnet Fiets vastgelegd. In Buiksloterham maken de Klaprozenweg, Asterweg en Ridderspoorweg hier deel van uit. Het Hoofdnet Fiets omvat de belangrijkste fietsroutes die directe verbindingen vormen tussen diverse woon-, werk- en centrumgebieden in Amsterdam-Noord en de routes die aansluiting geven op aangrenzende gebieden.

Het beleidskader fietsparkeren (Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Amsterdam, 2007) biedt het kader waarbinnen de gemeente Amsterdam fietsparkeervoorzieningen realiseert en maatregelen neemt om het gebruik van stallingen te bevorderen. Voor fietsparkeervoorzieningen bij individuele publiekstrekkende bestemmingen zijn de eigenaars/exploitanten van deze bestemmingen in beginsel zelf verantwoordelijk. Het hoort bij hun taak om te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen voor hun bezoekers.

Het fietsnet wordt niet in één keer gerealiseerd. In de huidige situatie is nog niet overal ruimte voor een dergelijk profiel. Zoals verwoord in paragraaf 4.3 bestaat de transformatie van Buiksloterham met betrekking tot wegprofielen en fietspaden uit drie stadia:

1. In de huidige situatie zijn de profielen zoals opgenomen in het Investeringsbesluit slechts op enkele plekken aanwezig. De Ridderspoorweg bijvoorbeeld is aangelegd met vrijliggende fietspaden.

2. In het tweede stadium wordt een aantal wegen, waaronder de Distelweg en Asterweg, geherprofileerd. Daarbij zal sprake zijn van aparte fietsstroken.
3. In het derde stadium zal sprake zijn van een verdere optimalisering. Hierbij zal een groter aantal wegen, waaronder de Asterweg en Distelweg, vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd. Dit stadium wordt met voorliggend bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.

Verder worden aanvullende routes aangelegd, zoals een fietsbrug over het Tolhuiskanaal, de kade langs het Johan van Hasselkanaal en op termijn een groene route langs het IJ. Daarmee ontstaat een dicht net van fietspaden dat aansluit op de hoofdroutes in de omgeving en de ponten over het IJ. Over Zijkanaal I komt een beweegbare brug voor langzaam verkeer.

Bij de kop van het Johan van Hasselkanaal wordt een beweegbare fietsbrug aangelegd. Met deze brug voor fietsers en voetgangers wordt een comfortabel en veilig alternatief geboden voor de drukke hoofdwegen. Dit bevordert de verkeersveiligheid omdat kruising van verschillende verkeerssoorten wordt beperkt. De fietsbrug zorgt voor vermindering van de verkeersbelasting op het kruispunt Ridderspoorweg.

Fietspaden langs de straten zijn over het algemeen tweezijdig: een eenrichtingsfietspad in beide rijrichtingen. Alleen langs de route Grasweg-Zijkanaal I komt een eenzijdig fietspad, waarbij aangesloten wordt op het asymmetrisch profiel op de Grasweg. Het tweerichtingen fietspad loopt tot aan de Papaverweg, waar het aansluit op de route voor langzaam verkeer en openbaar vervoer naar het NDSM-terrein. Voor een optimale aansluiting op het tweezijdige fietspadennet loopt dit pad ten noorden van de fietsbrug over het Johan van Hasselkanaal deels dubbel met het tweezijdige fietspadennet.

7.4 Openbaar vervoer

In het Programma van Eisen Openbaar Vervoer Amsterdam (Stadsregio Amsterdam) geldt de norm dat alle woon- en werkadressen in principe binnen 400 meter van een halte liggen. Dit streven wordt bereikt met een nieuwe busroute via Asterweg en Ridderspoorweg met drie nieuwe halteplaatsen. De bushaltes en directe omgeving zullen goed toegankelijk zijn voor ouderen en mensen met een fysieke beperking. Er wordt voldaan aan de toegankelijkheidseisen die gelden voor openbaar vervoer haltes.

Het openbaar vervoer in Buiksloterham zal aanzienlijk verbeteren door instelling van een nieuwe permanente busverbinding door het plangebied. Deze busverbinding gaat lopen over de Ridderspoorweg (ingebruikname uiterlijk op 1 januari 2010) waarmee de bereikbaarheid van Buiksloterham per openbaar vervoer op korte termijn sterk verbetert. Mogelijk gaat de Klaprozenweg onderdeel uitmaken van een hoogwaardige buslijn, de Noordtangent, waarmee een belangrijke bijdrage geleverd zal worden aan de bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer.

Het personenvervoer per pont speelt nu al een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Buiksloterham. In de toekomst zal dit belang voor fietsers en voetgangers toenemen. Daarom wordt een plek gereserveerd voor een pontaanlanding. Een rechtstreekse pontverbinding tussen Centraal Station en Buiksloterham verbetert de bereikbaarheid van Buiksloterham voor fietsers en voetgangers. Wanneer in Buiksloterham voldoende

draagvlak is op gebied van bewoners en werknemers kan een pontverbinding met Centraal Station in gebruik worden genomen.

Het Centraal Station en het nieuwe metrostation Johan van Hasseltweg kunnen per fiets, eventueel te voet en per bus worden bereikt. Voor de mogelijk toekomstige aftakking van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad is een tracé langs het Johan van Hasseltkanaal gereserveerd¹⁶. De realisering van de Noord/Zuidlijn zal naar verwachting leiden tot een vermindering van het aantal autobewegingen van en naar het gebied.

7.5 Parkeren

7.5.1 Beleid en regelgeving

Het Locatiebeleid Amsterdam (vastgesteld door college van B&W, november 2007) heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. Het nieuwe beleid hanteert de volgende uitgangspunten:

- Verbetering bereikbaarheid werklocaties. Het Amsterdamse locatiebeleid moet zodanig worden vormgegeven dat werkgebieden bereikbaar blijven en daarmee een gezond vestigingsklimaat wordt gegarandeerd.
- Verbetering concurrentiepositie. Het Amsterdamse beleid moet passen binnen de in het Regionaal Verkeer-en- Vervoerplan (RVVP) gestelde kaders om rechtsongelijkheid en concurrentievervalsing binnen de Stadsregio te voorkomen. Daarom worden de in het RVVP opgenomen richtsnoeren voor parkeernormen overgenomen in het Amsterdamse beleid.
- Hantering parkeernormen. Parkeernormen zijn een effectief en essentieel instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad te waarborgen. Het nieuwe locatiebeleid bevat naast parkeernormen voor kantoren, ook parkeernormen voor overige functies (winkels, horeca, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen, congresfaciliteiten, leisure, religie, begraafplaatsen, etc) vastgesteld. De parkeernormen voor kantoren komen uit het RVVP. Dit betreft zogenaamde richtsnoeren van 1:125 m² kantoorvloer op een B-locatie en 1:250 m² kantoorvloer op een A-locatie. Voor overige functies worden de CROW parkeercijfers overgenomen.
- De juiste functie op de juiste plek. Ondernemingen (bedrijven, kantoren én voorzieningen) worden beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkende karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve

¹⁶ In de OV-visie 2008-2020 (vastgesteld in B&W 17 december 2007) wordt de wens uitgesproken om de zogenaamde "Kleine Ring" te sluiten. Een mogelijke variant is verlenging van de Ringlijn via de Houthavens en de Noordelijke IJ-oever naar het Noord/Zuidlijnstation Johan van Hasseltweg. Bij verlenging van de Ringlijn naar de Noordelijke IJ-oever worden de Houthavens ontsloten met een metrostation. Daarna gaat de lijn onder het IJ door naar de Noordelijke IJ-oever, waar hij via het Cornelis Douweskanaal en het Johan van Hasseltkanaal naar de Johan van Hasseltweg gaat, vanwaar bovengronds naar het metrostation Van Hasseltweg wordt gereden (en eventueel op de langere termijn naar het oostelijk deel van de Noordelijke IJ-oever). Omdat de plannen voor het tracé nog niet concreet zijn, is in dit bestemmingsplan geen reservering opgenomen.

en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties. Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties.

Parkeernormen voor werken

Voor A-locaties geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak (b.v.o.) en voor B-locaties 1 parkeerplaats per 125 m² b.v.o. Bij vestiging van kantoren in andere delen van de stad moet in principe ook 1:125 m² aangehouden worden. Alleen voor bedrijfsterreinen op C- en R-locaties gelden geen maximumnormen. Genoemde normen zijn in beginsel inclusief parkeergelegenheid voor zakelijke bezoekers, maar eventueel kan een beperkte aanvulling op de openbare weg met betaald parkeren worden geboden.

Parkeernormen voor wonen

Voor woningbouw zijn nooit stedelijke parkeernormen vastgesteld, maar is een informele normstelling voor grootstedelijke gebieden ontstaan. Tot voor kort was 1 parkeerplaats per woning gebruikelijk, soms exclusief het parkeerareaal voor visite. Inmiddels wordt ook wel 1,25 parkeerplaats per woning gehanteerd, maar dan inclusief het bezoekersparkeren. Binnen deze gemiddelde parkeernorm voor een woongebied vindt veelal differentiatie naar financieringscategorie plaats. Alleen in uitzonderlijke gevallen kunnen voor een heel gebied ruimere normen (tot 1,5 parkeerplaats per woning) gerechtvaardigd zijn, bijvoorbeeld voor kleine bouwplannen voor dure koopwoningen in perifere stadsdelen. Toepassing van aanzienlijk lagere parkeernormen (vanaf 0,5 per woning) is verantwoord binnen de ring, met name bij sociale woningbouw.

Parkeernormen voor voorzieningen

Wanneer de invulling van het voorzieningenprogramma nog niet bekend is, moet worden uitgegaan van 1 parkeerplaats per 50 tot 100 m² b.v.o., afhankelijk van de locatie, bereikbaarheid en stedelijkheid. Voor het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij individuele voorzieningen, kan gebruik gemaakt worden van de algemeen geaccepteerde ASVV-kencijfers van het CROW (2004). Aanbevolen wordt de ondergrens van de aangegeven marge voor de betreffende type voorziening in zeer sterk stedelijke gebieden als uitgangspunt te nemen. Dit is dan ook het uitgangspunt geweest voor deze bestemmingsplanregeling. Daarmee is daadwerkelijk sprake van een beperking van het verkeer.

7.5.2 Parkeernormering Buiksloterham

In overeenstemming met het Locatiebeleid Amsterdam zijn voor Buiksloterham de volgende parkeernormen gehanteerd. Voor werken, zowel kantoren als bedrijven, geldt 1 parkeerplaats per 125 m² bvo, voor voorzieningen 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor sociale huurwoningen geldt een norm van 0,5 parkeerplaats per woning en voor de vrije sector een norm van 1,5 parkeerplaats per woning. Voor bezoekers geldt een norm van 0,25 parkeerplaats per woning.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een kavelontwikkeling op eigen terrein moet worden ingepast. Dit kan zijn op maaiveld, gebouwd (ondergronds of inpandig), op het dak, al dan niet mechanisch.

Voor fietsen van bewoners, werknemers en bezoekers moeten goed toegankelijke en volwaardige parkeervoorzieningen worden gemaakt. Voor woningen betekent dit minimaal 1 goed toegankelijke inpandige fietsparkeerplaats per 25 m² bvo van een woning. Deze norm geldt in ieder geval voor de eerste 125 m² bvo van een woning. Voor bezoekers van woningen worden plaatsen op straat gerealiseerd (0,25-0,5 fietsparkeerplaats per woning).

Het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen voor werknemers van kantoren, bedrijven en voorzieningen dient bepaald te worden aan de hand van het Bouwbesluit (bouwbesluit tabel 4.62). Voor bezoekers worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd (publicatie 230: Ontwerpwijzer fietsverkeer). Het uitgangspunt is dat fietsparkeren inpandig en/of op maaiveld wordt ingepast op het eigen terrein. Bezoekersparkeren kan ook beperkt op straat.

8 Veiligheid

8.1 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Langs transportroutes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en rond bedrijven, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. In wet- en regelgeving en geldend beleid voor externe veiligheid worden de risico's uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsrisico:

- Het plaatsgebonden risico is de kans op overlijden per jaar van een (imaginair) persoon die onafgebroken en onbeschermd in de buurt van een transportroute of inrichting met gevaarlijke stoffen bevindt. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De grenswaarde van het plaatsgebonden risico is gesteld op een kans van 10^{-6} , een kans van één op het miljoen per jaar. Deze grens is de verplichte afstand die moet worden aangehouden tussen de transportroute of inrichting en de geprojecteerde bebouwing.
- Het groepsrisico is de kans dat binnen het invloedsgebied een groep van 10 of meer personen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. De omvang van het invloedsgebied wordt bepaald door de aard van de betrokken stof. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute of nabij een inrichting aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute of inrichting. De norm van

groepsrisico (de oriëntatiewaarde) is in tegenstelling tot de norm van het plaatsgebonden risico niet absoluut. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij inrichtingen ligt een factor 10 lager dan bij transport.

8.1.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nationaal Milieubeleidsplan 4

In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 is beleid geformuleerd voor het terugdringen van de risico's die samenhangen met productie, opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen. Deze risico's leggen beperkingen op aan de directe omgeving. Aan de andere kant wil de overheid de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benutten. Dit maakt een goede afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid noodzakelijk. Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht de risico's zoveel mogelijk te beheersen. De landelijke risiconormen zijn daarbij leidend.

Het Amsterdamse beleid aangaande het transport van gevaarlijke stoffen binnen de gemeentegrens is per 31 maart 2006 vastgelegd in de volgende documenten:

- Aanwijzing wegen voor vervoer van gevaarlijke stoffen 1984;
- Beleidsnota Gevaarlijke stoffen transport Amsterdam-Noord;
- Leidraad Centrale Verkeerscommissie Amsterdam;
- Verordening op de haven en het binnenwater 1995

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over 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. In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groeprisico.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (nota Rnvgs) die op 4 augustus 2004 is gepubliceerd in de staatscourant. De circulaire is opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en beschrijft het rijksbeleid voor veiligheidsbelangen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat verzoekt gemeenten, provincies en infrabeheerders bij besluitvorming over veiligheidsbelangen (vervoers- en omgevingsbesluiten) rekening te houden met de circulaire.

Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen

Voor externe veiligheid omtrent buisleidingen geldt de "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (Ministerie van VROM, 1984). In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande buisleidingen voor aardgas-transport dient de toekomstige verandering van de omgeving te worden getoetst aan de

aan te houden veiligheidsafstanden tot deze leidingen. De circulaire wordt op termijn vervangen door een AMvB buisleidingen, waarmee externe veiligheid langs buisleidingen ook moet worden beoordeeld aan de hand van plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)

Het besluit is in werking getreden op 27 mei 2004 en legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten waardoor risico's ontstaan voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken. Het verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf 1 april 2004 bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met externe veiligheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen. Het BEVI bevat regels voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico. Een gemeente of provincie mag gemotiveerd van de oriënterende waarde voor het groepsrisico afwijken¹⁷. Tevens moet de gemeente of provincie onder andere aandacht besteden aan de zelfredzaamheid van de bevolking en aan de mogelijkheden voor hulpverlening bij een ongeval in een risicobedrijf, bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor ambulances en brandweer.

Besluit risico's zware ongevallen

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

8.1.2 Onderzoeksresultaten

Transport over de weg

Om het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te kunnen berekenen zijn gegevens nodig over bijvoorbeeld vervoersstromen en ruimtelijke ontwikkelingen. In de "Guideline for Quantitative Risk Assessment", deel 2, uitgave 1999, van de Commissie Preventie van Rampen (CPR 18E, het zogenaamde Paarse Boek) worden vuistregels gegeven waarmee kan worden ingeschat of wordt voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Voor het bepalen van het plaatsgebonden risico in dit gebied zijn drie aspecten van belang:

¹⁷ Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid een overschrijding van de oriëntatiewaarde te accepteren. Het groepsrisico is niet ruimtelijk weer te geven. Voor het beoordelen van de toelaatbaarheid van een risicovolle inrichting en het effect op de omgeving moet de oriënterende waarde worden vastgesteld. De oriënterende waarde is een ijkpunt, het is nadrukkelijk geen norm. De oriënterende waarde wordt uitgedrukt in personendichtheid per hectare. Wanneer de oriënterende waarde wordt overschreden geldt een verantwoordingsplicht van het bevoegd gezag.

- Routetype van de weg;
- Getransporteerde stofcategorie;
- Aantal transportbewegingen per jaar

In het plangebied zijn in 1985 (Raadsbesluit, afdeling 3 gemeenteblad nr. 2) enkele routes aangewezen als gevaarlijke stoffenroute. Deze route gevaarlijke stoffen is aangepast in 2007 (Raadsbesluit d.d. 30 mei 2007, nr. 92/193). Deze route gevaarlijke stoffen is opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan. In Buiksloterham maken de Ridderspoorweg, Distelweg, Grasweg en Asterweg deel uit van de gevaarlijke stoffenroute. In de huidige en toekomstige situatie genereert alleen Shell bulkvervoer gevaarlijke stoffen. Het aantal vervoersbewegingen is zeer gering en in het rapport "Inventarisatie transport gevaarlijke stoffen Buiksloterham" (Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, juli 2003) wordt geconcludeerd dat nu en in de toekomst ruimschoots wordt voldaan aan de normen voor zowel het plaatsgebonden- als het groepsrisico. De Brandweer Amsterdam-Amstelland deelt de conclusie dat aan de normen wordt voldaan.

Transport over water

Het IJ is aangewezen als Hoofdtransportas van de vaarwegklasse CEMTVIIB, wat inhoudt dat hier zeeschepen én binnenvaartschepen mogen varen tot 4-baks duwvaart inclusief het vervoer van alle gevaarlijke stoffen. Het westelijk deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter risicozone van het IJ, waarover in de huidige en toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Volgens de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" dient binnen deze zone toekomstige bebouwing getoetst te worden aan aspecten van externe veiligheid.

Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn door het ingenieursbureau AVIV onderzocht op het traject Coentunnel/IJ-tunnel (rapport "Herberekening Risico's IJ met RBM II", d.d. 7 december 2005, projectnummer 05875). In het rapport staan de gegevens over het invloedsgebied, de huidige en toekomstige dichtheden, de huidige en toekomstige vervoersstromen en het huidige en toekomstige plaatsgebonden en groepsrisico. Ter hoogte van het plangebied worden ammoniak en brandbare vloeistoffen vervoerd.

Als invloedsgebied in verband met het groepsrisico is de afstand aangehouden waarbinnen volgens het rekenmodel daadwerkelijk sprake is van effect op de uitkomst van de berekening. In de huidige situatie is het groepsrisico ten aanzien van het gehele plangebied nihil. Op het punt met het hoogste groepsrisico is dit in toekomstige situatie slechts één twintigste van de oriëntatiewaarde.

De in verband met het plaatsgebonden risico berekende 10^{-6} contour ligt binnen de vaarweg en vormt dus geen probleem voor de geprojecteerde functies. De gemeente Amsterdam heeft geen zeggenschap over de hoedanigheid en hoeveelheid gevaarlijke stoffen die over het IJ worden vervoerd en kan dus wat dit betreft de externe veiligheid niet verbeteren. De kans op een ramp die het dichtst bij de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ligt, is met een kans van één op de twintig miljoen jaar dermate laag, dat er volgens de Brandweer Amsterdam-Amstelland in dit specifieke geval niet méér dan de gebruikelijke aandacht hoeft te worden besteed aan zelfredzaamheid en rampbestrijding.

Er bevindt zich bovendien een onbebouwde bufferzone van 20 meter tussen het vaarwater en de woonbebouwing. In het geval bebouwing het water insteekt of boven het water hangt, moet een aanvaarbescherming in het water worden gerealiseerd. Deze aanvaarbescherming is niet alleen van belang voor beschermende werking voor bebouwing, maar dient ook voor de nautische veiligheid.

Transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen

In het tracé van de Badhuisweg ter hoogte van het Shell-terrein ligt een 6" hogedruk aardgasleiding met een druk van 40 bar. Deze leiding wordt exclusief gebruikt voor de energiebehoefte van Shell; er zijn twee aansluitingen op korte afstand van elkaar. Ter weerszijden van de leiding en rond de opstallen van de aansluitingen, de gasontvangststations, liggen risicozones. Buisklosterham ligt buiten deze risicozones. Bij het opheffen van de aansluitingen nadat Shell is verhuisd wordt de aanvoerleiding buiten gebruik gesteld, waarmee de risicozones komen te vervallen.

BEVI-inrichting

Binnen het projectgebied Buisklosterham ligt één bedrijf dat in de lichte categorie van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) valt. In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft SAVE (Oranjewoud) in het kader van de ontwikkeling van Buisklosterham een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid ten gevolge van de activiteiten van het bedrijf (zie onderzoeksrapport "QRA Air Products in het kader van Bestemmingsplan Buisklosterham", d.d. juni 2007, projectnummer 170738 070426- Y64). Het BEVI-bedrijf heeft een 10^{-6} contour (plaatsgebonden risico) met een reikwijdte van 100 meter vanaf de bron. Volgens het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is het niet toegestaan om kwetsbare objecten zoals woningen, scholen of verpleeghuizen binnen een plaatsgebonden risicocontour te realiseren. Voor beperkt kwetsbare objecten (waaronder bedrijven met een brutovloeroppervlak van minder 1500 m²) geldt dat deze onder voorwaarden zijn toegestaan. Het onderhavige bestemmingsplan voldoet aan deze eisen.

Voor het bedrijf is ook bepaald dat er een invloedsgebied voor het groepsrisico bestaat. Het invloedsgebied betreft een straal van 200 meter om het opslagpunt van de gevaarlijke stoffen. Binnen deze afstand is onderzoek gedaan naar het groepsrisico. Het groepsrisico voldoet aan de oriëntatiewaarde uit het BEVI. Ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan Buisklosterham vindt geen toename plaats van het groepsrisico ten opzichte van de vigerende situatie. De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft onderschreven dat binnen het invloedsgebied van het BEVI-plichtige bedrijf de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden en dat er geen toename van het groepsrisico plaatsvindt.

Overige inrichtingen

Het plangebied valt niet binnen een risicozone van een spoorweg, bunkerschip, schutsluis, munitieopslagplaats of gasontvangststation. De waterstofunit van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf, die zorgt voor brandstofvoorziening voor de stadsbussen, bevindt zich in de nabijheid van het plangebied, maar is op een dusdanige afstand gesitueerd dat Buisklosterham ruim buiten de risicozone ligt. Hetzelfde geldt voor een benzinstation met LPG opslag, dat zich in de nabijheid van het plangebied bevindt.

Bereikbaarheid en zelfredzaamheid

Ondanks het feit dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden en er daardoor geen verantwoordingsplicht geldt voor het bevoegd gezag, heeft afstemming plaatsgevonden met de Brandweer Amsterdam-Amstelland. De Brandweer heeft de conclusies uit de onderzoeken naar het transport gevaarlijke stoffen en het BEVI-plichtige bedrijf onderschreven. Daarnaast heeft de Brandweer advies uitgebracht met betrekking tot bereikbaarheid, bluswatervoorzieningen en zelfredzaamheid.

Een goede bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorzieningen verbeteren de bestrijdbaarheid van branden in het plangebied. In overleg met de Brandweer worden de bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid afgestemd op de vereisten.

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Daarnaast wordt ook steeds meer gesproken over 'redzaamheid' (de ander in veiligheid brengen). Bij het bepalen van de zelfredzaamheid wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende gebouwtypen. Niet alleen vluchtmogelijkheden kunnen verschillen per gebouw maar de gebruikers van het gebouw kunnen in meer of minder mate (verminderd) zelfredzaam zijn. Het verbeteren van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid vermindert het aantal slachtoffers. De Brandweer heeft maatregelen voorgesteld waarmee de zelfredzaamheid kan worden vergroot. Hierbij kan worden gedacht aan: voorlichting vooraf, alarmering en vluchtmogelijkheden.

8.2 Luchthavenindelingsbesluit

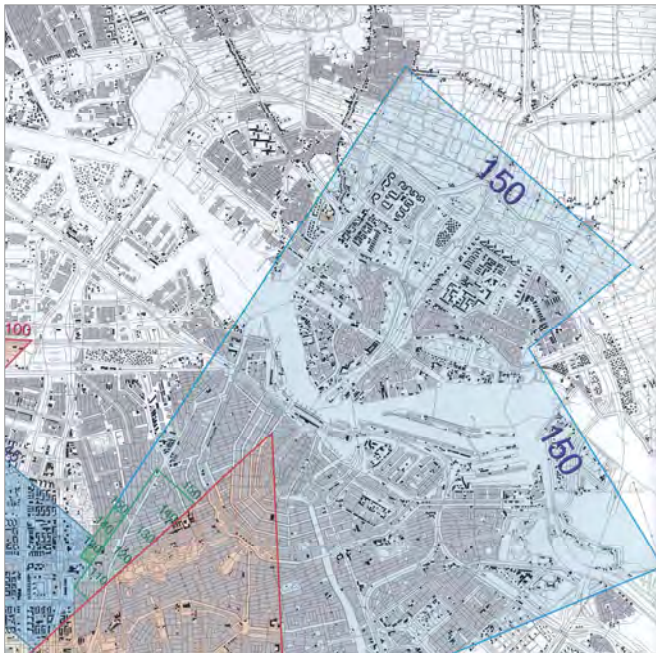
De milieu- en veiligheidsregels voor luchthaven Schiphol zijn vastgelegd op grond van de Wet luchtvaart vastgelegd in het Luchthavenindelingsbesluit (Lib) en het Luchthavenverkeersbesluit (Lvb). In het Lvb zijn de te hanteren milieu- en veiligheids-normen voor de luchtvaart evenals het baan- en routegebruik vastgelegd. Voor ruimtelijke plannen is met name het Lib van belang.

Het Lib legt ten behoeve van startende en landende vliegtuigen van en naar Schiphol beperkingen op aan de maximum bouwhoogte in het gebied. Voor het gehele plangebied geldt vanwege het Luchthavenindelingsbesluit een hoogtebeperking van 150 meter (zie figuur 28), uitgaande van een maaiveldhoogte van Schiphol (NAP-4 meter). Dit betekent dat bebouwing niet hoger mag opgaan dan deze hoogte.

De betrokken ministeries hebben besloten tot een aanvullend onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen van een verlaging van de uitliegvakken en het vastleggen van een omvangrijk gebied. Op basis van de op dit moment beschikbare gegevens zou ter plaatse van Buiksloterham een verlaging van de maximale bouwhoogte naar 120 meter aan de orde kunnen zijn. Gezien de daadwerkelijk toegestane maximum bouwhoogten voldoet het bestemmingsplan aan deze eis.

Conform de Wet luchtvaart wordt bij vaststelling van een bestemmingsplan voor een gebied dat gelegen is binnen het luchthavengebied of het beperkingengebied, het Lib in acht genomen.

Figuur 28. Beperkingengebied Schiphol



8.3 Verkeersveiligheid

In het rapport “Verkeersonderzoek Buiksloterham” (Goudappel Coffeng, d.d. 18 september 2009, rapportnummer PNW004/Adr/0019) is een beoordeling gegeven van de verkeersveiligheid in het plangebied. Of een bepaald wegvak geschikt is voor de verwerking van de te verwachten intensiteit wordt bepaald door de ligging van de weg in de omgeving. Aangezien alle wegen, met uitzondering van de Klaprozenweg en de Johan van Hasseltweg, midden in het stedelijk gebied gelegen zijn, is de oversteekbaarheid van de wegen voor fietsers en voetgangers een beoordelingscriterium. Wanneer een weg onvoldoende oversteekbaar is, leidt dit tot barrièrewerking en verkeersonveiligheid.

In het plangebied liggen geen blackspots (locaties waar in de afgelopen drie jaar zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden). De voornaamste knelpunten voor de oversteekbaarheid doen zich voor op de Distelweg. De overschrijding van de intensiteit is zeer beperkt, zodat maatregelen niet noodzakelijk zijn. In combinatie met de relatief soepele verkeersafwikkeling op de interne kruispunten in het plangebied zijn bij uitvoering van het fietsnetwerk conform het Investeringsbesluit Buiksloterham geen verkeersveiligheidsknelpunten voor het fietsverkeer te verwachten (zie ook paragraaf 4.3, onderdeel Basisprofiel).

De verkeersveiligheid is bij de uitwerking van de kruispunten en wegvakken wel een belangrijk aandachtspunt.

In de analyse van de verkeersafwikkeling in het verkeersonderzoek Buiksloterham is de verkeersafwikkeling doorgerekend op een viertakskruispunt Asterweg-Distelweg-Ridderspoorweg. Dit kruispunt zal echter een vormgeving krijgen als twee T-

aansluitingen. Voor de verkeersafwikkeling is dit gunstig, omdat per kruispunt minder (deel)conflicten optreden, waardoor per saldo meer capaciteit beschikbaar is.

De verkeersveiligheid in Buiksloterham is getoetst aan de hand van de geldende basiseisen voor een duurzaam veilig wegennet (Leidraad Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen, CROW-publicatie 192): functionaliteit van het wegennet, homogeniteit van het verkeer en voorspelbaarheid van het verkeersgedrag.

Functionaliteit van het wegennet

De wegenstructuur van Buiksloterdam kent een heldere opzet. Door het beperkte aantal aansluitingen op het stedelijk hoofdwegennet, mede ingegeven door de waterkruisingen in het gebied, zal de hoofdontsluiting van het gebied vanzelf als zodanig functioneren.

De wegen in Buiksloterham hebben tijdens en na de transformatie van het gebied een dubbelfunctie, voor de toegang naar de langsliggende bedrijven en een functie voor de toegang tot de woongebieden. Deze situatie is te vergelijken met een situatie op een 'traditioneel' bedrijventerrein waar het wegennet een functie heeft voor de ontsluiting van een achterliggend (woon)gebied.

In de Leidraad wordt aangegeven dat het toepassen van gebiedsontsluitingswegen op bedrijventerreinen (een weg van een hogere categorie) aan de orde is vanaf circa 30 tot 50 ha bedrijventerrein. Bij de oppervlakte van Buiksloterham (119 ha bruto) past de toepassing van gebiedsontsluitingswegen op het terrein. In Buiksloterham is een duidelijke hoofdontsluitingsweg aanwezig: de nieuwe Ridderspoorweg. Ook de Distelweg en de Asterweg hebben echter een functie als ontsluitingsweg. Beide zijn geen onderdeel van het Hoofdnets Auto van de gemeente Amsterdam.

De Ridderspoorweg, de Distelweg en de Asterweg krijgen een categorisering als gebiedsontsluitingsweg. Bij een categorisering als gebiedsontsluitingsweg kunnen, volgens de Leidraad, uitritten van bedrijven worden toegestaan en is het mogelijk het fietsverkeer met fietsstroken een plaats te geven.

Alle overige wegen in het plangebied zijn erftoegangswegen met een verzamelfunctie. Het verschil tussen een categorisering als gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg met een verzamelfunctie is gelegen in de voorrang op de kruispunten. Bij een erftoegangsweg zijn kruispunten gelijkwaardig, bij gebiedsontsluitingswegen geldt voorrang.

Homogeniteit van het verkeer

De eis van homogeniteit van het verkeer kent twee uitwerkingen:

- Scheiding van verkeerssoorten met een groot verschil in massa en richting;
- Zorgen voor een lage snelheid op kruispunten bij conflicten waarbij verkeersdeelnemers met een groot verschil in massa en richting samenkomen.

Voor voetgangers zijn in Buiksloterham langs de ontsluitingswegen aparte voorzieningen voorzien en is in dit verband dus sprake van een scheiding. Voor de oversteekbaarheid van de wegen zijn aanvullende voorzieningen nodig. Hierop wordt in het verkeersonderzoek Buiksloterham nader ingegaan.

Voor het fietsverkeer zijn in de uiteindelijke situatie fietspaden gedacht. Gezien de beschikbare profielen wordt echter vooralsnog volstaan met fietsstroken. Dit kan betekenen dat aanvullende snelheidsremmende voorzieningen nodig zijn om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met het gebruik door vrachtverkeer.

Voorspelbaarheid van het verkeersgedrag

Gezien de toekomstige wegomgeving in Buiksloterham behoren zowel de kenmerken van een bedrijventerrein, zoals draaiende vrachtauto's, als kenmerken van woongebieden, zoals fietsverkeer, tot het reguliere wegbeeld en dus tot het verwachtingspatroon van de verkeersdeelnemer.

Bij een goed vormgegeven inrichting van het terrein van het bedrijf, kost het in of uitdraaien van een uitrit niet meer tijd dan bij het oprijden van de hoofdweg uit een zijstraat. Bij een goed vormgegeven profielindeling van de wegen in het gebied is er voor fietsers, voetgangers en vrachtverkeer voldoende ruimte. Een dergelijke indeling is binnen het verkeersareaal zoals dat wordt aangegeven op de bestemmingsplankaart goed mogelijk. De huidige ruimte voor laden en lossen wordt in dit bestemmingsplan niet aangepast.

Niet in alle gevallen kunnen de uiteindelijke profielen met vrijliggende fietspaden binnen de grenzen van het bestemmingsplan worden gerealiseerd. Daarom is ook getoetst wat de mogelijkheden zijn voor een verkeersveilige afwikkeling binnen de bestaande profielen. De transformatie van Buiksloterham bestaat met betrekking tot wegprofielen uit drie stadia: zoals omschreven in paragraaf 4.3 en 7.3 wordt het fietsnet niet in één keer gerealiseerd.

De profielen bieden echter wel voldoende ruimte om de wegen met een doorgaande functie te voorzien van fietsstroken. Binnen de kaders van het bestemmingsplan Buiksloterham zijn daarmee voldoende mogelijkheden aanwezig om te voldoen aan de eisen van een duurzaam veilig wegennet, ook gezien het feit dat met dit bestemmingsplan nog niet alle profielen kunnen worden gerealiseerd. Er kan worden voldaan aan een functioneel wegennet met voldoende homogeniteit van verkeer en voorspelbaarheid van het verkeersgedrag.

8.4 Sociale veiligheid

Buiksloterham wordt herontwikkeld van een extensief gebruikt industrieterrein tot een intensief gebruikt woon- en werkgebied. Dit heeft positieve gevolgen voor de sociale veiligheid en leefbaarheid van het plangebied. Deze gevolgen zijn nader omschreven in de MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks (Oranjewoud, d.d. mei 2005, rapportnummer I382.2005).

In de Nota Ruimte wordt gesteld dat functiemenging, transformatie en functieverandering van onder meer verouderde haven- en industriegebieden en revitalisering van bedrijventerreinen nodig zijn om de leefbaarheid in de grote steden te verbeteren. Uitgangspunt van het Sociaal Structuurplan 'Wat Amsterdam beweegt 2004-2015' (SSP) is dat de bewoners van Amsterdam hun betrokkenheid tot uitdrukking kunnen brengen door actief deel te nemen aan de stad. Dit vraagt onder meer om een woon- en

leefomgeving waarin mensen zich thuis voelen, waarmee zij een verbinding kunnen aangaan. Functiemenging waardoor de leefbaarheid ook na werktijden is gewaarborgd, is een belangrijk instrument voor een positieve ontwikkeling in de directe woon- en leefomgeving van burgers.

De sociale veiligheid in en rond het plangebied is in de huidige situatie niet optimaal. Het bedrijventerrein wordt extensief gebruikt en meerdere delen liggen braak. Er is sprake van een voornamelijk eenzijdige werkfunctie, wat leidt tot een geringe sociale controle in de avond- en nachturen. Daarnaast is het plangebied op diverse plaatsen slecht verlicht. In een aantal straten is geen door- en overzicht en het aantal vluchtroutes is beperkt. Op dit moment draagt Buksloterham niet bij aan de leefbaarheid van Amsterdam-Noord. Het plangebied creëert een achterkantsituatie voor de omliggende woonwijken en vormt een barrière naar het IJ en de kanalen. Door de te verwachten afname van de bedrijvigheid zal de leefbaarheid en sociale veiligheid verder teruglopen indien herontwikkeling van het gebied uitblijft.

De herontwikkeling van Buksloterham heeft een positief effect op de sociale veiligheid en leefbaarheid van het plangebied. Het plangebied wordt open en toegankelijk. Door menging van de functies wonen en werken is er op de meeste momenten van de dag en de week sprake van meer sociale controle in het gebied. Door de ontwikkeling gaat het plangebied meer dan nu het geval is onderdeel uitmaken van de stad en van Amsterdam-Noord. Het voorzieningenniveau wordt uitgebreid en verbeterd. Hiervan profiteert ook de omgeving van het gebied. De geplande woningbouw zal doorstroommogelijkheden creëren voor de bewoners van Amsterdam-Noord. De nieuwe arbeidsplaatsen zijn een stimulans voor de lokale economie en werkgelegenheid. Er wordt openbare ruimte gecreëerd in de vorm van openbaar groen en het wordt aantrekkelijker gemaakt om langs het IJ te verblijven. Het zicht op het bedrijventerrein wordt vervangen door zicht op woon-, werk- en voorzieningencplexen.

9. Water

Water speelt van oudsher een belangrijke rol in en rond Buksloterham. Het IJ, de kanalen en de insteekhavens structureren het plangebied en geven het gebied identiteit. Van oudsher is een groot deel van de activiteiten in het plangebied gericht geweest op het water. In het kader van de herontwikkeling van Buksloterham wordt water beschouwd als extra openbare ruimte. In dit hoofdstuk worden aan de hand van beleid en regelgeving de resultaten van de watertoets beschreven. Daarbij worden de gevolgen van de ontwikkeling van het plangebied voor de waterhuishoudkundige aspecten in beeld gebracht.

9.1 Beleid, wet- en regelgeving

Waterparagraaf en watertoets

Sinds 1 november 2003 is er een wettelijke verplichting om een waterparagraaf op te nemen in de toelichting bij onder andere bestemmingsplannen. In de waterparagraaf wordt beschreven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De waterparagraaf geeft ook een weergave van de

watertoets. De Handreiking Watertoets 2 uit december 2003 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat omschrijft de watertoets als het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. Op grond van de KRW moeten lidstaten er voor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2015 een 'goede toestand' van de Europese wateren wordt bereikt. De KRW heeft tot doel om:

- Van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- De beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- Het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- De gevolgen van overstroming en droogte te beperken;

Tot het moment waarop de implementatie van de KRW gereed is, moeten lidstaten voorkomen dat besluiten worden genomen die leiden tot een achteruitgang van de waterkwaliteit. Om hieraan te voldoen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de Leidraad 'Gevolgen van de KRW voor fysieke projecten in en om het water' een stappenplan opgesteld waarmee overheden kunnen beoordelen of de KRW een belemmering vormt voor de uitvoering van een project, zoals een bestemmingsplan. Uitgangspunt van dit stappenplan is dat in een vroeg stadium van de planvorming moet worden beoordeeld of het project een risico vormt voor de chemische of ecologische waterkwaliteit of de grondwaterstand.

Ter implementatie van de KRW hebben alle waterbeheerders, zowel van oppervlakte-water als van grondwater, een ontwerp-beheerplan opgesteld. Deze plannen worden uiteindelijk gebundeld in stroomgebiedbeheerplannen. Naar verwachting zijn de beheerplannen eind 2009 vastgesteld.

Waterwet

Om te kunnen voldoen aan de eisen die het waterbeheer stelt, wordt een nieuwe integrale Waterwet voorbereid. De Waterwet sluit op aan op de Wro, waardoor de relatie met het ruimtelijk omgevingsbeleid wordt versterkt. Met één integrale wet wordt ook het uitvoeren van de Europese KRW eenvoudiger. De Waterwet regelt dat een zestal afzonderlijke vergunningen opgaan in één integrale watervergunning.

Vierde nota waterhuishouding

In de Vierde nota waterhuishouding zijn de belangrijkste nationale beleidsdoelstellingen met betrekking tot het waterbeheer vastgelegd voor de periode 1998-2006. In verband met het vaststellen van de stroomgebiedbeheerplannen is in 2007 de werking van de nota verlengd tot en met 2009. De Vierde nota waterhuishouding gaat uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Hoofddoelstelling van de nota is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land. Verdere uitgangspunten zijn dat zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze moet worden omgegaan met het water en de watersystemen en dat een goede samenhang tussen waterbeleid, milieubeleid en ruimtelijke ordening moet worden bewerkstelligd.

Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Het doel van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (op 1 december 1970 in werking getreden) is het bestrijden en voorkomen van verontreiniging van oppervlaktewateren met het oog op de verschillende functies die deze wateren in onze samenleving vervullen. De wet geeft niet aan hoe de waterverontreiniging moet worden bestreden maar geeft het kader aan waarbinnen de bestrijding van de verontreinigingen moet plaatsvinden en geeft de mogelijkheid tot het stellen van nadere regels. Op dit moment werkt het Ministerie van Verkeer & Waterstaat aan de Waterwet, een nieuwe wet die naar verwachting op korte termijn onder andere de Wvo gaat vervangen.

Provinciaal Waterplan 2006-2010

In het Provinciaal Waterplan 2006-2010 'Bewust omgaan met Water' zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Om de waterkwaliteit in Noord-Holland te verbeteren, worden in het waterplan stappen beschreven om aan de Europese KRW te voldoen. Provinciale Staten stellen in 2009 waterkwaliteitsdoelen vast die samen met de waterschappen, gemeenten en maatschappelijke organisaties worden geformuleerd.

Waterplan Amsterdam

Het Waterplan Amsterdam, in 2002 goedgekeurd door de gemeente en Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, bevat de visie van de gemeente en de waterbeheerder op het gewenste beleid voor de komende jaren. In het waterplan zijn de gewenste inrichting, het beoogde gebruik en het toekomstige beheer van het water in de stad omschreven in de vorm van een streefbeeld voor 2030. Kort samengevat komt dit streefbeeld neer op het volgende. Een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt.

Nota grondwater Amsterdam 2007-2011

De Nota grondwater heeft tot doel de vermindering van de grondwateroverlast en onderlast. Het streefbeeld voor langere termijn gaat uit van 80 procent minder bestaande overlast en geen nieuwe problemen. Bij nieuwbouwplannen wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd om de inrichting en het gebruik van het plangebied af te stemmen op de grondwatersituatie:

- Aanleg van open water;
- Integraal ophogen van het maaiveld;
- Grondverbetering;
- Aanpassing in de bouwwijze of het gebruik.

Waterplan stadsdeel Amsterdam-Noord

Het stadsdeel Amsterdam Noord, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben in juli 2006 gezamenlijk het Waterplan Amsterdam-Noord vastgesteld. Het plan formuleert de beleidsdoelstellingen op het gebied van water voor Amsterdam-Noord. Het in het plan omschreven ambitieniveau sluit aan op de doelstellingen zoals omschreven in het Waterplan Amsterdam.

Uitgangspunt van het in het Waterplan Amsterdam-Noord geformuleerde beleid is om de problemen op het gebied van water integraal aan te pakken. Speciaal aandachtsgebied is de relatie tussen water en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan formuleert de volgende doelstellingen:

- Voldoende ruimte voor water;
- Ecologisch gezond water;
- Integratie van water en groen;
- Het versterken van de belevingswaarde van water en groen;
- Duurzaam en evenwichtig gebruik van water;
- Duurzaam omgaan met grondwater.

In het plan is een aantal beleidsdoelstellingen nader uitgewerkt dat ook relevant is voor de watertoets. Het gaat om waterberging, grondwater, waterkwaliteit en tot slot ecologie, recreatie en belevingswaarde.

- Waterberging. Leidraad is de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Dat wil zeggen dat eerst geprobeerd wordt het regenwater zo lang mogelijk vast te houden. Als dat niet goed lukt, moet het water tijdelijk worden opgeslagen. Pas daarna kan het worden afgevoerd. De doelstelling op basisniveau voor waterberging houdt in dat bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere ingrepen in de openbare ruimte de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat toename van verhard oppervlak en/of dempingen binnen het gebied waar de ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, gecompenseerd moeten worden. De doelstelling op ambitieniveau voor waterberging houdt in dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gestreefd wordt naar een optimaal functionerend watersysteem. Dat wil zeggen dat zoveel waterberging wordt gerealiseerd dat het gebied tijdens neerslagpieken het water zelf kan opvangen en de boezem niet extra wordt belast. Grofweg wordt ervan uitgegaan dat gemiddeld 10 procent van de openbare ruimte ingezet moet worden voor (piek)berging van water.
- Grondwater. In gebieden die nieuw worden ingericht of heringericht en waarvoor een ruimtelijk plan wordt opgesteld, moet worden gezorgd dat de bestemming en de (toekomstige) grondwatersituatie goed op elkaar worden afgestemd. Doelstelling is om geen nieuwe situaties met grondwateroverlast te laten

ontstaan. Waternet toetst of de ruimtelijke plannen voldoen aan de criteria die zijn vastgelegd in de Nota grondwater Amsterdam 2007-2011. Eén van deze criteria is de grondwaternorm. In stedelijk gebied mag de grondwaterstand gemiddeld niet vaker dan eens in de twee jaar en niet langer dan vijf dagen achtereen hoger zijn dan 0,5 meter onder maaiveld bij bouwen zonder kruipruimte. In geval van bouwen met kruipruimte is de norm 0,9 meter onder maaiveld. Wanneer de norm niet kan worden gehaald moeten maatregelen worden genomen in de vorm van ophoging van het maaiveld of verbetering van de ontwatering door middel van watergangen.

- **Waterkwaliteit.** Een belangrijke leidraad is het principe 'schoonhouden-scheiden-zuiveren'. Dat wil zeggen dat eerst ingezet wordt op het aanpakken van bronnen van waterverontreiniging. Vervolgens wordt schoon regenwater gescheiden van het afvalwater en rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd of in de bodem geïnfiltreerd. Ten slotte wordt afvalwater naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) gebracht en gezuiverd. In het nieuwe waterbeleid worden waterkwaliteitsdoelstellingen gekoppeld aan de gewenste levensgemeenschap en functie voor een bepaald type water. Per waterfunctie is in het waterplan een ambitieniveau weergegeven. Het streven is om de genoemde functieniveaus uiterlijk in 2015 te realiseren.
- **Ecologie, recreatie en belevingswaarde.** Blijkens het plan wordt gestreefd naar de integratie van landelijk en stedelijk water om peilverschillen en barrières op te heffen. Dit betekent dat oude waterverbindingen hersteld en/of nieuwe verbindingen gemaakt moeten worden.

9.2 Waterkwantiteit

Kwantiteit oppervlaktewater

De belangrijkste watergang rond Buisklosterham is het IJ. Het IJ, onderdeel van de Noordzeekanaalboezem en beheergebied van Rijkswaterstaat, is een binnenwater met een beheerst peil van ongeveer NAP -0,4 meter. Aan de westzijde sluiten de Oranjesluizen het IJ af van het IJsselmeer. Aan de oostzijde sluit het sluiscomplex IJmuiden het Noordzeekanaal af van de Noordzee.

De kanalen in en om het plangebied (Tolhuiskanaal, Buisklosterkanaal, Johan van Hasseltkanaal, Papaverkanaal, Noordhollandsch kanaal, Zijkanaal I) maken deel uit van het beheergebied van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (uitvoering: Waternet). Deze kanalen staan in open verbinding met het IJ en hebben hetzelfde waterpeil als het IJ. De waterdiepten in deze kanalen liggen tussen de 2,2 meter en 3,6 meter. Het Zijkanaal I en het Noordhollandsch kanaal ten westen en ten oosten van het plangebied verbinden het IJ met het achterland. Deze verbindingen zijn van belang voor de afwatering van het achterland. Naast het IJ, de kanalen en de insteekhavens komt in het gebied geen oppervlaktewater voor.

Bij de herontwikkeling van het bestemmingsplangebied is het huidige stelsel van kanalen en insteekhavens een belangrijk gegeven. Langs de oever van het IJ is een demping voorzien. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met Haven Amsterdam. Een aantal

dempingen van delen van kanalen en insteekhavens heeft reeds plaatsgevonden. De overige insteekkanalen blijven gehandhaafd.

In het kader van het Masterplan Noordelijke IJ-oever is aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd of concessie nodig is voor de beoogde dempingen ingevolge de Wet op de droogmakerijen en indijkingen (Staatsblad 1904, nr. 147). Uit een brief van Rijkswaterstaat (d.d. 8 juli 2003) blijkt dat dit niet het geval is. Voor de beoogde dempingen in het IJ is wel een vergunning nodig ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr).

In de waterbalans Buiskloterham van 27 april 2006 wordt een overzicht gegeven van het waterverlies en de watertoevoeging als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied. Uit de waterbalans blijkt dat de ontwikkeling van Buiskloterham leidt tot een demping van ruim 2,5 hectare. De dempingen zullen gefaseerd worden uitgevoerd. In totaal wordt 0,25 hectare open gegraven. Dit leidt tot een ontgroning van in totaal 7.200 m³. Per saldo zal de ontwikkeling van het plangebied derhalve leiden tot een demping van circa 2,3 hectare.

Watercompensatie

Voor de ontwikkeling van de plangebieden Buiskloterham en Overhoeks wordt water gedempt. Met instemming van Rijkswaterstaat en Waternet wordt de compensatie voor de dempingen gerealiseerd in de waterbalans van de Noorder IJ-plas. Hiertoe zal een open verbinding worden gerealiseerd tussen het zuidelijk deel van de Noorder IJ-plas en het IJ (Zijkanaal H).

Het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, Waternet en stadsdeel Amsterdam-Noord zijn gestart met de plannen om de Noorder IJ-plas te gaan verondiepen en de landschappelijke kwaliteiten te verbeteren. Om dit in de Noorder IJ-plas te krijgen dienen twee coupures te worden gemaakt, één tussen de kleine- en de grote plas en één tussen de kleine plas en Zijkanaal H. Deze laatste coupure wordt om twee redenen gemaakt. Enerzijds in het kader van de watercompensatie voor Buiskloterham, anderzijds om de verondieping van de plas mogelijk te maken.

Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Amsterdam-Noord is in februari 2008 akkoord gegaan met het inrichtingsplan Noorder IJ-plas waarin deze ingreep is beschreven. De stadsdeelraad van Amsterdam-Noord heeft het inrichtingsplan op 23 april 2008 vastgesteld. Naar verwachting zal de compensatie op korte termijn gerealiseerd zijn. Voor het maken van de coupure dient bij Rijkswaterstaat een vergunning in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken te worden aangevraagd. Wanneer het inrichtingsplan Noorder IJ-plas niet wordt uitgevoerd, wordt de coupure door de gemeente zelf gerealiseerd. De voorbereidingen daarvoor zijn dan ook getroffen. De kosten voor de coupure worden betaald door de gemeente en worden gedekt uit de grondexploitaties van de gebieden Buiskloterham en Overhoeks. Naast de coupure wordt het verstevigen van de isolerende werking tussen de noordelijke en zuidelijke plas bekostigd uit deze grondexploitaties.

Aangezien de Noordelijke IJ-oever wordt ontwikkeld over een periode van ongeveer twintig jaar zal compensatie niet gelijk lopen met de demping. Rijkswaterstaat accepteert deze gefaseerde compensatie onder voorwaarde dat de gemeente regelmatig

rapporteert over de voortgang. Dit is vastgelegd in een gespreksverslag d.d. 8 maart 2005. Rijkswaterstaat heeft per brief d.d. 22 mei 2008 aangegeven akkoord te zijn met de uitgangspunten van de watercompensatie en dat de uitvoering geheel conform de gemaakte afspraken is.

Veiligheid

Het plangebied ligt buitendijks van de scheidingsdijken, de primaire waterkeringen rondom de boezem van het Noordzeekanaal, en behoort hierdoor tot het boezemland. Boezemland dat lager ligt dan het maatgevende boezempeil kan bij hoge waterstanden in de boezem onder water lopen. Het maatgevende boezempeil is op NAP 0 meter gesteld, het streefpeil is NAP -0,4 meter. Het huidige maaiveld van het bestemmingsplangebied ligt op NAP 1 meter. Er zijn dus geen maatregelen nodig om overstromingen te voorkomen.

Afwatering hemelwater

De transformatie van Buiksloterham heeft een positief effect op de afwateringstoestand in het gebied. In de huidige situatie is totale oppervlakte van Buiksloterham (circa 735.000 vierkante meter) geheel bebouwd c.q. verhard, afgezien van enkele braakliggende terreinen. In totaal wordt 2,3 hectare gedempt, zodat het totale oppervlak van Buiksloterham circa 758.000 vierkante meter zal beslaan. De ontwikkeling van het plangebied leidt tot een toename van het infiltrerend vermogen van het plangebied door de aanleg van parken, tuinen en hoven. In totaal wordt 4,6 hectare groen gerealiseerd. Dat betekent dat het verhard oppervlak afneemt met 46.000 vierkante meter tot in totaal 712.000 vierkante meter.

Kwantiteit grondwater

In de huidige situatie is de ontwatering van het plangebied matig en is de kans op grondwateroverlast aanwezig. De grondwaterstanden in Buiksloterham zijn hoog ten opzichte van de maaiveldhoogten. Uit het rapport "Grondwateronderzoek Buiksloterham" (Ingenieursbureau Amsterdam, d.d. 9 juli 2004, projectnummer 111184) blijkt dat zonder maatregelen de grondwaternorm uit de Nota grondwater Amsterdam niet wordt gehaald.

De grondwaterproblematiek in het plangebied zal, voor zover het de eerst te ontwikkelen locaties betreft, worden opgelost door een combinatie van kruipruimteloos bouwen, ophoging van het maaiveld met een leeflaag van goed doorlatend zand en het verbeteren van de doorlatendheid van de oeverconstructies (zie rapport "Maatregelen tegen grondwateroverlast ontwikkelkavels in de Buiksloterham", Tauw, d.d. 20 augustus 2007, projectnummer 4410099). Doorlatendheid van de oeverconstructies kan pas worden gerealiseerd na sanering van de bodem, omdat de afvloeiing anders zou kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlaktewater buiten de oevers. Zolang de oeverconstructies nog niet doorlatend zijn, en ten behoeve van de kavels die niet aan het water liggen, worden andere maatregelen genomen, zoals het aanbrengen van grindkoffers, drainage of het toepassen van grondverbetering.

Waternet onderschrijft in haar advies op het Investeringsbesluit Buiksloterham (d.d. 5 juli 2006) het belang van bovenomschreven maatregelen. De maatregelen zullen worden geborgd bij de privaatrechtelijke uitgifte van de gronden. Voor zover gronden, zoals

kades, in beheer blijven bij de gemeente zullen deze maatregelen door de gemeente worden gerealiseerd.

9.3 Waterkwaliteit

Kwaliteit oppervlaktewater

Het oppervlaktewater van het IJ, de kanalen en de insteekhavens voldoen aan algemene normen voor pH (zuurgraad), doorzicht, zuurstof en temperaturen, zware metalen. De jaargemiddelde concentraties van fosfaat, stikstof, koper liggen echter boven het MTR-niveau (Maximaal Toelaatbaar Risico). In het kader van de herontwikkeling van Buiksloterham zal het huidige gemengde rioolstelsel worden vervangen door een verbeterd gescheiden stelsel. De kwaliteit van het oppervlaktewater zal hierdoor naar verwachting aanzienlijk verbeteren.

Bij een verbeterd gescheiden rioolstelsel stroomt het afvalwater en de eerste regen die straatvuil van de weg meeneemt via het riool naar de waterzuiveringsinstallaties. De schone regen komt in de andere buis en wordt direct afgevoerd naar het oppervlaktewater. Regenwater dat via een verbeterd gescheiden stelsel wordt afgevoerd, vormt een geringere belasting voor de kwaliteit van het oppervlaktewater dan overstorting vanuit een gemengd rioolstelsel. Waternet toetst de vergunningaanvragen voor de aanleg van riolering en zal op dat moment bepalen of de gemeente en ontwikkelaar aan de eisen hebben voldaan. Tijdens de uitvoeringsvoorbereiding treden de gemeente en Waternet hierover in overleg.

Om verontreiniging als gevolg van de planontwikkeling te voorkomen mag geen gebruik worden gemaakt van onbehandeld koper, zink, lood, teerhoudende dakbedekking (PAK's) en andere uitlopende materialen die in aanraking komen (met regenwater dat in contact komt) met grondwater of oppervlaktewater. Dit is conform het advies van Waternet op het Investeringsbesluit Buiksloterham. De maatregelen zullen worden geborgd bij de privaatrechtelijke uitgifte van de gronden.

Kwaliteit grondwater

De kwaliteit van het grondwater hangt vooral samen met de in het plangebied aanwezige bodemverontreiniging. Ongeveer 80 procent van Buiksloterham is in meer of mindere mate verontreinigd met immobiele verontreinigingen waaronder metalen en asbest. Daarnaast zijn grote delen van Buiksloterham verontreinigd met mobiele stoffen. Deze verontreinigingen bestaan met name uit vluchtige gechloreerde organische verbindingen (VOCI) en minerale olie. Twee VOCI verontreinigingen (diep grondwater) zijn van een dusdanige omvang dat hier sprake is van spoedeisende sanering. Deze saneringen moeten altijd worden uitgevoerd. De waterbodem in het IJ en in de havens is op de meeste locaties zwaar verontreinigd.

De bodemproblematiek wordt conform het 'functiegerichte saneringsbeleid' van de gemeente Amsterdam aangepakt. Mobiele verontreinigingen worden verwijderd, grond met immobiele lichte verontreinigingen wordt zoveel mogelijk hergebruikt en de waterbodem wordt gesaneerd. Waar nodig wordt een leeflaag aangebracht ten behoeve van de beoogde functie. Door het gebied op te hogen wordt de noodzaak tot afgraven en afvoeren van verontreinigde grond zoveel mogelijk beperkt. Daardoor verbetert de

waterkwaliteit zowel van grondwater (door de bodemsanering) als van het oppervlaktewater (door de waterbodemsanering).

Ecologie

Het IJ-water, met zijn insteekhavens en zijkanalen, heeft gradiëntrijk water met lokale verschillen in zout- en zuurstofgehalte. De belangrijkste ecologische potentie van het gebied ligt in het maken van nu ontbrekende ondiepe oevers tussen land en water. Deze kunnen als kraamkamer voor vissen en kreeftachtigen functioneren en bieden kansen als leefgebied voor amfibieën, watervogels en libellen.

Zoals aangegeven in paragraaf 9.2 zal compensatie voor de dempingen in het plangebied worden gerealiseerd in de Noorder IJ-plas. De plas krijgt volgens het inrichtingsplan, vastgesteld door stadsdeelraad van Amsterdam-Noord, een ecologische invulling. Op grond van het Ecologisch onderzoek Noorder IJ-plas, uitgevoerd door Grontmij/Aquasense in 2007 zullen de volgende maatregelen worden getroffen:

- De kleine plas wordt in verbinding gesteld met het Noordzeekanaal. De ontstane lagune wordt gedeeltelijk verondiept en voorzien van natuurvriendelijke oevers;
- Ook de grote plas wordt in verbinding gesteld met het Noordzeekanaal middels een inlaat;
- Er wordt gecontroleerd brak water in de grote plas ingelaten om weer goede kansen te geven aan de ontwikkeling van karakteristieke levensgemeenschappen van het brakke water;
- De grote plas wordt verondiept. Hierdoor worden de levensomstandigheden voor waterplanten en fauna verbeterd en wordt tegelijkertijd tegemoet gekomen aan de behoefte aan grondberging;
- In het ruderaal terrein wordt de afwisseling van rietlanden, ruigten, struwelen en bos gehandhaafd;
- Op een deel van de grote plas kan worden gevaren met kano's en roeiboten en er kan worden gezwommen. Het ruderaal terrein wordt ingericht voor extensieve recreatie, vooral wandelen en fietsen, gericht op natuurbeleving.

Op basis van het vastgestelde inrichtingsplan worden het vigerende structuurplan en streekplan aangepast. De plas wordt daarmee onderdeel van de hoofdgroenstructuur.

Belevingswaarde

De mogelijkheden om water te beleven in Buiksloterham zijn aanwezig, maar kunnen in de huidige situatie niet optimaal worden benut omdat de meeste oevers langs het IJ en de Johan van Hasselkanaal niet openbaar toegankelijk zijn. De herinrichting van het gebied zal de relatie met het water en de beleving daarvan verbeteren. De belangrijkste bijdrage hieraan wordt geleverd door de openbare oevers langs het IJ en de kanalen. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van het water wordt versterkt en de nieuwe functies zullen meer op en naar het water worden gericht dan in de huidige situatie.

10 Natuurwaarden en ecologie

De ontwikkeling van Buiksloterham dient te worden getoetst aan beleid en regelgeving over natuurwaarden en ecologie. Naast het toetsen van de ontwikkeling aan groenbeleid zijn in het kader van dit bestemmingsplan de effecten op flora en fauna bepaald door middel van een natuurtoets. De betreffende rapportage “Natuurtoets Buiksloterham” (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, maart 2007) is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten en de conclusies van het onderzoek samengevat.

10.1 Beleid, wet- en regelgeving

Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet

Op landelijk niveau bestaat ten aanzien van ecologie en natuurbescherming uitgebreide wet- en regelgeving. Deze geschiedt via twee sporen:

- Soortbescherming: de bescherming van planten- en diersoorten (onafhankelijk van de status van het gebied waar ze voorkomen) is geregeld in de Flora- en faunawet, die op 1 april 2002 in werking is getreden. De wet bevat een aantal verbodsbepalingen om ervoor te zorgen dat in het wild levende soorten zoveel mogelijk met rust worden gelaten. Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is “nee, tenzij”. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op bepaalde soorten in principe verboden zijn. Als de verbodsbepalingen worden overtreden dient in principe een ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. In veel gevallen kan ontheffing worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige instandhouding van de soort. Van het verbod op schadelijk handelingen (“nee”) kan onder voorwaarden (“tenzij”) worden afgeweken, met een ontheffing of een vrijstelling. Voor alle planten en dieren, ongeacht of deze beschermd zijn, geldt een zorgplicht.
- Gebiedsbescherming: de bescherming van gebieden vindt plaats volgens de gewijzigde Natuurbeschermingswet, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden. Deze wet regelt naast de bescherming van gebieden, die als staats- of beschermd natuurmonument zijn aangewezen tevens de gebieden die zijn aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze juridische status geeft een extra bescherming aan bijzonder waardevolle en kwetsbare natuurgebieden. Deze gebieden maken deel uit van de Europese Ecologische Hoofdstructuur (Natura 2000). Het belangrijkste onderdeel van de wet is dat een aparte vergunning nodig is voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor het natuurmonument of de Speciale Beschermingszone. Het gaat daarbij zowel om activiteiten binnen als buiten het natuurgebied.

Natuureffectrapportage Amsterdam-Noord

Uit de Natuureffectrapportage stadsdeel Amsterdam-Noord (2006) blijkt dat het stadsdeel de mogelijkheden voor natuur wenst te vergroten door de kwaliteit van het bestaande

groen te versterken. Dit geschiedt onder andere door binnen nieuwe en lopende projecten zo goed mogelijk met de bestaande natuur rekening te houden door bijvoorbeeld in gebouwen voorzieningen te treffen voor holenbroeders zoals de mus, vleermuis en gierzwaluw en natuurlijke oevers aan te leggen.

Groenplan Amsterdam-Noord

In 2005 is het Groenplan Amsterdam-Noord vastgesteld met daarin een wensbeeld voor optimale groenstructuur. Het wensbeeld is kaderstelling voor de projecten die in Noord de komende jaren gaan spelen. De concrete beleidsvoornemens van het Groenplan zijn:

- Verbeteren van groene verbindingen in het buitengebied;
- Openbaar maken van de IJ-oevers, herstellen van de Waterlandse Zeedijk als cultuurhistorisch monument en ontwikkelen tot recreatieve fiets- en wandelroute;
- Waar mogelijk kiezen voor natuurvriendelijke oevers en ecologisch beheer;
- Minimum breedte voor belangrijke doorgaande groenstroken.

10.2 Onderzoekresultaten

In het kader van de Flora- en faunawet heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam onderzoek verricht naar de effecten van het plan op de eventueel aanwezige beschermde plant- en diersoorten (zie bijlage "Natuurtoets Buiksloterham", Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, maart 2007). Voor de natuurtoets is gebruik gemaakt van actuele flora- en faunagegevens uit de Ecologische Atlas van Amsterdam en bestaande kennis van de locatie uit eerdere inventarisaties. In september 2006 heeft DRO aanvullend veldonderzoek uitgevoerd. Hieronder worden de belangrijkste conclusies beschreven.

Beschermde gebieden

Buiksloterham ligt niet in of nabij natuurgebieden die zijn beschermd in het kader van de Habitat- of Vogelrichtlijn (Natura 2000), Ecologische Hoofdstructuur, Provinciale Hoofdstructuur, Hoofdgroenstructuur, Natuurbeschermingswet of een gebied van vergelijkbare orde. De dichtstbijzijnde beschermde natuurgebieden zijn de veenweidegebieden Oostzaner, Westzaner en IJperveld, het Twiske, Varkensland en het IJmeer. Buiksloterham heeft echter geen functionele relatie met deze gebieden.

Beschermde soorten

In het rapport wordt geconcludeerd dat Buiksloterham een beperkte natuurwaarde heeft: er bevinden zich geen onvervangbare leefgebieden. Indien bij de werkzaamheden de zorgplicht en voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen worden toegepast heeft de ontwikkeling van het plangebied naar verwachting geen effect op de populatie van beschermde en niet-beschermde soorten. Bovendien zijn voor deze soorten voldoende alternatieven (vervangend biotoop) in de omgeving van Buiksloterham aanwezig.

Effecten op flora en fauna

In de natuurtoets worden per soortengroep de volgende conclusies ten aanzien van de effecten op de aanwezige flora en fauna beschreven:

- Verspreid door het gebied staan volgroeide bomen en struiken. Er zijn in het plangebied geen beschermde planten aangetroffen. De aangetroffen wondklaver staat op de Rode lijst, maar is geen bijzondere soort omdat deze in Amsterdam vaak gebruikt wordt om ruderaal terreinen in te zaaien. De kademuren van het Johan van Hasseltkanaal bevatten geen kalkrijke specie en zijn daarom ongeschikt voor beschermde muurplanten. Met de inrichting van het gebied zijn geen negatieve effecten ten aanzien van beschermde planten te verwachten.
- In het gebied komen met name algemene broedvogels voor, zoals de heggemus, merel, winterkoning, houtduif, ekster, koolmees, wilde eend en meerkoet. Sommige struwelen zijn geschikt voor broedplaatsen van de fitis, tijtjaf en grasmus. De duurzame staat van instandhouding van de aanwezige soorten zal niet worden aangetast. De zwarte roodstaart, niet algemeen voorkomend, verliest door de uitvoering van het plan zijn habitat op het ruderaal terrein langs de Papaverweg.
- In opdracht van DRO heeft Bureau Natuurbeleven in september 2006 een vleermuisonderzoek uitgevoerd, dat onderdeel uitmaakt van de natuurtoets. Van vleermuizen, beschermd in het kader van de Habitatrichtlijn, zijn geen vaste voortplantings-, rust- of verblijfplaatsen aangetroffen. Ook staan er geen bomen met voor vleermuizen bruikbare holtes. In het gebied zijn op zeer beperkte schaal enkele foeragerende dwergvleermuizen en meervleermuizen waargenomen. Deze vleermuizen komen vermoedelijk van kolonies buiten het plangebied. De mogelijkheden voor vleermuizen om in het plangebied te foerageren zijn vrij beperkt, bovendien is het gebied de gehele nacht sterk verlicht. De duurzame staat van instandhouding van de soort zal niet worden aangetast. Aangezien het leefgebied na uitvoering van het plan niet verdwijnt en er voldoende mogelijkheden voor alternatieve locaties worden geboden (zie mitigerende en compenserende maatregelen), wordt verwacht dat ontheffing wordt verleend.

Op de locaties, die in de vervolgfase van de transformatie kunnen worden ontwikkeld, staan enkele gebouwen die geschikt zijn voor verblijfplaatsen van dwergvleermuizen (entree Distelweg en begin Grasweg, zie bijlage "Natuurtoets Buiksloterham"). Aangezien de ontwikkeling van deze locaties op langere termijn plaatsvindt (grotendeels na 2015), kan nog niet geanticipeerd worden op eventuele sloop van gebouwen. Bovendien verhuizen dwergvleermuizen, die in kleine ruimtes (zoals achter spouwmuren, onder dakpannen en achter betimmering) verblijven, regelmatig. Indien deze gebouwen op termijn gesloopt worden, zal de betreffende marktpartij voorafgaand aan de sloop het gebouw moeten controleren op vleermuizen en zo nodig ontheffing aanvragen.

- In het plangebied komen geen beschermde vissen voor. Het IJ met zijn insteekhavens en zijkanalen heeft gradiëntrijk water met veel lokale verschillen in zoutgehalte en zuurstofgehalte. In het IJ leven hierdoor veel algemeen

voorkomende vissoorten, zoals baars, snoek en paling. De breukstenen oever aan het IJ aan de kop Grasweg lijkt als biotoop geschikt voor de rivierdonderpad, maar door de aanwezigheid van brak water en golfslag door boten is de plek ongeschikt.

- In het plangebied komen geen beschermde dagvlinders, libellen of sprinkhanen voor. De ruderaal terreinen zijn begroeid met plantensoorten die vlinders aantrekken. Door het plan zal de aantrekkelijkheid van het gebied voor dagvlinders afnemen. De gunstige staat van instandhouding van vlinders en de bruine sprinkhaan komt niet in gevaar, omdat er voldoende ruderaal terreinen, bermen en taluds overblijven in en rond Amsterdam.
- In het plangebied komen geen grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen voor. De oorzaak hiervan is dat het plangebied te geïsoleerd van groengebieden en ecologische structuren in de omgeving ligt. Het is uitgesloten dat de rugstreeppad het gebied op eigen gelegenheid kan bereiken, omdat de leefgebieden van deze soort zich niet in de omgeving bevinden.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Voor het bestemmingsplan is geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk. In het onderzoek worden, in combinatie met het toepassen van de algemene zorgplicht, voldoende reëel toepasbare mitigerende en compenserende maatregelen genoemd:

- Gedurende het broedseizoen (tussen half februari en half augustus) zijn nesten van broedvogels beschermd. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal een ter zake kundige vaststellen dat er geen broedende vogels aanwezig zijn. Ook wordt geadviseerd om in het winterseizoen voorafgaand aan de werkzaamheden de bomen te kappen en het groen te verwijderen en het vervolgens kaal te houden. Over het algemeen is voor de aanwezige diersoorten de herfst de minst schadelijke periode om werkzaamheden uit te voeren;
- Om de zwarte roodstaart in de toekomstige situatie vervangende nestruimte aan te bieden wordt geadviseerd om in de nieuwbouw neststenen te realiseren. Geadviseerd wordt om de bergen puin langs de Papaverweg in het winterseizoen voorafgaand aan de werkzaamheden op te ruimen.
- Ten aanzien van vissen wordt geadviseerd om bij dempingwerkzaamheden geleidelijk in één richting te dempen. Zodoende raken de vissen niet ingesloten en worden voldoende vluchtmogelijkheden geboden. Daarnaast wordt geadviseerd om dempingwerkzaamheden niet uit te voeren in de voortplantings-tijd (begin maart tot half juli).
- Indien gebouwen op particuliere locaties (entree Distelweg en begin Grasweg) gesloopt gaan worden, dient de ontwikkelende marktpartij nogmaals onderzoek te doen naar kraamkolonies en verblijfplaatsen van vleermuizen. Dit wordt vastgelegd in de bouwvelopovereenkomst. Als kraamkolonies of verblijfplaatsen worden gevonden is ontheffing noodzakelijk. Geadviseerd wordt om in de nieuwe situatie voldoende alternatieven voor vleermuizen te bieden in de

vorm van het openlaten van voegen in nieuwbouw en het aanbrengen van nestkasten. Omdat ook nieuwe bomenrijen worden geplant, zal de betekenis van het gebied als foerageergebied voor vleermuizen toenemen.

Ecologische relaties

In en rond het plangebied is de belangrijkste ecologische relatie die met het IJ en het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal en het IJ vormen de verbinding tussen het zoute water van de Noordzee en het zoete water van het IJsselmeer. De relatie met het achterliggende Waterland is veel geringer en verloopt voornamelijk via de Groene Scheggen Noordhollands Kanaal en het Zijkanaal I.

Ecologische potenties

De belangrijkste ecologische potentie van het bestemmingsplangebied ligt in het versterken van de ecologie van het IJ en de ecologische relatie van het gebied met het IJ. De groene oever langs het IJ en de groene koppen van het Zijkanaal I krijgen stortstenen oevers. De meeste vissoorten zijn gebaat bij ondiepe oeverzones om te paaieren, om eieren af te zetten en om op te groeien. Een toename van ondiepe oeverzones leidt tot een verdere verbetering van de visstand en daarmee van water- en rietvogels als fuut en meerkoet. Ook libellen profiteren mee van ondiepe oeverzones. Bij de ontwikkeling van het gebied krijgt groenontwikkeling een belangrijke plaats. Het nieuwe groen heeft een positief effect voor (algemene) broedvogelsoorten, maar ook voor foeragerende vleermuizen. Daarnaast kunnen voorzieningen worden getroffen voor holenbroedende vogels (zoals de zwarte roodstaart) en vleermuizen.

11. Landschap, archeologie en cultuurhistorie

In 2003 is voor de Noordelijke IJ-oever als geheel een Cultuurhistorische Effectrapportage (Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam, augustus 2003) opgesteld. Deze CHER bevat een uitgebreide beschrijving van de landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarde van het gebied. De aanbevelingen uit de CHER en de inhoud van het Investeringsbesluit Buiksloterham dat ten grondslag heeft gelegen aan dit bestemmingsplan komen in grote lijnen met elkaar overeen. In dit hoofdstuk worden de consequenties van het plan voor het landschap, archeologische en cultuurhistorische waarden beschreven.

11.1 Beleid, wet- en regelgeving

Landschap

Het streekplan (provincie Noord-Holland, 2003) stelt dat, wil Amsterdam haar concurrentiepositie handhaven, fors geïnvesteerd moet worden in de kwaliteit van de groene ruimte, zowel binnen het stedelijk kerngebied als in de landschappen eromheen. In de Landschappelijk Basis Structuur wordt de hoofddoelstelling van het provinciale landschapsbeleid als volgt geformuleerd: het behouden en/of bevorderen van de landschappelijke verscheidenheid en samenhang, zoals die op de verschillende schaalniveaus zijn te onderscheiden.

Archeologie

Het Europese Verdrag van Valletta uit 1992, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Invoering van het verdrag in Nederland gebeurt door middel van aanpassing van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten. Vanaf 1 september 2007 is de implementatie van het Verdrag van Valletta definitief geregeld in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg. De belangrijkste uitgangspunten van de wet zijn:

- Archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem (in-situ) behouden te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen;
- Bij graafwerkzaamheden en ontgroningen moet vooraf onderzoek plaatsvinden naar de kans op versterking van archeologische waarden. Wanneer versterking van waarden verwacht wordt, dient onderzocht te worden of de planvorming zodanig kan worden aangepast dat de waarden beschermd blijven. Indien dit niet mogelijk is, dienen de waarden die verloren gaan door archeologisch onderzoek gedocumenteerd te worden;
- Bodemverstoorders betalen het archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen wanneer behoud in situ niet mogelijk is. Gemeenten kunnen een beroep doen op het Rijk als het opgraven van vondsten 'excessieve kosten' zou vergen die niet op projectontwikkelaars of bouwers kunnen worden verhaald.

Cultuurhistorie

Het nationaal, provinciaal en lokaal beleid streeft naar behoud van cultuurhistorische waarden en structuren. Conform de Belvedere-beleidslijn (Ministeries van OCW, LNV, VROM en V&W, 1999) heeft behoud niet alleen de voorkeur, maar behoud met een functionele invulling ("behoud door ontwikkeling"). De hoofdpunten kunnen als volgt worden samengevat:

- Het erkennen en herkenbaar houden van cultuurhistorische identiteit in zowel het stedelijke als het landelijke gebied;
- Het versterken en benutten van cultuurhistorische identiteit en de daarvoor bepalende kwaliteiten van de van de cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden van Nederland, de zogenoemde Belvedere-gebieden;
- Het scheppen van voorwaarden ten behoeve van initiatieven van derden gericht op thematische versterking van de cultuurhistorie;
- Het verspreiden en toegankelijk maken van de kennis over cultuurhistorie, alsmede het stimuleren van de kansen van cultuurhistorie als inspiratiebron voor de ruimtelijke inrichting en het ontwerp.

Met het streekplan Noord-Holland Zuid zet de provincie in op een ruimtelijke ontwikkeling die de cultuurhistorie zichtbaar houdt en zo mogelijk versterkt. Specifiek ten behoeve van in onbruik geraakte cultuurhistorisch waardevolle industriecomplexen vermeldt het streekplan de volgende uitgangspunten:

- Behoud en hergebruik van de historische structuur en gebouwen;
- Openbare toegankelijkheid;

- Multifunctioneel en innovatief ruimtegebruik;
- Bereikbaarheid in de vorm van openbaar vervoer (gewenst);
- Bedrijvigheid in combinatie met maatschappelijke en recreatieve functies en indien mogelijk met wonen.

Binnen het beleid van de gemeente Amsterdam is er, naast het behoud van monumenten, een groeiende belangstelling voor kwaliteiten van de historische woonomgeving in het algemeen. Het Amsterdamse college streeft naar een integrale en gebiedsgerichte aanpak. Juist bij transformatie, herstructurering en vernieuwing is het van belang om de oorspronkelijke beeldkwaliteit van de gebouwde omgeving te behouden, in te passen, tot inspiratie te laten dienen of ontwikkelingen te laten aansluiten bij de oorspronkelijke waardevolle beeldkwaliteit.

11.2 Landschap

De Nieuwendammerdijk en de Buiskloterdijk stammen uit de Middeleeuwen. Ooit waren het dijken langs het IJ die de Zuiderzee moesten weren. Thans slingeren ze landinwaarts met hun typerende dijkhuizen als landschappelijke linten door Amsterdam Noord. Naast de oude zeedijken met hun karakteristieke bebouwing en het parkachtige Noord-hollandsch kanaal is nog een derde element dat kenmerkend is voor het landschap van Amsterdam-Noord en dat is de wijze waarop Noord aan het IJ grenst.

Sinds de Middeleeuwen zijn bij de Zuidelijke IJ-oever, waar Amsterdam als nederzetting is ontstaan, eilanden aangelegd om de stad uit te kunnen bouwen. De zuidelijk IJ-oever is altijd naar het IJ toe gericht geweest. De noordelijke oever vormt daarentegen juist een rand van landaanwinningen met industriële bebouwing en bedrijvigheid, een obstakel tussen de woningbouw in Noord en het IJ.

Buiskloterham ontleent zijn landschappelijke waarde en potentie vooral aan de bijzondere ligging aan het IJ en niet zozeer aan de huidige inrichting. De actuele landschappelijke waarde is laag. De oorspronkelijke landtongen Volewijk en Nes en de grens en oorspronkelijke polderstructuur van Buiskloterham zijn in het plangebied niet of nauwelijks meer herkenbaar in het landschap door het graven van de kanalen en de aanleg van de woonwijken ten oosten en noorden ervan. Enig restant van de oorspronkelijke structuur is de Grasweg, die in de loop van zuidwestelijke ringdijk en ringsloot rond de Buiskloterhampolder volgt.

11.3 Archeologie

In het plangebied komen geen beschermde archeologische monumenten of vindplaatsen voor. Dit sluit echter niet uit dat archeologische sporen bewaard zijn gebleven. Het plangebied is mogelijk in de Midden-Steentijd gebruikt als jachtgebied. Eventuele sporen hiervan zijn bedekt en daarmee beschermd door 15 tot 20 meter holocene zand en klei. Het plangebied is tijdens de Bronstijd, IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen niet of nauwelijks bewoond geweest: het was er te nat. De landtongen Volewijk en Nes werden niet bewoond. De kans dat onder de negentiende en twintigste-eeuwse ophogingen nog herkenbare sporen worden aangetroffen is waarschijnlijk vrij klein.

Er verdwijnen bij de transformatie van Buiskloterham naar verwachting geen bijzondere archeologische waarden. Uitzondering is een mogelijk restant van de voormalige

eilanden de Nes op de oostoever van het Zijkanaal I tussen het Papaverkanaal en het Johan van Hasseltkanaal. De Nes betreft restanten van twee voormalige eilandjes. Onduidelijk is of het natuurlijke aanwas betrof of restanten van een oude dijk. Bij de inpoldering van Buiksloterham werd het westelijke gedeelte van de ringdijk aangelegd over de Nes. Het laatste buitendijkse stuk van de landtong werd opgeruimd na de opening van het Noordzeekanaal in 1876. Een deel van de Nes onder de dijk van de Buiksloterhampolder werd vergraven bij de aanleg van het Johan van Hasseltkanaal en het Papaverkanaal. Mogelijk dat een restant van de Nes bewaard is gebleven. Voor bepaalde graafwerkzaamheden op deze locatie, die archeologisch zullen worden begeleid, zal een aanlegvergunning nodig zijn. De locatie van de Nes staat aangegeven op de plankaart.

Aanvullende informatie van Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam duidt erop dat binnen dit aandachtsgebied tot 2 meter diepte geen archeologische waarden mogen worden verwacht en dat activiteiten tot 10.000 m² geen schade zullen aanrichten.

11.4 Cultuurhistorie

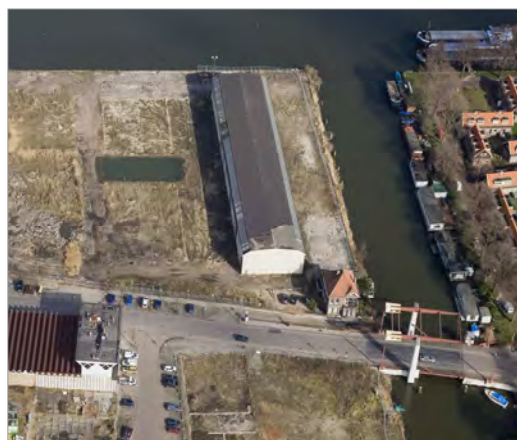
Aan het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw ontstonden de eerste plannen om de polder te ontwikkelen tot industriegebied. Belangrijk pluspunt van de polder was de ligging aan het diepe vaarwater van het IJ. Vanaf 1906 werd met de aanleg van de benodigde infrastructuur begonnen: het graven van het Hoofdkanaal (voorloper van het Johan van Hasseltkanaal) en het Tolhuiskanaal. Vanaf 1909 werden pontverbindingen met de Zuidelijke IJ-oever ingesteld. Tijdens en na de Eerste Wereldoorlog werd bedrijfsterrein uitgegeven langs de Grasweg, Distelweg en Asterweg. Rond 1920 werden het Buiksloterhamkanaal en het Papaverkanaal gegraven en vestigden zich bedrijven langs de Papaverweg.

Buiksloterham is niet aangewezen als cultuurhistorisch kerngebied en in het plan-gebied komen geen rijksmonumenten voor. Dit wordt onder andere bevestigd op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland. In de CHER is voor Buiksloterham een aantal waardevolle structuren en gebouwen aangegeven. Daarbij is opgemerkt dat het veelal om karakteristieke bebouwing gaat.

Figuur 29. Poortgebouw voormalig Asterdorp



Figuur 30. Loods en directeurswoning HBG



Het poortgebouw van het voormalige Asterdorp is tot gemeentelijk monument verklaard (zie figuur 29). Bij de sloop van het dorp in de jaren vijftig is het poortgebouw intact gebleven. Aan de loods en de directeurswoning van de voormalige Hollandsche Beton Groep aan de Distelweg is een architectuur-historische waarde toegekend, maar deze hebben niet de status van gemeentelijk monument (zie figuur 30). Verder gaat het veelal niet om monumentwaardige bebouwing.

De hoge dichtheid die gerealiseerd wordt en de plaatselijke noodzaak tot bodemsanering kunnen ervoor zorgen dat bepaalde karakteristieke bebouwing niet behouden kan blijven. Bij de ontwikkeling van Buiksloterham wordt getracht de historische structuren en bebouwing zo veel mogelijk in te passen. Voor locaties die de gemeente uitgeeft, wordt als randvoorwaarde gesteld dat gebouwen met een cultuurhistorische waarde behouden blijven. Zodoende wordt zeker gesteld dat de bebouwing wordt ingepast in het nieuwe bouwplan van de marktpartij, waarmee de overeenkomst wordt gesloten. Bij ontwikkeling van particuliere locaties kan in overleg met de particuliere ontwikkelaar onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn van behoud en of de gemeente daarin, indien nodig, kan faciliteren.

Voor het overige zijn de cultuurhistorische waarden en de karakteristieken van het plangebied grotendeels op het nieuwe ontwerp geprojecteerd. Belangrijke stedenbouwkundige en ruimtelijke identiteitsdragers van Buiksloterham, zoals benoemd in de CHER, zijn in het plan terug te vinden. Het betreft de haakse verkavelingswijze van de percelen op de water- en wegenstructuur, de gedraaide richtingen in de stedenbouwkundige structuur, het handhaven en verbeteren van zichtlijnen, de relatie met het water en de inpassing van karakteristieke complexen en elementen (zoals de woonschepen in het Tolhuiskanaal en het laad- en loseilandje van de voormalige Amsterdamse Vuilverbrandingsinstallatie bij Zijkanaal I).

12. Handhaving

Gezien de toegekende waarden van het plangebied is het van belang dat het handhavingsbeleid goed wordt geformuleerd en in het kader van voorlichting aan de betrokkenen ter kennis wordt gebracht. Voorwaarde van een goed handhavingsbeleid is dat zowel bij het stadsdeel Amsterdam-Noord als bij de verschillende doelgroepen (eigenaren, gebruikers en direct belanghebbenden/omwonenden) draagvlak voor het handhaven van de bestemmingsplanregeling bestaat. Dat houdt in dat de regeling goed leesbaar, duidelijk en concreet moet zijn en niet voor meerdere uitleg vatbaar mag zijn.

Het handhavingsbeleid wordt direct, nadat dit bestemmingsplan is vastgesteld, ingezet. Bepaalde zaken, met name het gebruik, kunnen pas na het in werking treden van het plan worden gehandhaafd. De handhaving heeft in dit plangebied vooral betrekking op het gebruik van gronden en bouwwerken, waarbij milieubelasting en veiligheid de belangrijkste criteria zijn.

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

- Het volgen van enkele stappen op grond waarvan besloten kan worden op welke wijze gehandhaafd gaat worden: strafrechtelijk, bestuursrechtelijk of gedogen al dan niet onder voorwaarden;
- Stilzwijgende gedoogsituaties zullen niet meer voorkomen;
- Indien legalisatie van een illegale toestand niet mogelijk is en indien er geen zwaarwegende omstandigheden hiertoe aanleiding geven, kan incidenteel een gedoogbeschikking onder voorwaarden worden verleend;
- Indien in het kader van handhaving het opleggen van een dwangsom niet leidt tot beëindiging van een illegale situatie, wordt een bestuursdwangprocedure gestart;
- Het opleggen van een dwangsom en bestuursdwang worden als handhaving verkozen boven strafrechtelijk optreden;
- In die gevallen dat strafrechtelijke vervolging het enige sanctiemiddel blijkt te zijn, zal na het opmaken van een proces-verbaal aangifte worden gedaan bij het Openbaar Ministerie;
- Behoudens in gevallen waarin de belangen van de overtreder in ernstige en directe mate worden geschaad, wordt – indien illegale bouw wordt geconstateerd - het werk door de afdeling Bouw- en Woningtoezicht van stadsdeel Amsterdam-Noord stilgelegd en wordt tot handhaving over gegaan;
- Ook bij illegale bouw van gering planologisch belang wordt vanuit rechts-gelijkheid handhavend opgetreden.

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

13. Economische uitvoerbaarheid

13.1 Algemeen

Het Investeringsbesluit Buiksloterham met bijbehorende grondexploitatie en bodemsaneringsexploitatie zijn op 20 december 2006 door de gemeenteraad vastgesteld. In de grondexploitatie en de bodemsaneringsexploitatie zijn de kosten en opbrengsten in het plangebied geraamd volgens de binnen de gemeente geldende systematiek. In deze exploitatiebegrotingen is rekening gehouden met alle relevante kosten en opbrengsten, waaronder: verwervingen, bouwrijpmaken, saneren van bodem, geluidssanering, planvoorbereidingskosten, inrichting openbare ruimte, gronduitgiften en subsidies.

De grondexploitatie sluit op een tekort van € 5 miljoen (stand per 2008). De bodemsaneringsexploitatie sluit op een tekort van € 31 miljoen (NCW 2006). Deze wordt door de gemeente gedekt via een systeem van verevening met andere gemeentelijke projecten en financiële middelen voor bodemsaneringen op basis van landelijke regelingen. Daarnaast heeft de gemeente in 2006 Buiksloterham aangemeld voor een bijdrage uit het Fonds Economische Structuurverbetering (Nota Ruimte Budget). De transformatie van Buiksloterham is één van de geselecteerde projecten. Het Ministerie van VROM heeft een bedrag van maximaal € 30 miljoen toegekend, waarmee een financiële en kwalitatieve impuls wordt gegeven aan de ontwikkeling van het gebied.

13.2 Exploitatieplan

Conform de eisen en procedure van de nieuwe Wro is de gemeente verplicht om tegelijkertijd met het bestemmingsplan voor de transformatie van Buiksloterham een exploitatieplan vast te stellen. Deze verplichting geldt niet als het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro). Dat is hier niet het geval. Om die reden stelt de gemeente een exploitatieplan vast.

Het exploitatieplan, de bijbehorende kaarten en de in het exploitatieplan opgenomen exploitatieopzet vormen de juridische basis voor het verhaal van de door de gemeente gemaakte en te maken kosten in het kader van de transformatie van Buiksloterham op eigenaren van in het exploitatiegebied gelegen gronden.

Het exploitatieplan heeft alleen gevolgen voor diegenen die een bouwplan gaan realiseren en hiervoor een bouwvergunning aanvragen. Onder een bouwplan wordt in dit kader de wettelijke voorschriften verstaan:

- De bouw van 1 of meer woningen of hoofdgebouwen;
- De uitbreiding van een gebouw met minimaal 1000 m² of één of meer woningen;
- De verbouwing van één of meer gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd of voor detailhandel/dienstverlening/kantoor of horeca-doeleinden mits de cumulatieve oppervlakte minimaal 1000 m² bedraagt.

In het exploitatieplan is een raming van de kosten en opbrengsten van het plan opgenomen. Deze kosten worden naar rato van de verwachte opbrengsten verdeeld over de verschillende eigenaren in het exploitatiegebied. Het exploitatieplan vormt een onderdeel van de onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid.

14. Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoerbaarheid van de milieusanering (bodem, water, geluid) wordt elders in deze plantoelichting behandeld. Voor bebouwing en inrichting van het maaiveld zijn verder geen technische beperkingen. Stedenbouwkundige eisen en welstandseisen zijn opgenomen in het Investeringsbesluit Buiksloterham.

De Welstandscommissie toetst bouwplannen aan de Welstandsnota. Bij gemeentelijke gronduitgifte zullen eventuele nadere locatiespecifieke eisen worden opgenomen in de zogenaamde bouwenveloppen.

De technische uitvoerbaarheid van het plan voor Buiksloterham is geborgd door een parallel proces van ontwerpen en toetsen op de uitvoering. Bij de planvorming zijn deskundigen op het gebied van verwerven, slopen, bodemsanering en bouwrijp maken betrokken. Onlangs hebben enkele belangrijke verwervingen plaatsgevonden die verder de weg vrij maken voor de voorgestelde invulling van het gebied. Het opleveren van de

ingerichte openbare ruimte (woonrijp maken) is gekoppeld aan de oplevering van de gebouwen op de kavels.

Tijdens de realisatiefase is er sprake van een aantal tijdelijke effecten, met name door het bouwverkeer (aan- en afvoer van materialen) en de bouwactiviteiten. Dit kan leiden tot hinder voor bedrijven en omwonenden. Om de hinder te beperken worden de activiteiten binnen het kader van een door de aannemer op te stellen BLVC-plan (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid-, en Communicatieplan) uitgevoerd.

15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

15.1 Algemeen

Projectbesluit en Investeringsbesluit

Voor de voorbereiding van het Projectbesluit en Investeringsbesluit Buiksloterham is geregeld overleg gevoerd met de Begeleidingscommissie Buiksloterham, waarin onder andere zijn vertegenwoordigd: in Buiksloterham gevestigde bedrijven, de Kamer van Koophandel en Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (VEBAN). Het bedrijfsleven draagt de gedachte van een geleidelijke transformatie van het gebied en het verbeteren van de economische en ruimtelijke structuur. Mede op basis van gesprekken met de Begeleidingscommissie Buiksloterham blijft een deel van het plangebied bestemd als bedrijventerrein.

In het kader van het Investeringsbesluit Buiksloterham en daarvoor het Projectbesluit Buiksloterham is overleg gevoerd met de Klankbordgroep, bestaande uit diverse belangenorganisaties zoals ANGSAW (Amsterdam Noord Groene Stad Aan Het Water), SPINN (Stichting Particulier Initiatief Nautisch Noord), omwonenden vanuit het Platvorm van der Pek- en Distelbuurt en woonbootbewoners vanuit het Woonboten Komitee Zijkanaal I en omstreken.

Het Projectbesluit Buiksloterham heeft een formele inspraakprocedure doorlopen. De reacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Beantwoording en Wijzigingen (maart 2005). Het Investeringsbesluit heeft geen formele inspraakprocedure doorlopen, wel is een informatieavond georganiseerd. De Welstandsnota heeft een formele inspraakprocedure doorlopen en heeft ter visie gelegen. De reacties zijn samengevat in de Nota van Beantwoording Welstand (november 2006).

Markttoets

Een 'markttoets' (eind 2005), in de vorm van een informatiebijeenkomst over de ontwikkeling van Buiksloterham, heeft duidelijk gemaakt dat diverse marktpartijen geïnteresseerd zijn in de aanpak van de transformatie van Buiksloterham, zoals verwoord in het Investeringsbesluit.

Communicatie terugdringen geluidsbelasting

Met name het terugdringen van de geluidsbelasting vergt een goede communicatie met het bedrijfsleven in Buiksloterham. Daartoe is frequent overleg gevoerd met de Vereniging Bedrijven Amsterdam-Noord. Voor alle bedrijven zijn in het voorjaar en het najaar van 2006 informatieve bijeenkomsten georganiseerd. Vervolgens is met individuele bedrijven overleg gevoerd over het aanpakken van de milieuhinder. Ook wordt geregeld overleg gevoerd met bedrijven over individuele wensen en toekomstige ontwikkelingen, zoals uitbreiding en verplaatsing. Voor dit bestemmingsplan is extra overleg gevoerd met de Begeleidingscommissie Buiksloterham en de Klankbordgroep.

Communicatieplan Buiksloterham

In het voorjaar van 2007 is het Communicatieplan Buiksloterham opgesteld. Sindsdien richt de communicatie vanuit het project zich met name op zittende en nieuwe bedrijven, omwonenden en projectontwikkelaars. Op het moment dat de bouwontwikkeling voor de woningbouw start, zal de communicatie zich daarnaast richten op toekomstige bewoners.

15.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham verzonden aan de volgende instanties:

1. Dagelijks Bestuur stadsdeel Centrum
2. Dagelijks Bestuur stadsdeel Westerpark
3. Kamer van Koophandel Amsterdam
4. Waternet / Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht
5. VROM-Inspectie, Regio Noord-West
6. Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Luchtvaart
7. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West
8. Ministerie van LNV, Dienst Landelijk Gebied, Regio West
9. Provincie Noord-Holland
10. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
11. Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland
12. Stadsregio Amsterdam
13. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Van de instanties genoemd onder 6, 7, 8 en 10 is geen reactie ontvangen. De reacties van de overige instanties staan hieronder weergegeven. Tevens wordt een beantwoording gegeven waarbij indien nodig wordt verwezen naar de toelichting, de regels of de bijlagen.

1. Dagelijks Bestuur stadsdeel Centrum

Het Dagelijks Bestuur stadsdeel Centrum heeft aangegeven dat het concept ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham geen aanleiding geeft voor het maken van opmerkingen.

2. Dagelijks Bestuur stadsdeel Westerpark

Het Dagelijks Bestuur stadsdeel Westerpark heeft aangegeven dat het concept ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham geen aanleiding geeft voor het maken van opmerkingen.

3. Kamer van Koophandel Amsterdam

1. Het zou beter zijn om op de plankaart aan te geven dat de Metaalbewerkersbuurt gezoneerd industrieterrein blijft.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan Buiksloterham heeft geen betrekking op de Metaalbewerkersbuurt. De status van gezoneerd industrieterrein voor de Metaalbewerkersbuurt is met een aparte bestemmingsplanprocedure opgeheven. De eerste partiële herziening van bestemmingsplan Banne Buiksloot is op 26 maart 2008 door de stadsdeelraad van Amsterdam-Noord vastgesteld.

2. Het onderscheid in mogelijkheden (woningbouw, dichtheid) tussen de verschillende kavels blijkt niet uit de plankaart. Advies is om de plankaart aan te passen in die zin dat deze beter inzicht geeft in de beoogde bestemmingen.

Beantwoording:

Een gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is dat de opmaak van bestemmingsplankaarten in de vorm van standaardtekenwijzen wordt voorgeschreven. Deze standaard biedt weinig ruimte voor het differentiëren van bestemmingsvlakken.

3. Op de plankaart is rond een aantal bestemmingsgebieden 'geluidwering' opgenomen. In de regels is niet duidelijk gedefinieerd wat hieronder wordt verstaan.

Beantwoording:

De regels zijn op dit punt gewijzigd en in de toelichting is per artikel een uiteenzetting opgenomen.

4. Op de plankaart stroken de aanduidingen 'pdv' en 'dh' niet met elkaar.

Beantwoording:

Deze ommissie op de plankaart is overeenkomstig de opmerking aangepast.

5. De definitie van het begrip 'dove gevel' komt niet overeen met de definitie zoals gehanteerd in de Wet geluidhinder.

Beantwoording:

De definitie is aangepast.

6. In de definitie van het begrip 'vliesgevel' ontbreekt de functie van het scherm. In dezelfde definitie ontbreekt de snelheid van de verversing van de aangegeven luchtcapaciteit.

Beantwoording:

De definitie is aangepast.

7. De categoriebeperking van bedrijven binnen de bestemming Bedrijf 2 betekent een daling van de gebruikswaarde van het terrein en is daarom ongewenst.

Beantwoording:

De betreffende beperking van milieuhindercategorieën aan de rand van het bedrijventerrein is opgeheven. In plaats daarvan is de mogelijkheid uitgesloten om milieugevoelige functies te realiseren op minder dan 50 meter van het bedrijventerrein (uitwaartse zonering in plaats van inwaartse zonering).

8. Ook met dove gevels aan alle zijden is de realisatie van woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen op de aangegeven korte afstand tot het zuidwestelijk gesitueerde gezonde industrieterrein ongewenst.

Beantwoording:

De afstand tussen het bedrijventerrein en de gemengde bestemming, waarbinnen geen milieugevoelige functies kunnen worden gerealiseerd, is vergroot tot 50 meter. Dit komt overeen met de minimum afstand die standaard wordt gehanteerd (zowel door de gemeente Amsterdam als door de VNG-methodiek) tussen bedrijven uit categorie 3.2, de zwaarst toegestane categorie op het bedrijventerrein, en een gemengd gebied met woningbouw.

9. De afwijkingen voor de gebruiksbestemming die voor een aantal specifieke bedrijven is opgenomen zijn zodanig strikt dat een dergelijk gebruik na vertrek bijna onmogelijk is.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan heeft als uitgangspunt de aangegeven milieuhindercategorieën. Dat de bestaande bedrijven als uitzondering hier op kunnen worden toegestaan volgt uit de specifieke kenmerken van deze bedrijven. Het is dus niet zo dat een zwaardere milieuhindercategorie in zijn algemeenheid kan worden toegestaan. Na eventueel vertrek van een bedrijf dat als uitzondering is toegestaan gelden primair de aangegeven maximum categorieën. Als sprake is van een nieuw bedrijf dat in een zwaardere milieuhindercategorie valt, maar feitelijk niet meer hinder veroorzaakt dan de maximum categorie kan gebruik worden gemaakt van de ontheffingsmogelijkheden die in de regels zijn opgenomen. Het komt er op neer dat voor de bestaande bedrijven die in een zwaardere milieuhindercategorie vallen dan in zijn algemeenheid toegestaan de ontheffingsregeling al is toegepast.

10. In artikel 15 van de regels is opgenomen dat slechts onder de 'Staat van Inrichtingen' vallende bedrijven zijn toegelaten. Hier dienen ook de bedrijven met een maatbestemming te worden opgenomen.

Beantwoording:

Doordat de regels van het bestemmingsplan inmiddels zijn aangepast aan de voorgeschreven standaard van de nieuwe Wro is dit artikel inmiddels opgenomen in het artikel dat betrekking heeft op de gebruiksregels. Aan het betreffende

artikel is in lid 1 de zinsnede 'tenzij elders in deze regels anders aangegeven', toegevoegd. Hiermee is aan deze opmerking tegemoet gekomen.

11. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom overschrijdingen van de milieu-categorie voor de al aanwezige bedrijven niet tot een onacceptabele milieusituatie leiden. De vraag is of het daarom niet mogelijk is om in het algemeen een hogere categorie toe te staan.

Beantwoording:

Zoals hiervoor al aangegeven volgt de toelaatbaarheid van een maatbestemming uit de feitelijke bedrijfsvoering van de betrokken bedrijven. Het toestaan van bedrijven uit zwaardere categorieën is dus in zijn algemeenheid op milieutechnische gronden niet haalbaar. Maar als een specifiek bedrijf uit een zwaardere milieuhindercategorie feitelijk inpasbaar blijkt te zijn kan gebruik worden gemaakt van de ontheffingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

12. De motivering bij de maatbestemmingen is niet voldoende. Bij Stella Maris wordt niet ingegaan op geur en stof, terwijl daarvoor een afstand van 100 meter geldt. Ook voor Tri-sure, Nuon, CPM, Air Products, NedCoat en Omya worden niet de vereiste afstanden aangehouden. Tevens ontbreken de rapporten behorende bij de maatbestemmingen.

Beantwoording:

De door de VNG gehanteerde richtafstanden zijn indicatief. Voor de genoemde bedrijven is onderzocht wat de feitelijke milieubelasting is. Er is onderzoek gedaan naar geluid, externe veiligheid, geur en stof. Op basis van de feitelijke milieubelasting en de onderzoeken is voor sommige bedrijven gemotiveerd afgeweken van de richtafstanden. Uit de onderzoeken is gebleken dat de aanwezigheid van de genoemde bedrijven niet tot onacceptabele milieuhygiënische situaties leidt. Ten aanzien van de genoemde bedrijven zijn de motiveringen aangevuld (zie paragraaf 6.2). Ten behoeve van de onderbouwing van de maatwerkbestemmingen zijn geen aparte rapporten opgesteld.

13. Onduidelijk is in hoeverre 'A-inrichtingen' zich zonder meer op het industrieterrein kunnen vestigen.

Beantwoording:

Het op de plankaart aangegeven industrieterrein geldt als gezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. De vestiging van nieuwe A-inrichtingen is formeel niet uitgesloten, maar de beperkingen die ten aanzien van de toegestane milieuhindercategorieën zijn opgenomen zijn zodanig dat de praktische mogelijkheden tot vestiging van een A-inrichting zeer beperkt zijn.

14. Het is niet duidelijk waarom in het plan een expliciet maximum van 2.000 woningen wordt genoemd.

Beantwoording:

Vanuit stedenbouwkundig perspectief is het niet gewenst dat het gebied zich ontwikkelt tot een (bijna) monofunctioneel woongebied. Gezien de druk op de

woningmarkt is dit een reële mogelijkheid. Om een dergelijke ontwikkelingen voor te zijn, zijn grenzen gesteld aan de mogelijkheden tot woningbouw. De systematiek die de wet voorschrijft eist dat de regels concreet toetsbaar zijn. Een algemeen geformuleerd streven is aldus niet afdoende. Na het overleg ex artikel 10 Bro (nieuwe Bro: artikel 3.1.1) is het bestemmingsplan in die zin gewijzigd dat voor de meeste functies vrij algemene maxima (zoals een maximum aantal woningen) zijn vervangen door eenvoudiger te toetsen maxima zoals een maximum vloeroppervlak per vestiging. Aan woningen wordt een maximum opgelegd door het maximum percentage woningen per perceel of cluster van percelen.

15. Een maximum van 13.500 m² voor maatschappelijke voorzieningen is nogal hoog. Overwogen kan worden om dit alleen na wijziging door Burgemeester en Wethouders mogelijk te maken.

Beantwoording:

Het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid suggereert dat in een concrete situatie nog een afwegingsmoment gewenst is. De gemeente voorziet voor maatschappelijke voorzieningen geen invullingen die op een dergelijk moment alsnog geweigerd zouden moeten worden. Zoals bij het vorige punt reeds aangegeven, is het bestemmingsplan op dit punt na het overleg ex artikel 10 Bro (nieuwe Bro: artikel 3.1.1) gewijzigd. Om te komen tot een eenvoudiger te hanteren en te handhaven bestemmingsplan is bij de meeste functies gekozen voor een maximum vloeroppervlak per vestiging en waar nodig een maximum totaaloppervlak per functie. Hiermee wordt vormgegeven aan een planologisch beleid waarmee enerzijds ruimte wordt geboden aan een flexibele invulling van het gebied, en anderzijds wordt voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden. Door het opgenomen maximum vloeroppervlak per vestiging worden grootschalige voorzieningen met een verkeersaantrekkende werking, die het gebied niet aankan, uitgesloten.

16. In artikel 4 ontbreken de regels dat geluidsgevoelige bebouwing slechts na realisatie van geluidwering kan worden gerealiseerd, alsmede de voorwaarden en mogelijkheden hiertoe.

Beantwoording:

Er bestaat, gezien de gegeven geluidssituatie geen noodzaak tot afscherming van het ene bestemmingsvlak ten opzichte van het andere. Voor zover sprake is van een afschermende werking van gebouwen binnen een zelfde bestemmingsvlak is het redelijkerwijs niet mogelijk om een bouwfaserings aan te geven aangezien veelal sprake zou zijn van de ontwikkeling van een heel bestemmingsvlak of een deel daarvan in één geheel. Bij een dergelijke ontwikkeling vervalt ook de noodzaak van fasering en zou dit het bouwproces onnodig vertragen.

Vanuit de Wet geluidhinder geredeneerd is het overigens niet strikt noodzakelijk om afschermend te bouwen. Daar waar met dit bestemmingsplan woningbouw of andere geluidsgevoelige functies worden toegestaan worden de maximum waarden immers niet overschreden. Wel is groot belang gehecht aan het opnemen van regels die bewerkstelligen dat de buitenste rand van de

bestemmingsvlakken een afschermende werking heeft op het achterliggende gebied. Daarom is er niet voor gekozen om voor een groter aantal woningen hogere grenswaarden vast te stellen, maar dit aantal te beperken door afschermende bebouwing voor te schrijven.

17. Het is niet duidelijk of op bouwhoogten boven de 30 meter de voorkeurswaarden uit de Wet geluidhinder worden gehaald.

Beantwoording:

Uit het bij dit bestemmingsplan behorende rapport "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham" (SIGHT Adviseurs, d.d. 11 juli 2008) kan de geluidssituatie op meerdere hoogten worden afgeleid. Uit dit rapport blijkt dat niet overal boven de dertig meter de voorkeurswaarden worden bereikt. Voor die situaties worden hogere waarden vastgesteld. Het akoestisch rapport dat, voor wat betreft het wegverkeers- en industriegeluid de basis is waarop dit bestemmingsplan is opgesteld, geeft een exacte weergave van de geluidssituatie en de woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld.

18. De strekking van artikel 4.3.1 lid q van de regels is niet duidelijk.

Beantwoording:

De regeling van functies in het bestemmingsplan is na het overleg ex artikel 10 Bro (nieuwe Bro: artikel 3.1.1) aangepast. Uitgangspunt van de regeling is dat per functie is bezien in hoeverre beperkingen moeten worden opgelegd. De mate waarin een functie mogelijk verkeer aantrekt was onderwerp van de regeling waarover de opmerking ging. Dit is nog steeds een belangrijk uitgangspunt. Onder meer met het oog op wegcapaciteit en luchtkwaliteit. De vestiging van grootschalige functies met een grote verkeersaantrekkende werking wordt om die reden uitgesloten.

19. In artikel 4.3.1 wordt voor wonen een maximum percentage brutovloeroppervlak van 75 procent genoemd, terwijl dit in het Investeringsbesluit 70 procent is.

Beantwoording:

Het percentage is, overeenkomstig het Investeringsbesluit, teruggebracht naar 70 procent, en als zodanig op de plankaart aangegeven.

20. De voorwaarde in artikel 5.1 ten aanzien van een geluidwerend vlies zijn niet toereikend. Er moet echter ook nog steeds worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder of vastgestelde hogere grenswaarden.

Beantwoording:

De wijzigingsbevoegdheid is na het overleg ex artikel 10 Bro in die zin gewijzigd dat deze geen betrekking heeft op gronden waar de Wet geluidhinder woningbouw vooralsnog niet toestaat, maar op gronden waar woningbouw de bestaande rechten van aanwezige bedrijven zou beperken. De voorwaarden die verband hielden met de Wet geluidhinder zijn dan ook geschrapt. Het artikel is overigens, aansluitend bij de eisen die de nieuwe Wro stelt, opgenomen in de gebruiksregels.

21. Bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid van artikel 5 van de regels moeten ook de geluidsniveaus van bedrijven buiten het gezoneerde industrie-terrein, de maximale geluidsniveaus ten gevolge van alle bedrijven, het geluid van en naar de bedrijven, de gecumuleerde geluidsbelasting en andere milieuaspecten zoals geur en stof worden betrokken.

Beantwoording:

Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid wordt een afwegingsmoment in de toekomst gecreëerd. Met de vaststelling van het bestemmingsplan wordt reeds de afweging gemaakt dat woningbouw binnen het gebied met een gemengde bestemming aanvaardbaar is, met dien verstande dat de milieuruimte die een aantal van de reeds aanwezige bedrijven nodig heeft, tot gevolg heeft dat plaatselijk (nog) geen woningbouw kan worden toegestaan. Mocht een bedrijf uit die categorie vertrekken, of mocht anderszins sprake zijn van een beperking van de benodigde milieuruimte voor een bedrijf (bijvoorbeeld door de realisatie van afschermende bebouwing), dan kan, na afweging van de verschillende belangen, alsnog woningbouw worden toegestaan. Door bij de betreffende wijzigingsbevoegdheid de Wet milieubeheer expliciet als afwegingskader te benoemen, is geborgd dat de belangen van bestaande bedrijven bij deze afweging worden meegenomen.

22. Op pagina 15 van de toelichting wordt gesteld dat bedrijvigheid geen milieuoverlast voor de woningbouw mag opleveren. Dit is in strijd met het uitgangspunt dat bestaande bedrijven door de ontwikkelingen niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd.

Beantwoording:

De betreffende zinsnede heeft betrekking op de nieuwe invulling van het gemengde gebied. Het feit dat hier woningen worden toegestaan heeft tot gevolg dat de mogelijkheden voor bedrijven beperkt zijn. De ruimte voor bestaande bedrijven blijft echter bestaan. Maar het principe dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden belemmerd, betekent niet dat sprake is van een onbeperkte milieuruimte.

23. Voor kantoren en wonen zou, gezien de afstand tot een knooppunt van openbaar vervoer, een ruimere parkeernorm moeten gelden.

Beantwoording:

De gehanteerde parkeernormen voor kantoren en wonen zijn overeenkomstig het door de gemeenteraad vastgestelde Investeringsbesluit Buiksloterham (2006). De tekst in de toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt aangevuld op basis van het Amsterdamse Locatiebeleid (oktober 2007). In de toelichting van het bestemmingsplan staat uitgelegd dat de parkeernorm voor wonen (1,2 parkeerplaatsen per woning) een gewogen gemiddelde is van de parkeernorm voor vrije sector (1,5) en sociale huur (0,5). De nieuwe Wet ruimtelijke ordening maakt het mogelijk om in de regels onderscheid te maken tussen sociale huur en vrije sector. Het voorgeschreven gewogen gemiddelde van 1,2 parkeerplaatsen per woning is dan ook geschrapt.

24. Een maximum snelheid van 30 kilometer per uur hoort wellicht niet thuis in een bestemmingsplan.

Beantwoording:

Normaliter horen verkeersmaatregelen niet in een bestemmingsplan thuis. In dit geval gaat het om een maatregel die direct verband houdt met het feit dat het bestemmingsplan uitvoering geeft aan de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om dit maximum te garanderen. De regel is niet bedoeld om automobilisten aan te kunnen spreken op hun snelheid, maar biedt de mogelijkheid voor de burger om de gemeente aan te kunnen spreken op deze norm bij het nemen van verkeersmaatregelen.

25. Er wordt gepleit om, met het oog op de hinder daarvan voor het vrachtverkeer, geen verkeersdrempels in het plangebied aan te leggen.

Beantwoording:

Het al dan niet aanleggen van verkeersdrempels is een onderdeel van de inrichting van de openbare ruimte dat niet in het bestemmingsplan geregeld wordt. De opmerking zal door de projectorganisatie worden meegegeven aan de ontwerpers van de openbare ruimte.

26. Anders dan op pagina 57 van de toelichting wordt gesteld maakt het verkeersonderzoek Buiksloterham van augustus 2007 geen deel uit van de bijlagen.

Beantwoording:

Het "Verkeersonderzoek Buiksloterham" (Goudappel Coffeng, d.d. 23 augustus 2007) maakt deel uit van de bijlagen zoals deze bij het ontwerpbestemmingsplan zijn gevoegd.

27. Er wordt gepleit voor een nieuwe busverbinding en een pontverbinding naar het Centraal Station.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan richt zich niet op de verbindingen openbaar vervoer rondom het plangebied.

28. In de Staat van inrichtingen wordt een aanduiding 'verkeer' gegeven en ontbreekt het onderscheid 'vrachtverkeer' en 'personenverkeer'.

Beantwoording:

De Staat van Inrichtingen is aangepast. Er is alsnog een onderscheid gemaakt tussen vracht- en personenverkeer.

29. De consequenties van de regeling waarbij indices voor vracht- en personenverkeer worden betrokken zijn niet duidelijk.

Beantwoording:

De consequentie van dit onderdeel is dat binnen het gemengde gebied bedrijven die een bovengemiddelde verkeersaantrekkende werking hebben zich uitsluitend kunnen vestigen langs de hoofdverkeerswegen (V1). Bovendien zijn bedrijven met een nog grotere verkeersaantrekkende werking voor vrachtverkeer binnen het gemengde gebied niet toegestaan. De regeling voor personenverkeer langs V1 bleek niet juist. Daar waar de indicatie '1' stond is dit gewijzigd in '3'.

30. Binnen de bestemmingsvlakken G1 en G2 zijn ook geluidgevoelige maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Verwacht mag worden dat de voorkeurswaarden voor geluidgevoelige functies worden overschreden. Dergelijke voorzieningen zouden binnen deze vlakken moeten worden uitgesloten, of slechts onder stringente voorwaarden moeten worden toegestaan.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan is op dit punt na het overleg ex artikel 10 Bro gewijzigd. Op grond van de regels behorende bij de bestemming Groen (G) zijn maatschappelijke dienstverlening uitsluitend buiten de aanduiding 'zone wet milieubeheer' toegestaan. Voor zover voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder worden overschreden op locaties waar dit bestemmingsplan onderwijsvoorzieningen mogelijk maakt, worden voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan hogere grenswaarden vastgesteld.

31. De vraag wordt gesteld hoe de bewering dat ter plaatse van de locaties waar rechtstreeks woningbouw wordt toegestaan het industriegeluid wordt teruggedrongen tot onder de 55 dB(A) strookt met het voorschrijven van geluidwerende maatregelen rond een groot aantal bestemmingsvlakken.

Beantwoording:

Beide beweringen zijn juist. Hoewel het geluid de maximum waarden niet overschrijdt hecht de gemeente er aan om te komen tot een geluidssituatie die in de gegeven omstandigheden als optimaal kan worden beschouwd. Met dit bestemmingsplan wordt niet alleen voldaan aan de maximum waarden zoals de Wet geluidhinder die kent, maar wordt ook vorm gegeven aan een geluidbeleid waarbij, waar mogelijk de geluidhinder verder wordt beperkt, overigens zonder dat de bedrijven hierdoor extra worden beperkt in hun mogelijkheden. Hiertoe is een aantal stedenbouwkundige randvoorwaarden in de regels opgenomen.

32. Door het ontbreken van onderliggende onderzoeken naar geluid, luchtkwaliteit en geur is een inhoudelijke beoordeling van deze aspecten niet mogelijk.

Beantwoording:

De betreffende onderzoeken zijn als bijlagen gevoegd bij het ontwerp-bestemmingsplan.

33. Uit de toelichting blijkt niet duidelijk of bij de beoordeling van industriegeluid de cumulatieve belasting van alle bedrijven wordt beschouwd of alleen van de bedrijven op de delen van het resterende gezonde industrieterrein. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de cumulatieve geluidsbelasting van alle bedrijven worden beschouwd.

Beantwoording:

Conform de VNG-methodiek zijn in gemengde gebied bedrijven uit milieuhindercategorie 1 en 2 toegestaan. Voor zover het gaat om geluidhinder wordt ook milieucategorie 3.1 toegestaan. Dat is de zwaarste categorie bedrijven die onder voorwaarden mengbaar zijn met woningen. Enkele reeds bestaande bedrijven komen boven dit maximum. Van deze bedrijven, die niet meer op het gezoneerde terrein zijn gelegen, is onder meer de individuele 50 dB(A)-contour in beeld gebracht. Deze contouren zijn op de plankaart opgenomen als 'Zone Wet milieubeheer', waar plaatselijk (nog) geen woningbouw kan worden toegestaan. Daarmee is per definitie sprake van een goede ruimtelijke ordening. Voor bedrijven op het gezoneerd terrein blijft de huidige situatie voortbestaan: zij worden cumulatief getoetst aan de zone, dan wel in de omgeving liggende hogere waardenpunten.

34. De definitie van geluidsluwe gevel ontbreekt.

Beantwoording:

De begripsbepaling 'geluidsluwe zijde' is toegevoegd aan artikel 1 van de regels.

35. Er moet nader onderzocht worden of het per 1 januari 2008 ingevoerde Activiteitenbesluit effect heeft op de bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven, voor zover het laden en lossen plaatsvindt op de openbare weg. Ook de geluidniveaus ten gevolge van laden en lossen in de onmiddellijke nabijheid van bedrijven moet immers aan de grenswaarden voldoen.

Beantwoording:

Ten aanzien van laden en lossen voor meldingsplichtige bedrijven, die op het gezoneerd terrein liggen en die daadwerkelijk laden en lossen op de openbare weg, zal hun nadere eis aangepast worden naar aanleiding van hun actuele situatie. Meldingsplichtige bedrijven, die niet op het gezoneerd terrein liggen, zijn beschouwd als ware dit geluid direct aan de inrichting is toe te rekenen. Mochten deze bedrijven dergelijke activiteiten niet uitoefenen dan behoeft er ook geen toetsing aan deze activiteit plaats te vinden.

36. Ten aanzien van piekgeluiden dienen ook de kosten van de normaal te achten voorzieningen uit het bouwplan bekostigd te worden, daar deze een direct gevolg zijn van een bestemmingswijziging.

Beantwoording:

Normaal te achten voorzieningen (de term houdt dit al in) dienen op elk moment getroffen te zijn en zijn onafhankelijk van de aard van de omgeving. Er is derhalve geen causaal verband tussen het moeten treffen van die voorzieningen en dit bestemmingsplan. Een en ander is ook beschreven in paragraaf 6.3.4 van de toelichting.

37. De term 'stil asfalt' dient duidelijk te worden gedefinieerd.

Beantwoording:

Met stil asfalt wordt in dit geval bedoeld op een wegdek dat, ten opzichte van normaal asfalt, een geluidreducerend vermogen heeft van ten minste 3 dB. Dit is

nader toegelicht in het “Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham” (SIGHT Adviseurs, d.d. 11 juli 2008).

38. In de toelichting wordt nog verwezen naar het Besluit luchtkwaliteit 2005 in plaats van naar de Wet luchtkwaliteit.

Beantwoording:

In de toelichting van het bestemmingsplan is dit aangepast (zie paragraaf 6.4).

39. Het standpunt dat de geuroverlast van een broodfabriek het gebied niet bereikt vanwege de heersende windrichting west/zuidwest is juridisch niet houdbaar.

Beantwoording:

In de toelichting van het bestemmingsplan is de motivering van het acceptabele geurhinder niveau rondom de betreffende broodfabriek gewijzigd (zie paragraaf 6.5.2). De geurcontour van de broodfabriek heeft geen overlap met de geprojecteerde woningbouw. Een en ander is ook weergegeven in het onderzoek “Inventarisatie Geuremissie Buiksloterham” (Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, d.d. 27 februari 2008).

4. Waternet / Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

1. Niet duidelijk is of in paragraaf 9.3 een gescheiden rioolstelsel, dan wel een verbeterd gescheiden rioolstelsel wordt bedoeld.

Beantwoording:

Het in het MER omschreven rioolstelsel is naar zijn aard een verbeterd gescheiden stelsel. In de toelichting is dit toegevoegd (zie paragraaf 9.3).

2. Onder het kopje ecologie dient ook het ecologisch onderzoek aangaande het in open verbinding stellen van de kleine plas van de Noorder IJ-plas te worden opgenomen.

Beantwoording:

In de toelichting van het bestemmingsplan is dit toegevoegd (zie paragraaf 9.3).

3. Op bladzijde 69: 'grondkoffers' moet waarschijnlijk 'grindkoffers' zijn.

Beantwoording:

De tekst in de toelichting van het bestemmingsplan is dienovereenkomstig aangepast (zie paragraaf 9.2).

5. VROM-Inspectie, Regio Noord-West

1. Uit de toelichting blijkt niet of en in hoeverre de verwachting dat de technische ontwikkelingen leiden tot schonere auto's kwantificeerbare gegevens oplevert, waarmee aantoonbaar aan de normen voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

Beantwoording:

Bij het uitvoeren van het luchtkwaliteitonderzoek is uitgegaan van de achtergrondwaarden zoals deze volgens de Wet luchtkwaliteit moeten worden berekend. De verwachting dat de technische ontwikkelingen leiden tot schonere auto's is in deze benadering verdisconteerd. Het betreft hier dus geen specifieke benadering van de gemeente Amsterdam.

2. Als coördinerend orgaan van de Rijksdiensten wordt meegedeeld dat de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en het Ministerie van Economische Zaken geen opmerkingen zijn ontvangen over het concept ontwerpbestemmingsplan.

Beantwoording:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

9. Provincie Noord-Holland

1. De provincie stelt dat de geleidelijke transformatie van het gebied Buiksloterham naar een gemengd woon-werkgebied in overeenstemming is met het provinciaal beleid. De bouw van woningen is positief te waarderen omdat er veel behoefte is aan nieuwe stedelijke milieus.

Beantwoording:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Vanwege de milieuhinder (vooral geluidhinder) is binnen de bestemmingen GD2, GD4, GD6 en GD7 woningbouw pas toegestaan na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. Bij toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid moet zijn verzekerd dat aan de regels van de Wet geluidhinder wordt voldaan. De provincie stemt in met deze flexibele regeling, hierdoor is het mogelijk de woningbouw gefaseerd te ontwikkelen in samenhang met de vermindering van de milieubelasting.

Beantwoording:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Het is niet duidelijk wat de samenhang is tussen de geluidssituatie, de afscherming en de locaties waar woningbouw direct wordt toegestaan.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan is op dit punt drastisch aangepast. Enerzijds is nu een duidelijk verband zichtbaar tussen de locaties waar woningbouw is toegestaan en de milieutechnische situatie. Anderzijds zijn expliciete randvoorwaarden opgenomen ter beperking van de geluidhinder.

4. Binnen de bestemmingen GD1, GD3, GD4 en GD5 zijn grootschalige vermaakcentra toegestaan tot maximaal 11.500 m². De vestiging van dergelijke functies vergt een nadere locatieafweging en onder omstandigheden zelfs een MER. Het advies is om dergelijke functies slechts toe te staan met toepassing van een aan

voorwaarden verbonden wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht. Hetzelfde geldt ook voor grootschalige parkeergarages.

Beantwoording:

De vestiging van grootschalige functies is mede naar aanleiding van deze opmerking uitgesloten door het opnemen van maximum vestigingsmaten.

5. Het rapport “Verkeersonderzoek Buiksloterham 2007” maakte geen onderdeel uit van de stukken. Een goede onderbouwing van de verkeersafwikkeling en de parkeerbehoefte is van groot belang.

Beantwoording:

In het rapport “Verkeersonderzoek Buiksloterham” (Goudappel Coffeng, d.d. 23 augustus 2007) wordt een onderbouwing gegeven van de verkeersafwikkeling en de parkeerbehoefte. Het rapport is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

6. Ingegaan dient te worden op het in het streekplan opgenomen tracé voor de metro of lightrail over de Papaverweg.

Beantwoording:

Het structuurplan ‘Kiezen voor stedelijkheid’ uit 2003 is tevens vastgesteld als streekplan voor het grondgebied van Amsterdam. Op de structuurplankaart is richting Zaanstad een reservering ‘openbaar vervoer: metro/sneltram’ aangegeven. Het betreft hier een mogelijke toekomstige aftakking van de Noord/Zuidlijn naar Zaanstad. De tekst van het structuurplan (blz. 56) geeft aan dat het gaat om een mogelijke aftakking op langere termijn. Er is op dit moment dan ook nog geen sprake van uitgewerkte plannen, dan wel zicht op een feitelijke realisatie. Het (indicatief) aangegeven tracé loopt onder het Johan van Hasseltkanaal door. Hetgeen het bestemmingsplan voor dit deel aangeeft is geen belemmering voor een toekomstige ondergrondse railverbinding. Hetzelfde geldt voor het deel van het tracé dat onder de Papaverhoek door loopt. Voor dit laatste deel geldt dat het nog niet aan de orde is om in het bestemmingsplan al rekening te houden met een bovengrondse railverbinding. Dit zou betekenen dat een deel van de bestaande bovengrondse bebouwing wegbestemd zou moeten worden. Daarvoor zou een motivering op grond van concrete plannen nodig zijn.

7. De provincie geeft aan dat externe veiligheid in het plan goed is onderzocht.

Beantwoording:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. Het plan dient geactualiseerd te worden vanwege de inwerkingtreding van de nieuwe Wet luchtkwaliteit.

Beantwoording:

Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit is de toelichting aangepast. De conclusie blijft overigens ongewijzigd: met de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt worden de luchtkwaliteitsnormen niet overschreden.

9. Van de geluidszones op de plankaart is niet duidelijk tot welke industrieterrein deze behoren.

Beantwoording:

De voorgestelde toevoeging is opgenomen op de bestemmingsplankaart.

11. Rijkswaterstaat

1. De A10 behoort tot de wegen waarvoor de Wet geluidhinder aangeeft dat de geluidbelasting moet worden beheerd en een eventuele toename van de geluidbelasting teniet moet worden gedaan. Daartoe dient Rijkswaterstaat inzicht te krijgen in de effecten die met dit bestemmingsplan samenhangen waar het gaat om de verkeersbelasting en geluidstoename van de A10.

Beantwoording:

De effecten van de ontwikkeling van Buiksloterham voor de verkeersbelasting van de A10 zijn inzichtelijk gemaakt (zie "Verkeersonderzoek Buiksloterham", Goudappel Coffeng, d.d. 23 augustus 2007). Dit onderzoek heeft aangetoond dat een toename op de toe- en afritten van de A10 minder is dan 10 procent en daarmee niet significant te noemen is. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat zij daarmee voldoende input hebben voor het in beeld brengen van de geluidstoename op de A10.

2. Op grond van artikel 7 van het Besluit Luchtkwaliteit moet worden aangegeven of sprake is van een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Beantwoording:

De resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek zijn in de toelichting uitgebreider omschreven.

3. Op grond van artikel 5.9 van de Wet milieubeheer moet inzicht worden gegeven in de mogelijke overschrijding van drempelwaarden voor luchtkwaliteit buiten het plangebied, bijvoorbeeld langs de A10, door hetgeen dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

Beantwoording:

Er is inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van het bestemmingsplan buiten het plangebied door ook de invloed van het plan in een ruimer studiegebied inzichtelijk te maken (zie "Luchtkwaliteitonderzoek bestemmingsplan Buiksloterham", Oranjewoud, d.d. 30 mei 2008).

4. Omdat een deel van het Binnen IJ binnen het plangebied ligt zou ook het beleid voor de binnenvaart beschreven moeten worden. De Nota Mobiliteit is het beleidskader voor de binnenvaart. Rijkswaterstaat verzoekt het navolgende aan dit onderdeel toe te voegen. De nota geeft voor de binnenvaart aan, dat de ambitie is de autonome groei mogelijk te maken en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van de reistijden te herstellen en vast te houden. Het Binnen-IJ maakt deel uit van het Europese net van hoofdvaarwegen, waarop het Europees Verdrag inzake de hoofdwaterwegen, die van internationaal belang zijn, van toepassing is. Dit betekent, dat de gebruiksmogelijkheden voor de scheepvaart

op het Binnen-IJ moeten worden gewaarborgd en op geen enkele wijze mogen worden beperkt. Het binnenvaartbeleid is verder uitgewerkt in de recent aan de Tweede Kamer toegestuurde Beleidsstrategie Binnenvaart. Deze beleidsstrategie is gericht op de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in Nederland, waarvoor alle aanwezige vaarwegen worden benut.

Beantwoording:

In de toelichting van het bestemmingsplan is dit toegevoegd (zie paragraaf 7.1).

5. De A10, die momenteel al overbelast is, krijgt door de ontwikkeling van Buiksloterham nog meer verkeer te verwerken. Dit betekent, dat voor de afwikkeling van dit verkeer op deze weg onvoldoende capaciteit beschikbaar is en er daarom geen sprake is van een goede ontsluiting.

Beantwoording:

De ontwikkeling van Buiksloterham leidt niet tot een significante toename van het verkeer op de A10: de toename op de toe- en afritten is minder dan 10 procent. Geconcludeerd kan worden dat de bijdrage van Buiksloterham aan het verkeer op de A10 zelf te verwaarlozen is. De overbelasting op de A10 is niet het gevolg van de ontwikkeling van Buiksloterham. Bovendien ligt de benodigde capaciteitsuitbreiding buiten de macht van de gemeente Amsterdam.

6. De aanscherping van het parkeerregime (een verhoging van de parkeertarieven) heeft in de afgelopen periode op het hoofdwegennet rond de stad niet tot een afname van het aantal verkeersbewegingen geleid. Het lijkt dan ook niet wenselijk met het effect van dit voorstel in het verkeersonderzoek rekening te houden.

Beantwoording:

Hoewel invoering van een strenger parkeerregime blijkbaar geen effect heeft op het hoofdwegennet, heeft het in het plangebied wel een beperkt gunstig effect. Uit het "Verkeersonderzoek Buiksloterham" (Goudappel Coffeng, d.d. 23 augustus 2007) komt naar voren dat door het invoeren van strenger parkeerregime de wegvak- en kruispuntbelasting enigszins wordt afgezwakt. Dit kan in het plangebied ruimte bieden aan zwaarbelaste wegvakken en kruispunten die (nog) niet kunnen worden aangepast.

7. De doelstelling van de Kaderrichtlijn Water is breder dan in het plan beschreven, namelijk het beschermen van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater om:
 - van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
 - de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
 - het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
 - de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Beantwoording:

In de toelichting van het bestemmingsplan is dit toegevoegd (zie paragraaf 9.1).

8. In het Westelijk havengebied vindt een forse uitbreiding van de opslag van aardolieproducten plaats, die voor een belangrijk deel over water naar het achterland worden vervoerd. Voor dit transport zal het Binnen IJ worden gebruikt. Het is niet duidelijk of dit transport in het onderzoek naar externe veiligheid is meegenomen.

Beantwoording:

In het kader van de totstandkoming van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke stoffen zijn berekeningen uitgevoerd waaruit blijkt dat er in Nederland er geen enkele binnenvaarweg is waar de 10^{-6} -contour op de oever ligt. Dit geldt voor zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie, waarin de beoogde uitbreiding van transport is meegenomen.

9. De compensatie voor de aanzienlijke dempingen in het plangebied is het opengraven van de Noorder IJ-plas. Het is niet duidelijk of de daarvoor noodzakelijke procedures al zijn gevoerd, zodat vaststaat, dat er voor het uitvoeren van deze compensatie geen belemmeringen meer bestaan. Het dempen van water binnen het plangebied zal in dit verband gebonden moeten zijn aan de definitieve beschikbaarheid van de compensatie.

Beantwoording:

Het inrichtingsplan Noorder IJ-plas, waar de watercompensatie voor het plangebied Buiksloterham deel van uitmaakt, is in februari 2008 door het dagelijks bestuur van stadsdeel Amsterdam-Noord en in april 2008 door de stadsdeelraad vastgesteld. Derhalve bestaan voor het uitvoeren van de compensatie geen belemmeringen. De tekst in paragraaf 9.2 van de toelichting is op dit punt aangevuld.

10. In het belang van een goede waterhuishouding is het noodzakelijk aan de bestemming 'Water' een verbod op het verkleinen van profielen van wateroppervlakken toe te voegen met de mogelijkheid van dit verbod ontheffing te verlenen na instemming van de waterbeheerder.

Beantwoording:

Daar waar nu sprake is van open water is, afgezien van de voorziene en te compenseren dempingen, de bestemming 'water' aangegeven. Verdere dempingen worden met dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.

12. Stadsregio Amsterdam

1. De Stadsregio vertrouwt erop dat het programma zal passen binnen de overeengekomen kaders, zoals het Plabeka.

Beantwoording:

De Plabeka afspraken worden nageleefd via de erfpachtuitgifte.

2. De Stadsregio ondersteunt de manier waarop invulling is gegeven aan ontsluiting en bereikbaarheid van het plangebied.

Beantwoording:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Op basis van het door de Stadsregio vastgestelde Programma van Eisen dient het Gemeentelijk Vervoerbedrijf een vervoerplan te maken.

Beantwoording:

Het spreekt voor zich dat de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan voorstaat aanleiding geven tot een heroriëntatie voor wat betreft het aanbod van openbaar vervoer. Dit speelt echter nog niet ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan. Afgezien daarvan is de bestemmingsplanprocedure niet de geëigende procedure om een vervoerplan aan de orde te stellen.

4. De kans bestaat dat de hoofdinfrastructuur buiten het plangebied in de toekomst onvoldoende capaciteit heeft, door deze niet in het plangebied op te nemen.

Beantwoording:

Een bestemmingsplan is een vorm van toelatingsplanologie, waar geen uitvoeringsplicht aan is gekoppeld. Het al dan niet opnemen van wat dan ook in een bestemmingsplan is niet bepalend voor de vraag of tegemoet wordt gekomen aan de verwachtingen of eisen. De garantie dat de infrastructuur zodanig zal zijn dat deze past bij de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt volgt met name uit het feit dat de financiële middelen hiervoor beschikbaar zijn (bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking, zie paragraaf 7.2 en 13 van de toelichting).

5. Door al rekening te houden met vrije infrastructuur voor het openbaar vervoer binnen de corridor Amsterdam-Zaandijk blijft dit in de toekomst mogelijk.

Beantwoording

Binnen het plangebied is op dit moment feitelijk geen ruimte voor een vrije infrastructuur zoals bedoeld. Vooralsnog is niet zeker dat een eventuele oververbinding in die vorm zal worden gerealiseerd. Het is dan ook te vroeg om nu al een dergelijke bestemming te geven aan gronden waar nu nog sprake is van bebouwing.

13. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

1. CNB verzoekt om de begripsbepalingen af te stemmen met overige gemeentelijke reglementen en verordeningen.

Beantwoording:

De in dit bestemmingsplan (en andere Amsterdamse bestemmingsplannen) gehanteerde terminologie is al zo goed mogelijk afgestemd op de gemeentelijke reglementen en verordeningen.

2. De in artikel 4.2 opgenomen beoordelingsplicht van een aanvaarbescherming zou zich niet moeten beperken tot de beschermende werking, maar moeten worden uitgebreid tot het begrip 'nautische veiligheid' en zou moeten liggen bij het CNB.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan is overeenkomstig deze opmerking aangepast.

3. CNB verzoekt om op te nemen dat steigers en / of een groene oever in het IJ slechts mogen worden toegestaan na toetsing in het kader van de nautische veiligheid door het CNB.

Beantwoording:

De mogelijkheid om een groene oever te realiseren is zodanig beperkt dat op voorhand kan worden gesteld dat de nautische veiligheid niet in het geding is. CNB heeft per brief d.d. 27 juni 2008 aangegeven met de groene oever in te stemmen. Conform deze brief is nu in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat steigers in het IJ uitsluitend zijn toegestaan, na toetsing in het kader van nautische veiligheid door het CNB.

4. De realisatie van het waterprogramma (jachthaven) moet worden afgestemd met het CNB, de Havenmeester Amsterdam en de Hoofd Ingenieur Directeur van RWS Noord Holland.

Beantwoording:

In dit bestemmingsplan wordt een jachthaven, zoals voorzien in het Investeringsbesluit Buiksloterham, niet mogelijk gemaakt. Zodra meer duidelijkheid bestaat over de invulling en de gevolgen van een jachthaven wordt dit langs separate weg juridisch-planologisch geregeld. De afstemming met genoemde partijen maakt hier vanzelfsprekend deel van uit.

5. CNB verzoekt om de volgende tekst in de toelichting op te nemen. Het IJ is aangewezen als Hoofdtransportas van de vaarwegklasse CEMTVIIb, wat inhoudt dat hier zeeschepen én binnenvaartschepen mogen varen tot 4-baks duwvaart inclusief het vervoer van alle gevaarlijke stoffen.

Beantwoording:

In de toelichting van het bestemmingsplan is dit toegevoegd (zie paragraaf 8.1.2).

6. Binnen de bestaande situatie zal de risicocontour van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen de oever niet overschrijden. Bij een verschuiving van de landgrens geldt op het nieuwe land een beperking ten aanzien van bouwen.

Beantwoording:

Een verschuiving van de oever het water in leidt niet tot een 10^{-6} contour die de nieuwe landgrens overlapt. Dit blijkt onder meer uit het rapport "Herberekening Risico's het IJ met RBM II" (Adviesgroep AVIV, d.d. 7 december 2005). Momenteel vindt vooroverleg plaats tussen Rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders en bedrijfsleven in het kader van de totstandkoming van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Bijlagen

De onderstaande rapporten behoren als aparte bijlagen bij het bestemmingsplan Buiksloterham.

- Exploitatieplan Buiksloterham - toelichting, exploitatieplan en bijlagen (d.d. 19 oktober 2009)
- Besluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham (d.d. 17 november 2009)
- Investeringsbesluit Buiksloterham (Raadsbesluit, d.d. 20 december 2006)
- Buiksloterham - studie landschappelijke inpassing (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, juli 2007)
- MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam (Oranjewoud, mei 2005)
- Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam - toetsingsadvies over het milieueffectrapport (Commissie m.e.r., d.d. 18 april 2006)
- Notitie actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks te Amsterdam (Oranjewoud, d.d. 19 december 2007)
- Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks in Amsterdam - toetsingsadvies over de notitie actuele gegevens MER (Commissie m.e.r., d.d. 10 april 2008)
- Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham (Sight Ruimte en milieu, d.d. 18 september 2009)
- Overzichtsrapport bodem Buiksloterham (stadsdeel Amsterdam-Noord, d.d. 13 april 2008)
- Luchtkwaliteitonderzoek bestemmingsplan Buiksloterham (Oranjewoud, d.d. 30 mei 2008)
- Inventarisatie Geuremissie Buiksloterham Amsterdam-Noord (Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, d.d. 27 februari 2008)
- Verkeersonderzoek Buiksloterham (Goudappel Coffeng, d.d. 18 september 2009)
- Vaststelling Aanwijzing wegen voor vervoer van gevaarlijke stoffen 2007 (Raadsbesluit, d.d. 30 mei 2007)
- Inventarisatie transport gevaarlijke stoffen Buiksloterham (Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam, juli 2003)
- Herberekening Risico's het IJ met RBM II (Adviesgroep AVIV, d.d. 7 december 2005)
- QRA Air Products in het kader van bestemmingsplan Buiksloterham (SAVE Oranjewoud, d.d. 1 juni 2007)
- Grondwateronderzoek Buiksloterham (Ingenieursbureau Amsterdam, d.d. 9 juli 2004)
- Maatregelen tegen grondwateroverlast ontwikkelkavels in de Buiksloterham (Tauw, d.d. 20 augustus 2007)
- Natuurtoets Buiksloterham (Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, maart 2007)
- De Noordelijke IJ-oever - een cultuurhistorische effectrapportage (Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam, augustus 2003)



Jaar	2009	Vergaderdatum	16 en 17 december 2009
Afdeling	3A	Agendapunt	29
Nummer	276/881		
Publicatiedatum	18 december 2009		

Onderwerp

Vaststelling van het exploitatieplan en het bestemmingsplan Buiksloterham.

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 17 november 2009 (Gemeentebblad afd. 1, nr. 881),

Besluit:

1. de naar aanleiding van de terinzagelgging van het ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham ingediende zienswijzen van de navolgende adressanten ontvankelijk te verklaren:
 1. Air Products Nederland B.V., p/a Lagedijk 1-3, 1541 KA Koog a/d Zaan;
 2. Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V., p/a Postbus 75999, 1070 AZ Amsterdam;
 3. CPM Europe B.V., p/a Lagedijk 1-3, 1541 KA Koog a/d Zaan;
 4. Infinite BV, Projecton B.V. Vastgoed Ontwikkeling en de Van der Leij Groep, p/a Postbus 75914, 1070 AX Amsterdam;
 5. Wegter en Zn B.V., p/a Lagedijk 1-3, 1541 KA Koog a/d Zaan;
2. de zienswijzen, zoals onderbouwd in de Nota van beantwoording zienswijzen Buiksloterham, uitsluitend gegrond te verklaren, voor zover deze aanleiding hebben gegeven tot het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham zoals dat ter inzage heeft gelegen en zoals deze zijn geformuleerd in dit besluit onder 3;
3. het exploitatieplan Buiksloterham¹ vast te stellen, vergezeld gaande van een toelichting, waarbij de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-exploitatieplan zoals dat ter inzage heeft gelegen de volgende aspecten betreffen:
 1. De openbare ruimte was in het ontwerp-exploitatieplan niet gewaardeerd. Dit heeft gevolgen voor de complexwaarde, derhalve is besloten om alle percelen opnieuw te laten taxeren;

¹ Het exploitatieplan met bijbehorende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl

2. Alle kosten voor een nieuw te maken perceel in het IJ op de kop Distelweg zijn verwijderd, waardoor de kostenposten 'Grondwerken' en 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' zijn verlaagd. Voor de aangepaste groene oever is een herziene raming ingevoerd;
3. De Klaprozenweg is voor 30 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenpost 'Aanleg voorzieningen buiten exploitatiegebied' is verlaagd;
4. De groene inrichtingskosten van de groene oever zijn voor 30 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenpost 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' is verlaagd;
5. De Asterweg is voor 40 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenposten 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' en 'Plankosten' zijn verlaagd;
6. Door de aanpassing onder 5 is de bijdrage uit Overhoeks (zie 'Tabel I - Overige opbrengsten') geen onderdeel meer van het exploitatieplan. De plankosten zijn daardoor verlaagd. De overzichtstabel van de plankosten is als bijlage 4 toegevoegd;
7. De Ridderspoorweg is voor 60 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenpost 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' is verlaagd;
8. De Distelweg is voor 90 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenpost 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' is verlaagd;
9. De brug naar het NSDM-terrein wordt voor 50 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenpost 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' is verlaagd;
10. De boulevard langs het Johan van Hasseltkanaal wordt voor 70 procent in plaats van 100 procent toegerekend aan het exploitatiegebied Buiksloterham, waardoor de kostenpost 'Aanleg voorzieningen exploitatiegebied' is verlaagd;
11. Overeenkomstig de wijzigingen genoemd onder punt 2 t/m 10 is 'Tabel E - Gerealiseerde kosten' aangepast;
12. Het bestemmingsvlak 'Gemengd' ten oosten van de Grasweg en ten zuiden van het Tolhuiskanaal is vergroot;
13. De bestemming van het meest noordelijke perceel van het meest oostelijk gelegen bestemmingsvlak 'Bedrijf' (ter plaatse van Asterweg 49) is gewijzigd van 'Bedrijf' in 'Gemengd' met een maximale floorspace-index van 2,3 en een maximaal woningpercentage van 60 procent;
14. De maximale floorspace-index van het meest noordelijk bestemmingsvlak 'Gemengd' tussen de Asterweg, de Distelweg en de Asterdwarsweg (ter plaatse van Distelweg 89-95) wordt gewijzigd van 1,5 naar 2,3;
15. De 'zone wet milieubeheer' rondom het bedrijf ter plaatse van Papaverweg 37A is uitgebreid tot over het gehele oppervlak van het betrokken bestemmingsvlak 'Gemengd'. Het gehele brutovloeroppervlak van dit bestemmingsvlak valt daarmee onder uitgiftecategorie 'Overig';
16. Een aantal perceeloppervlakken is in overeenstemming gebracht met het Kadaster;
17. Een extra subsidiepost van de provincie ad € 42.724 is opgevoerd ten behoeve van "procesmanagement selectie marktpartijen ontwikkeling kavels in woon-werkgebied Buiksloterham voor 100% op duurzaamheid";

² Het bestemmingsplan met de bijbehorende stukken is digitaal raadpleegbaar via www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl

18. In 'Tabel G - Wegingsfactoren en gewogen eenheden' heeft geen afronding meer plaatsgevonden;
 19. De grens van het exploitatiegebied Buiksloterham is aangepast aan de plangrenzen van het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan. Dienovereenkomstig is ook het totale bruto vloeroppervlak van het exploitatiegebied aangepast;
 20. Het bestemmingsvlak 'Gemengd' in het IJ op de kop Distelweg en het westelijk aangrenzende bestemmingsvlak 'Verkeer-1' zijn gewijzigd in de bestemmingsvlakken 'Water-1' en 'Water-3';
 21. Het bestemmingsvlak 'Water-1' grenzend aan het Papaverkanaal, en gelegen tussen de bestemmingsvlakken 'Gemengd' en 'Verkeer-1' (ter plaatse van Papaverweg 54) is vervangen door een bestemmingsvlak 'Gemengd' met de daarbij behorende aanduiding maximale floorspace-index (0,3), maximaal percentage woningbouw (0%) en maximale bouwhoogte (15 meter);
 22. Overeenkomstig de wijzigingen genoemd onder punt 12 t/m 21 zijn volgende tabellen aangepast: 'Tabel G - Wegingsfactoren en gewogen eenheden', 'Tabel H - Opbrengsten gronduitgifte', 'Tabel K - Macro-aftopping', 'Tabel L - Exploitatiebijdrage per gewogen eenheid' en tabel 'Voorbeeldberekening exploitatiebijdrage';
 23. In artikel 4.3 is tussengevoegd 'op basis van door de exploitant aan te leveren (aanvullende) bodemonderzoeken waaruit de aard, mate en omvang van de verontreiniging blijkt';
4. de naar aanleiding van de terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham ingediende zienswijzen van navolgende adressanten ontvankelijk te verklaren:
 1. Air Products Nederland B.V., p/a Lagedijk 1-3, 1541 KA Koog a/d Zaan;
 2. CPM Europe B.V., p/a Lagedijk 1-3, 1541 KA Koog a/d Zaan;
 3. Kamer van Koophandel Amsterdam, Postbus 2852, 1000 CW Amsterdam;
 4. ing. W. van Laar en mr. N. van Laar, mede namens bewoners Grasweg, p/a Grasweg 15A, 1031 HW Amsterdam;
 5. Scheepswerf Stella Maris, Fam. R.W.F. Breurken, Klaprozenweg 71, 1032 KK Amsterdam;
 6. Stadsregio Amsterdam, Postbus 626, 1000 AP Amsterdam;
 7. Stichting Particulier Nautisch Initiatief Noord, p/a Scheepsmakerskade 9, 1023 CA Amsterdam;
 8. Vereniging van bedrijven in Amsterdam-Noord, Postbus 36013, 1020 MA Amsterdam;
 9. Fam. R. Voorneveld, Klaprozenweg 73A, 1032 KK Amsterdam;
 10. Wegter en Zn B.V., p/a Lagedijk 1-3, 1541 KA Koog a/d Zaan;
 11. Ydefix Schaverij, Papaverweg 37A, 1032 KE Amsterdam;
 12. Ymere Gebieds- en projectontwikkeling, Postbus 2961, 1000 CZ Amsterdam;
 5. de zienswijzen, zoals onderbouwd in de Nota van beantwoording zienswijzen Buiksloterham, uitsluitend gegrond te verklaren, voor zover deze aanleiding hebben gegeven tot het aanbrengen van wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen en zoals deze zijn geformuleerd in dit besluit onder 6;
 6. het bestemmingsplan Buiksloterham² vast te stellen, bestaande uit plankaart (blad A en B) en planregels en vergezeld gaande van een toelichting, waarbij de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen de volgende aspecten betreffen:

Plankaart blad A

1. Het bestemmingsvlak 'Gemengd' in het IJ op de kop Distelweg en het westelijk aangrenzende bestemmingsvlak 'Verkeer-1' zijn gewijzigd in de bestemmingsvlakken 'Water-1' en 'Water-3'.
2. Het bestemmingsvlak 'Water-1' is ten noorden van het bestemmingsvlak 'Water-2' vervangen door een uitbreiding van dit bestemmingsvlak 'Water-2'.
3. Het bestemmingsvlak 'Gemengd' ten westen van de Grasweg is vergroot.
4. Het bestemmingsvlak 'Gemengd' ten oosten van de Grasweg en ten zuiden van het Tolhuiskanaal is vergroot.
5. De bestemming van het meest noordelijke perceel van het meest oostelijk gelegen bestemmingsvlak 'Bedrijf' (ter plaatse van Asterweg 49) is gewijzigd van 'Bedrijf' in 'Gemengd' met een maximale floorspace-index van 2,3 en een maximaal woningpercentage van 60 procent.
6. Het bestemmingsvlak 'Groen', gelegen tussen het IJ en de Grasweg heeft in plaats van de bestemmingsaanduiding 'G1' de bestemmingsaanduiding 'G' gekregen.
7. Het langs de Asterdwarsweg gelegen bestemmingsvlak 'Groen' (ter plaatse van Asterdwarsweg 10) is gedeeltelijk gewijzigd in de bestemming 'Gemengd', zijnde een uitbreiding van het aangrenzende bestemmingsvlak 'Gemengd'.
8. Het bestemmingsvlak 'Water-1' grenzend aan het Papaverkanaal, en gelegen tussen de bestemmingsvlakken 'Gemengd' en 'Verkeer-1' (ter plaatse van Papaverweg 54) is vervangen door een bestemmingsvlak 'Gemengd' met de daarbij behorende aanduiding maximale floorspace-index (0,3), maximaal percentage woningbouw (0%) en maximale bouwhoogte (15 meter).
9. De bestaande erftoegangsweg binnen het meest noordelijk gelegen bestemmingsvlak 'Groen' heeft in plaats van de bestemming 'Groen' de bestemming 'Verkeer-2' gekregen.
10. Binnen het meest noordelijk gelegen bestemmingsvlak 'Groen' is de nadere aanduiding 'tuin' toegevoegd.
11. Voor het bestemmingsvlak 'Gemengd' ten westen van de Klaverweg zijn de aanduidingen voor het maximale percentage woningbouw (60%) en de maximale floorspace-index (2,3) toegevoegd.
12. Ter plaatse van het meest noordelijke bestemmingsvlak 'Gemengd' dat grenst aan de Asterweg (ter plaatse van Distelweg 89-95) is de aangeduide maximale floorspace-index gewijzigd van 1,5 in 2,3.
13. De maatvoeringsvlakken behorende bij de maximale bouwhoogten langs het Johan van Hasselkanaal zijn verbreed.
14. Voor het bestemmingsvlak 'Gemengd' ten westen van de Hulstweg en ten zuiden van de Vlierweg zijn de aanduidingen voor het maximale percentage woningbouw (30%) en de maximale floorspace-index (1,5) toegevoegd.
15. De bouwaanduidingen 'aangegebouwd' zijn plaatselijk vergroot.
16. Het aangegeven maximum aantal wooneenheden is aangepast conform het door het college van burgemeester en wethouders op 10 november 2009 genomen besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden Wet geluidhinder ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan.
17. Voor de twee meest oostelijk gelegen bestemmingsvlakken 'Gemengd' ten westen van de Struisgrasstraat en ten zuiden van de Papaverweg is aan de zijde van het Johan van Hasselkanaal de aanduiding geveelijn toegevoegd.

18. Naar aanleiding van de wijzigingen genoemd onder 4 en 5 is de 'zone wet milieubeheer' aan weerszijden van het Tolhuiskanaal in zuidelijke richting opgeschoven.
19. De 'zone wet milieubeheer' grenzend aan het bedrijf ter plaatse van Distelweg 91-95 is gewijzigd tot 50 meter gemeten vanaf de buitengrenzen van het perceel.
20. De 'zone wet milieubeheer' grenzend aan het bedrijf ter plaatse van Papaverweg 37A is uitgebreid tot over het gehele oppervlak van het betrokken bestemmingsvlak 'Gemengd'.
21. De plangrens is daar waar de Grasweg en het Tolhuiskanaal samenkomen en in de zuidelijke punt van het Tolhuiskanaal zodanig gewijzigd dat de daar gelegen drie woonschepen en de bijbehorende erven niet meer binnen het bestemmingsplan Buiksloterham vallen.
22. Ter plaatse van de Asterweg en de Grasweg is ter hoogte van de aangrenzende bestemmingsvlakken 'Bedrijf' de aanduiding 'as van de weg' geschrapt.
23. Het maatvoeringsvlak voor de maximale bouwhoogte langs het Buiksloterkanaal is aangepast in een streepjeslijn.
24. Ter hoogte van de entree van de Klaverweg is een bestemmingsgrens toegevoegd, zijnde een grens tussen de bestemmingen 'Verkeer-1' en 'Verkeer-2'.
25. De aanduidingen 'gemengd 1 en 2' (gd1 en gd2) zijn op de plankaart en in de legenda vervangen door de aanduidingen 'specifieke vorm van gemengd-1 en -2 (sgd-1 en sgd-2)'.
26. De aanduiding 'b1' behorend bij het onder 8 genoemde bestemmingsvlak, is geschrapt. De aanduiding 'bedrijf 2' (b2) is vervangen door de aanduiding 'bedrijf' (b).
27. Het meest oostelijk bestemmingsvlak 'Gemengd' grenzend aan de Distelweg heeft de kleuraanduiding gekregen behorend bij de bestemming 'Gemengd'.
28. In de legenda is de bestemming 'Water-3' toegevoegd.
29. In de legenda is 'tuinen toegestaan' gewijzigd in 'tuin'.
30. In de legenda is in plaats van de plangrens de vermelding 'bestemmingsplan Buiksloterham' opgenomen met daarbij de tekenwijze van de plangrens.

Plankaart, blad B

31. De bestemmingsplangrens is aangepast conform de aanpassing genoemd onder 21 onder 'Plankaart blad A'.

Regels

32. In artikel 1 lid 1.21 is de zin 'De verhouding tussen grondoppervlak en brutovloeroppervlak' vervangen door 'De omvang van het brutovloeroppervlak in verhouding tot het grondoppervlak'.
33. In artikel 1 lid 1.25 is 'vliesgevel' vervangen door 'geluidwerend vlies'.
34. In artikel 1 lid 1.45 is 'woonboot' vervangen door 'woonschip' en verderop is 'woonschip' vervangen door 'woonboot'.
35. In artikel 3 lid 3.1 is 'tuinen en erven' geschrapt.
36. In artikel 3 lid 3.1 is 'wegen ten behoeve van ontsluiting van gebouwen' toegevoegd.

-
37. In artikel 3 lid 3.2 onder g is 'voor functies die na inwerkingtreding van dit bestemmingsplan worden gerealiseerd' toegevoegd.
38. In artikel 3 lid 3.3 onder g is 'of beperkt kwetsbare' geschrapt.
39. Aan artikel 4 lid 4.2 is toegevoegd: 'h Voor het bestemmingsvlak direct grenzend aan het Zijkanaal I geldt een minimum percentage water van 75%'.
40. In artikel 4 lid 4.2 sub j (nieuw) is tussengevoegd: 'direct grenzend aan de bestemmingsgrens en'.
41. In artikel 4 lid 4.2 is tussengevoegd: 'voor functies die na de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan worden gerealiseerd'.
42. In artikel 4 lid 4.5 sub e is toegevoegd 'c en d'.
43. In artikel 4 lid 4.5 sub e is tussengevoegd: 'Papaverweg 37A, een houtbewerkingsbedrijf'.
44. In artikel 4 lid 4.5 is 'een bedrijf voor het ophalen en opslaan van drijfvuil' vervangen door 'een bedrijf voor werkzaamheden verband houdend met het beheer van oppervlaktewater'.
45. In artikel 4 lid 4.5 is na 'Distelweg 99-105' toegevoegd 'en Asterweg 49'.
46. In artikel 4 lid 4.5 onder h is 'of beperkt kwetsbare' geschrapt.
47. In artikel 4 is een nieuw lid 4.6 tussengevoegd dat luidt:
'4.6 Ontheffing van de gebruiksregels
a. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 4.5 sub onder f voor zover het betreffende maximum percentage wonen gerekend over meerdere percelen niet wordt overschreden.
b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 4.5 onder k voor zover een overschrijding van het aangegeven maximum aantal wooneenheden betrekking heeft op woningen waarbij de voorkeursgrenswaarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, onderdeel wegverkeergeluid, niet wordt overschreden dan wel daar waar dove gevels worden gerealiseerd.'
48. Aan artikel 4 lid 4.6 (oud) wordt toegevoegd:
'c. Burgemeester en wethouders kunnen het bestemmingsplan wijzigen met dien verstande dat in afwijking van het bepaalde in lid 4.5 onder h, voor zover in het plangebied geen bedrijf meer aanwezig is zoals bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI), kwetsbare functies zoals bedoeld in het BEVI kunnen worden toegestaan.'
49. In artikel 4 wordt lid 4.6 (oud) vernummerd tot lid 4.7
50. Aan artikel 5 lid 5.2 is toegevoegd:
'e. In afwijking van het bepaalde onder lid 5.1 en 5.2 sub a mag ter plaatse van het op de plankaart aangegeven functieaanduidingsvlak 'tuin' (t) per het bij de gronden behorende woonschip een berging worden gerealiseerd.
f. Voor een gebouw als bedoeld onder e gelden de volgende maxima:
lengte: 7 meter
breedte 5 meter
hoogte: 5 meter.'
- Aan artikel 5 lid 5.3 is toegevoegd:
'b. In afwijking van het bepaalde in artikel 11 mogen de gronden binnen het op de plankaart aangegeven functieaanduidingsvlak 'tuin' (t) tevens worden gebruikt als tuin behorende bij de naastgelegen woonschepen.
c. Voor de in lid 5.2 sub e bedoelde bergingen geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebruikt ten behoeve van de naastgelegen woonschepen.
51. In artikel 6 lid 6.1 is 'laden en lossen' toegevoegd als sub i.
52. In artikel 6 lid 6.2 onder b, c en d is '1,30' vervangen door '2,50'.

53. In artikel 6 lid 6.2 is lid e geschrapt.
54. In artikel 6 lid 6.2 is een nieuw lid d tussengevoegd dat luidt:
'In afwijking van het bepaalde onder c geldt voor de brug over het Zijkanaal I een minimum doorvaarhoogte van 2,75 meter.'
55. In artikel 7 aanhef en in lid 1 is 'Water 1 en 2' vervangen door 'Water-1, -2 en -3'.
56. In artikel 7 lid 7.2 is tussengevoegd:
'd. In afwijking van het bepaalde onder b zijn binnen de bestemmingsvlakken 'Water-2 en -3' (WA-2 en -3) steigers toegestaan.'
57. In artikel 7 lid 7.2 is tussengevoegd:
'e. In afwijking van het bepaalde onder a zijn binnen het bestemmingsvlak 'Water-3' (WA-3) gebouwen ten behoeve van horeca toegestaan met een maximum oppervlak van 130 m² en een maximum bouwhoogte van 12 meter.'
58. In artikel 7 lid 7.2 is sub d vernummerd tot sub f.
59. In artikel 7 lid 7.2 onder f (nieuw) is 'gemengd 1 en 2' (gd-1 en gd-2)' vervangen door 'specifieke vorm van gemengd-1 en -2 (sgd-1 en sgd-2)'.
60. In artikel 7 lid 7.4 is onder c 'Grasweg 22A maximum hoogte: 7,5 meter' geschrapt.
61. In artikel 7 lid 7.4 is onder c toegevoegd:
 'Klaprozenweg 71B maximum hoogte 7,8 meter;
 Klaprozenweg 71B maximum lengte 8 meter;
62. In artikel 7 lid 7.4 onder f is toegevoegd: 'en -3'.
63. In artikel 7 lid 7.4 is onder g de gehele tekst vervangen door:
'g. In afwijking van het bepaalde in lid 1 mogen de gronden binnen het functieaanduidingsvlak 'bedrijf' (b) worden gebruikt ten behoeve van een bedrijf voor scheepsreparaties, zijnde een bedrijf maximaal uit milieuhindercategorie 3.1.'
64. In artikel 7 lid 7.4 onder h en j is 'gemengd 1 en 2' (gd1 en gd2)' vervangen door 'specifieke vorm van gemengd-1 en -2 (sgd-1 en sgd-2)'.
65. Aan artikel 7 lid 7.4 is toegevoegd:
'k. In afwijking van het bepaalde onder j geldt dat binnen de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd-1' (sgd-1) aan de zuidzijde van het Johan van Hasseltkanaal een schip met een maximum masthoogte van 19,1 meter, dat oorspronkelijk is gebouwd als lichtschip, is toegestaan.
66. Aan artikel 7 lid 7.4 is toegevoegd:
'l. In afwijking van het bepaalde in lid 1 geldt dat de gronden binnen het bestemmingvlak 'Water-3' (WA-3) tevens mogen worden gebruikt ten behoeve van horeca I, III en IV, en wegen'.

*Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd
in zijn vergadering op 16 december 2009.*

De voorzitter

De raadsgriffier

Mr. M. Po



Kennisgeving

Vaststelling bestemmingsplan, exploitatieplan en hogere grenswaarden Buiksloterham

Burgemeester en wethouders van Amsterdam maken, ingevolge de Wet ruimtelijke ordening en de Wet geluidhinder het volgende bekend:

De gemeenteraad van Amsterdam heeft bij besluit van 16 december 2009, nummer 276/881, het bestemmingsplan Buiksloterham en het exploitatieplan Buiksloterham gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en ontwerpexploitatieplan, zoals dat ter inzage heeft gelegen, vastgesteld. Tevens hebben burgemeester en wethouders van Amsterdam in dit verband bij besluit van 17 november 2009, op grond van de Wet geluidhinder, besloten tot vaststelling van hogere grenswaarden zoals bedoeld in deze wet.

Het bestemmingsplan Buiksloterham, het exploitatieplan Buiksloterham en het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden liggen met bijbehorende stukken met ingang van 28 januari 2010 ter inzage, totdat onderstaande beroepstermijn is verstreken, op de volgende adressen:

- Het Voorlichtingsloket van het stadhuis, Amstel 1. Bel voor openingstijden 14 020 of kijk onder 'contact' op www.centrum.amsterdam.nl.
- Informatiecentrum De Zuiderkerk voor ruimte, bouwen en wonen, Zuiderkerkhof 72. Bel voor openingstijden 020 552 7987 of kijk op www.zuiderkerk.amsterdam.nl.
- Het Service Centrum, afdeling Vergunningen van stadsdeel Amsterdam-Noord, Buikslotermeerplein 2000. Bel voor openingstijden, 020-6349911 of 14 020 of kijk op www.noord.amsterdam.nl.

Het bestemmingsplan, het exploitatieplan en het besluit hogere grenswaarden zijn met bijbehorende stukken digitaal beschikbaar via www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt de transformatie van het plangebied van bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied mogelijk. Het plangebied wordt begrensd door aan de westzijde het midden van het Tolhuiskanaal, het IJ en het Zijkanaal I, aan de noord-oostzijde de Klaprozenweg en de Papaverweg en aan de zuid-oostzijde door het midden van het Buiksloterkanaal en de Grasweg.

Exploitatieplan

Het exploitatieplan vormt de juridische basis om de door de gemeente gemaakte en te maken kosten in het kader van de transformatie Buiksloterham te verhalen op eigenaren van in het exploitatiegebied gelegen gronden. Het kostenverhaal via het exploitatieplan kan uitsluitend plaatsvinden als een bouwvergunning aan de

orde is. De exploitatieopzet beschrijft de kosten en opbrengsten in het plan en op welke wijze de kosten toegerekend worden aan de verschillende eigenaren. In dit verband omschrijft het exploitatieplan welke werken en werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd in het kader van het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte.

De gemeente maakt bij dit exploitatieplan geen gebruik van de mogelijkheid om eisen te stellen aan (de uitvoering van) het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. De gemeente acht dit niet noodzakelijk omdat de te reconstrueren openbare ruimte binnen het exploitatiegebied, op enkele percelen na, eigendom van de gemeente is.

Het gebied waar het exploitatieplan betrekking op heeft wordt begrensd aan de westzijde door het midden van het Tolhuiskanaal, het IJ en het Zijkanaal I, aan de noordzijde door de Klaprozenweg en de Papaverweg en aan de zuid-oostzijde door het midden van het Buiksloterkanaal en de Grasweg.

Hogere grenswaarden

Het plangebied Buiksloterham ligt binnen de geluidszone van de gezoneerde industrieterreinen Johan van Hasseltkanaal West en Westpoort. Om deze reden en vanwege een aantal wegen binnen het plangebied is hier de Wet geluidhinder van toepassing. Geluidgevoelige bebouwing is geprojecteerd in de vorm van woningen, scholen en medische voorzieningen. In verband hiermee zijn voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan hogere grenswaarden vastgesteld. Met het bestemmingsplan ligt daarom het besluit tot vaststelling hogere grenswaarden ter inzage.

Voor een beschrijving van de wijzigingen ten opzichte van de ontwerpbesluiten wordt verwezen naar het raadsbesluit met betrekking tot de vaststelling van het bestemmingsplan en exploitatieplan van 16 december 2008 met nummer 276/881 en het collegebesluit tot vaststelling van hogere grenswaarden van 17 november 2009. Deze besluiten zijn digitaal beschikbaar via www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl.

Beroep

Een belanghebbende die tijdig zijn zienswijze naar voren heeft gebracht, kan met ingang van 29 januari 2010, gedurende zes weken, beroep instellen tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en het exploitatieplan en het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Gelijke bevoegdheid komt toe aan een belanghebbende die aantoont dat hij daartoe redelijkerwijze niet in staat is geweest. Het beroep dient te worden gericht aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan en het exploitatieplan en het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden treden in werking daags na afloop

van de hiervoor genoemde beroepstermijn. Het instellen van beroep schorst de werking van de besluiten niet.

Degene die beroep heeft ingesteld kan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak verzoeken met het oog op onverwijlde spoed een voorlopige voorziening te treffen. Het verzoek dient geadresseerd te worden aan de Raad van State, ter attentie van de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak, postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage.

Indien het verzoek tijdens de beroepstermijn wordt ingediend, treedt het besluit/de besluiten niet in werking voordat op het verzoek is beslist.

Amsterdam, 27 januari 2010
burgemeester en wethouders,

H. de Jong
secretaris

M.J. Cohen
burgemeester



Gemeente Amsterdam
Noordwaarts

Exploitatieplan "Buiksloterham"

Vastgesteld 16 december 2009
Besluitnummer 276/881



*DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl/mc*

Exploitatieplan "Buiksloterham"

Opdrachtgever: Projectbureau Noordwaarts, gemeente Amsterdam
drs. F. Bosman en drs. K.J.A. Dolman

Dossier: C2861.02.001

Auteurs: mr. J.P. van Dam en drs. T.C. Wesseling (DHV)
Projectbegeleiding: J. Visser bc en mr. J.W. Gravendeel (DHV)

Inhoudsopgave

A. TOELICHTING EXPLOITATIEPLAN BUIKSLOTERHAM

1.	Algemene toelichting en leeswijzer	p. 7
1.1	Aanleiding	p. 7
1.2	Leeswijzer	p. 7
1.3	Beoogde ontwikkeling Buiksloterham en het bestemmingsplan	p. 7
1.4	Uitgangspunten ontwikkeling: organisch transformatieproces	p. 9
1.5	Doel en inhoud exploitatieplan	p. 9
1.6	Procedure en rechtsgevolgen	p. 10
1.7	Jaarlijkse herziening en eindafrekening	p. 10
2.	Toelichting exploitatiegebied, kaarten en uit te voeren werken en werkzaamheden	p. 11
2.1	Begrenzing exploitatiegebied (artikel 2)	p. 11
2.2	Toelichting kaarten	p. 12
2.3	Omschrijving werken en werkzaamheden (artikel 3)	p. 15
3.	Toelichting exploitatieopzet (artikel 4)	p. 15
3.1	Uitgangspunten exploitatieopzet	p. 16
3.2	Inbrengwaarden en andere kosten exploitatie	p. 17
3.2.1	Overzicht kosten	p. 18
3.2.2	Kosten uitgezet in de tijd	p. 22
3.2.3	Gerealiseerde kosten	p. 22
3.3	Opbrengsten exploitatie	p. 22
3.3.1	Opbrengsten gronduitgifte en toerekening kosten aan bouwkavels	p. 22
3.3.2	Overige opbrengsten	p. 25
3.3.3	Opbrengsten uitgezet in de tijd	p. 26
3.4	Saldo kosten en opbrengsten (macro-aftopping)	p. 27
3.5	Berekening exploitatiebijdrage per gewogen eenheid	p. 27
3.6	Berekening exploitatiebijdrage per eigenaar	p. 27

B. EXPLOITATIEPLAN BUIKSLOTERHAM

Artikel 1	Begrippen	p. 33
Artikel 2	Exploitatiegebied, plangebied, openbare ruimte en bouwkavels	p. 34
Artikel 3	Omschrijving werken en werkzaamheden	p. 35
Artikel 4	Exploitatieopzet en bepaling exploitatiebijdrage	p. 36
Artikel 5	Slotregel	p. 37

C. BIJLAGEN

Bijlage 1	Kaart exploitatiegebied
Bijlage 2	Kaart openbare ruimte en bouwkavels
Bijlage 3	Exploitatieopzet
Bijlage 4	Resultaat plankostenscan

Exploitatieplan "Buiksloterham"

ONDERDEEL A – TOELICHTING

1. Algemene toelichting en leeswijzer

1.1 Aanleiding

Amsterdam staat voor de opgave om in de periode 2010-2030 circa 50 duizend nieuwe woningen en 50 tot 75 duizend nieuwe arbeidsplaatsen te realiseren. Het beleid van de gemeente gaat uit van een compacte stad met duurzaam ruimtegebruik. De belangrijkste opgave is intensiveren, combineren en transformeren. De transformatie van Buksloterham van industrieterrein naar stedelijk woon-werkgebied levert een belangrijke bijdrage aan deze opgave. Buksloterham ligt in Amsterdam-Noord, aan de Noordelijke IJ-oever en is van oudsher een industriegebied dat thans extensief wordt gebruikt en gedeeltelijk braak ligt. De transformatie van Buksloterham is opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan Buksloterham.

Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) in werking getreden. Op grond van de nieuwe Wro is de gemeente verplicht om tegelijkertijd met het bestemmingsplan voor een dergelijke ontwikkeling één of meerdere exploitatieplan(nen) vast te stellen, tenzij het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins is verzekerd. Het exploitatieplan biedt de grondslag voor publiekrechtelijk kostenverhaal. Deze verplichting geldt niet als het kostenverhaal anderszins verzekerd is (artikel 6.12 lid 2 Wro). Dat is hier niet het geval. Om die reden stelt de gemeente een exploitatieplan vast en wel onder de naam "Exploitatieplan Buksloterham".

1.2 Leeswijzer

Het document dat voor u ligt bestaat uit de **toelichting** op het exploitatieplan Buksloterham (onderdeel A), het **exploitatieplan** Buksloterham (onderdeel B) en de **bijlagen** (onderdeel C). Juridisch gezien dienen deze van elkaar onderscheiden te worden. Het exploitatieplan, evenals de bijlagen en onderdelen uit de toelichting waarnaar in het exploitatieplan zelf verwezen wordt, zijn juridisch bindend, (het overige deel van) de toelichting en de (overige) bijlagen niet.

Onderdeel A, de toelichting, is als volgt opgebouwd. De algemene toelichting (paragraaf 1.3 tot en met 1.7) gaat achtereenvolgens in op de volgende onderdelen: de relatie met het bestemmingsplan Buksloterham, uitgangspunten ontwikkeling Buksloterham, doel, inhoud en procedure exploitatieplan en jaarlijkse hierziening. In hoofdstuk 2 worden de begrenzing van het exploitatiegebied, de bij het exploitatieplan behorende kaarten en de binnen het exploitatiegebied uit te voeren werken en werkzaamheden toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt de exploitatieopzet toegelicht. Waar nodig wordt in de toelichting verwezen naar de kaarten en tabellen die bijlagen vormen van het exploitatieplan.

1.3 Beoogde ontwikkeling Buksloterham en het bestemmingsplan

Beoogde ontwikkeling Buksloterham

Het plangebied Buksloterham, waarvoor een ontwerpbestemmingsplan in procedure is gebracht, wordt begrensd door de Klaprozenweg aan de Noordzijde, het Buksloterkanal, de Distelkade en de Klaprozenweg aan de oostzijde, de Grasweg, het Tolhuis-

kanaal en het New Technology Centre van Shell aan de zuidzijde en het Zijkanaal I en het IJ aan de westzijde (zie ook de kaart die als bijlage 1 is bijgevoegd).

Buiksloterham wordt getransformeerd tot een gemengd woon-werkgebied. Het totale programma in Buiksloterham omvat circa 1 miljoen m² bruto vloeroppervlak (bvo), hetgeen een toename van het huidige ruimtegebruik inhoudt met 700 duizend m² bvo.

Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan heeft tot doel een geleidelijke, organische herontwikkeling van het bedrijventerrein naar een gebied waar wonen en werken op verschillende schaalniveaus worden gemengd. Een groot deel van het plangebied krijgt een gemengde bestemming waarbinnen verschillende functies zijn toegestaan. Het gaat dan om woningen, bedrijven, kantoren, detailhandel en overige commerciële en niet-commerciële functies. In het zuiden van het bestemmingsplan ligt een gebied waar bestaande bedrijven worden gehandhaafd, maar waar zich ook nieuwe bedrijven kunnen vestigen.

Om de transformatie van Buiksloterham mogelijk te maken zijn diverse ingrepen nodig, zowel binnen als buiten het exploitatiegebied. De bebouwing die het bestemmingsplan mogelijk maakt betreft bouwplannen als aangewezen in artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro)¹. Het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte is beschreven in hoofdstuk 2. De gemeente zal de openbare ruimte (her)inrichten.

Het exploitatieplan is een instrument om een deel van de kosten voor de gebiedstransformatie te kunnen verhalen en is daarmee een onderdeel van de onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid.

Wijzigingsbevoegdheid

Een aantal op de bestemmingsplankaart aangegeven gronden met een gemengde bestemming heeft de gebiedsaanduiding 'zone wet milieubeheer' gekregen. Op deze gronden kan pas woningbouw worden gerealiseerd nadat burgemeester en wethouders het bestemmingsplan hebben gewijzigd. De bouwplannen (mogelijkheden voor woningbouw) die ontstaan na toepassing van bedoelde wijzigingsbevoegdheid zijn niet meegenomen in dit exploitatieplan, aangezien op grond van artikel 6.12 lid 2 Wro bij vaststelling van de wijziging van het bestemmingsplan beoordeeld zal moeten worden of een exploitatieplan zal moeten worden opgesteld of dat het kostenverhaal anderszins verzekerd is. De gemeente zal voorafgaand aan de vaststelling van een wijziging van het bestemmingsplan trachten tot een anterieure overeenkomst te komen.

¹ In het Bro wordt als een bouwplan aangemerkt:

- De bouw van één of meer woningen of hoofdgebouwen;
- De uitbreiding van een gebouw met minimaal 1000 m² of met één of meer woningen;
- De verbouwing van één of meer gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd of voor detailhandel/dienstverlening/kantoor of horecadoeleinden mits de cumulatieve oppervlakte minimaal 1000 m² bedraagt;
- De bouw van kassen met een oppervlakte met minimaal 1000 m².

1.4 Uitgangspunten ontwikkeling: organisch transformatieproces

Het bestemmingsplan kent voor een groot deel van het exploitatiegebied gemengde bestemmingen ('Bedrijf' en 'Gemengd') waarin een grote diversiteit aan functies mogelijk is, variërend van wonen, kantoren, bedrijven en horeca (van fastfood-bedrijf tot een hotel) (zie artikel 3 en 4 bestemmingsplanregels). Met inachtneming van het bestemmingsplan en het exploitatieplan kunnen particuliere eigenaren hun eigen percelen ontwikkelen. Eigenaren hebben gelet op het bestemmingsplan een grote mate van vrijheid om te bepalen wanneer zij welke functie en in welke omvang willen realiseren. De gemeente faciliteert de transformatie van Buiksloterham door zorg te dragen voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. Een deel van de bestaande openbare ruimte wordt niet gereconstrueerd, met name het water binnen het plangebied en enkele wegen (zie ook de kaart die als bijlage 2 bij het exploitatieplan is gevoegd).

1.5 Doel en inhoud exploitatieplan

Doel

Op grond van artikel 6.12 Wro is de gemeente verplicht bij vaststelling van een bestemmingsplan of projectbesluit waarin bouwplannen zijn opgenomen als aangewezen in artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1. Bro, een exploitatieplan vast te stellen. Geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld als het verhalen van kosten anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld doordat de gemeente hierover overeenkomsten heeft gesloten met de eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden, of doordat de gemeente zelf eigenaar is van bedoelde gronden. In het bestemmingsplangebied is niet met alle particuliere eigenaren een overeenkomst gesloten. Ter uitvoering en realisatie van het exploitatiegebied volgens het vast te stellen bestemmingsplan Buiksloterham stelt de gemeente daarom dit exploitatieplan Buiksloterham vast.

Inhoud

Het exploitatieplan, de bijbehorende kaarten en de in het exploitatieplan opgenomen exploitatieopzet vormen de juridische basis om conform afdeling 6.4 van de Wro en afdeling 6.2 van het Bro de door de gemeente gemaakte en te maken kosten in het kader van de transformatie Buiksloterham te verhalen op eigenaren van in het exploitatiegebied gelegen gronden. Het kostenverhaal vindt plaats bij de bouwvergunning. De exploitatieopzet beschrijft de kosten en opbrengsten in het plan en op welke wijze de kosten toegerekend worden aan de verschillende eigenaren. In dit verband omschrijft het exploitatieplan welke werken en werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd in het kader van het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. Bij ontwikkeling van gronden binnen het exploitatiegebied dient het exploitatieplan in acht te worden genomen.

De gemeente maakt bij vaststelling van dit exploitatieplan geen gebruik van de mogelijkheid om eisen te stellen aan (de uitvoering van) het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte (art. 6.13 lid 2 sub b en c). De gemeente acht dit niet noodzakelijk omdat de te reconstrueren openbare ruimte binnen het exploitatiegebied, op enkele percelen na, eigendom van de gemeente is.

1.6 Procedure en rechtsgevolgen

Procedure

De procedure van het exploitatieplan is verbonden aan de procedure van bestemmingsplan Buiksloterham. Op de voorbereiding van een exploitatieplan is evenals bij een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing, hetgeen inhoudt dat het exploitatieplan gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd, binnen welke termijn belanghebbenden een zienswijze in kunnen dienen.

Het bestemmingsplan en exploitatieplan zullen tegelijkertijd door de gemeenteraad worden vastgesteld (art. 6.12 lid 4 Wro). Van deze vaststelling ontvangen eigenaren van gronden gelegen in het exploitatiegebied binnen 4 weken bericht (art. 6.14 lid 2 Wro). Daarnaast zal voor alle percelen in het exploitatieplan waarop een exploitatiebijdrage rust een aantekening worden gemaakt in het gemeentelijke register van publiekrechtelijke beperkingen als bedoeld in de Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen.

Rechtsgevolgen

Dit exploitatieplan heeft gevolgen voor eigenaren van gronden die een bouwplan gaan realiseren (zie paragraaf 1.3, voetnoot 1).

Nadat het exploitatieplan in werking is getreden vormt dit plan een toetsingskader voor de bouwvergunning van het bouwplan (art. 44 lid 1 sub g Woningwet). De gemeente moet een bouwvergunning die in strijd is met de voorschriften uit het exploitatieplan weigeren. Tevens zal bij de verlening van de bouwvergunning op basis van het exploitatieplan een financieel voorschrift aan de bouwvergunning worden verbonden, inhoudende dat de vergunninghouder een exploitatiebijdrage aan de gemeente verschuldigd is. Eventuele betaling aan de gemeente is derhalve pas bij verlening van de bouwvergunning aan de orde. Dit is anders als de exploitatiebijdrage anderszins verzekerd is (art. 6.17 Wro), bijvoorbeeld doordat de gemeente een overeenkomst heeft gesloten met de grondeigenaar. Deze eigenaren dragen ook mee in de kosten, maar niet op basis van het exploitatieplan maar op basis van privaatrechtelijke afspraken. Voor de berekening in het exploitatieplan heeft dit geen gevolgen omdat in de berekening van het aandeel van de kosten die gronden moeten dragen, deze gronden ook geheel worden meegenomen.

Burgemeester en wethouders stellen bij de bouwvergunning een termijn waarbinnen de exploitatiebijdrage dient te worden betaald. Als de in het voorschrift opgenomen betalingstermijn overschreden wordt, kunnen burgemeester en wethouders besluiten tot een bouwverbod of bouwstop, tot invordering bij dwangbevel of tot gehele of gedeeltelijke intrekking van de bouwvergunning (art. 6.21 Wro). Zolang het exploitatieplan niet onherroepelijk is, geldt op grond van artikel 50a Woningwet een aanhoudingsplicht voor de bouwvergunning.

1.7 Jaarlijkse herziening en eindafrekening

Jaarlijkse herziening

Bij de exploitatieopzet wordt er gerekend met ramingen en een tijdsplanning voor het gehele proces. Gedurende het proces worden vrijwel altijd afwijkingen van de eerdere ramingen geconstateerd als gevolg van meevallers en tegenvallers. Om deze reden is in

de Wro (art. 6.15) bepaald dat het exploitatieplan nadat het in werking is getreden minimaal jaarlijks moet worden herzien totdat alle werken, werkzaamheden en maatregelen die in het exploitatieplan zijn voorzien, zijn gerealiseerd.

Een herziening kan los van het bestemmingsplan plaatsvinden. Deze herziening kan bestaan uit niet-structurele onderdelen als een uitwerking en detaillering van de ramingen van kosten en opbrengsten, indexering of het vervangen van de ramingen van de kosten door gerealiseerde kosten. Tegen deze herzieningen staan geen rechtsmiddelen open. Als een herziening op andere onderdelen ziet, dan wordt een ontwerpherziening in procedure gebracht, ontvangen grondeigenaren bericht, kunnen belanghebbenden een zienswijze indienen en staat beroep open tegen vaststelling van de herziening bij de Raad van State.

Eindafrekening

Binnen drie maanden nadat alle werken, werkzaamheden en maatregelen die voorzien zijn in het exploitatieplan, zijn uitgevoerd, stellen burgemeester en wethouders een afrekening van het exploitatieplan vast (art. 6.20 Wro). De betaalde exploitatiebijdragen worden herberekend op grond van de totale kosten en de totale opbrengsten in het exploitatiegebied.

Als de herberekende exploitatiebijdrage meer dan 5 procent lager is dan de bij de bouwvergunning betaalde exploitatiebijdrage, betaalt de gemeente binnen een maand na vaststelling van de afrekening het verschil, voor zover het groter is dan 5 procent, terug met rente aan de bouwvergunninghouder. Indien meer dan 90 procent van de in het exploitatieplan begrote kosten is gerealiseerd, kan een bouwvergunninghouder verzoeken om een eindafrekening. Tegen de eindafrekening en herberekening van de exploitatiebijdrage kan beroep worden ingesteld.

Door de eindafrekening en herberekening wordt voorkomen dat een houder van een bouwvergunning teveel betaalt aan de gemeente, het teveel betaalde (voor zover dit meer is dan 5 procent) wordt achteraf terugbetaald door de gemeente. Als de bouwvergunninghouder te weinig heeft betaald, kan de gemeente het te weinig betaalde niet achteraf alsnog in rekening brengen.

2. Toelichting exploitatiegebied, kaarten en uit te voeren werken en werkzaamheden

2.1 Begrenzing exploitatiegebied (artikel 2)

Het exploitatieplan heeft betrekking op het exploitatiegebied. Het exploitatiegebied is weergegeven op de kaart die als bijlage 1 is bijgevoegd (art. 6.13 lid 1 sub a Wro). Het exploitatiegebied geeft aan binnen welk gebied kosten verhaald kunnen worden. Het exploitatiegebied komt overeen met het bestemmingsplangebied, met uitzondering van te handhaven delen.

Alle bouwvlakken uit het bestemmingsplan zijn opgenomen in het exploitatieplan, ondanks eventuele aanwezigheid van bestaande bebouwing. De reden hiervoor is dat het bestemmingsplan het mogelijk maakt dat na sloop van de bestaande bebouwing een

nieuw hoofdgebouw (groter of in een andere uitgiftecategorie) of woningen worden gebouwd. Op elk bouwvlak is derhalve een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro mogelijk.

2.2 Toelichting kaarten

In de bijlagen zijn de volgende kaarten opgenomen:

- Exploitatiegebied (bijlage 1)
- Openbare ruimte en bouwkvavels (bijlage 2)

In het exploitatieplan wordt naar deze bijlagen verwezen, waardoor de kaarten derhalve een juridische status hebben.

Kaart exploitatiegebied

De kaart (zie kaart 1 hieronder en bijlage 1) geeft een weergave van het te exploiteren gebied. Niet te reconstrueren infrastructuur, te handhaven water en bestaande woonboten maken geen onderdeel uit van het exploitatiegebied. Dit is apart aangegeven, om duidelijk te maken dat hiervoor geen kosten zijn opgenomen in het exploitatieplan.

Kaart openbare ruimte en bouwkvavels

De kaart (zie kaart 2 hieronder en bijlage 2) geeft een weergave van de nieuw te creëren of te herinrichten c.q. te herprofiëren openbare ruimte. Voor de betekenis van de begrippen Gemengd, Bedrijf en Water wordt verwezen naar het bestemmingsplan Buiksloterham. Deze gronden zijn bouwkvavels, in die zin dat hier één of meerdere bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro mogelijk zijn.

2.3 Omschrijving werken en werkzaamheden (artikel 3)

Als onderdeel van de exploitatie van het exploitatiegebied moeten vele werken, werkzaamheden en voorzieningen worden gerealiseerd, onder andere voor de aanleg van nutsvoorzieningen, het bouwrijp maken en het inrichten van de openbare ruimte. De kosten hiervan zijn opgenomen in het exploitatieplan (zie paragraaf 3.2.1.2).

In artikel 3 worden de benodigde werken, werkzaamheden en voorzieningen aangegeven (art. 6.13 lid 1 sub b Wro). De voorzieningen passen binnen artikel 6.2.5 Bro, in welk artikel de voorzieningen zijn opgenomen waarvan de kosten opgenomen mogen worden in de exploitatieopzet.

Aanpassingen aan wegen

Het wegprofiel van de hoofdstraten binnen het exploitatiegebied wordt ingericht op 50 kilometer per uur, tweemaal één rijbaan met uitbreiding van de parkeercapaciteit en voor zover mogelijk vrijliggende fietspaden. Rond de wegen worden meer bomen aangeplant. De Klaprozenweg en het deel van de Papaverweg in het verlengde daarvan, die deels binnen het exploitatiegebied vallen, worden ingericht op tweemaal twee rijstroken.

Bruggen

Binnen het plangebied worden zeven nieuwe bruggen gerealiseerd, te weten over:

- Papaverkanaal;
- Tolhuiskanaal;
- Johan van Hasseltkanaal West (2x);
- Zijkanaal I;
- Buiksloterkanaal;
- Distelhaven.

De bruggen zijn aangegeven op de als bijlage 2 bij het exploitatieplan gevoegde kaart.

Nieuwe oevervoorzieningen en boulevard

Aan het Tolhuiskanaal, Papaverkanaal, Johan van Hasseltkanaal, Zijkanaal I en het IJ worden nieuwe oevervoorzieningen aangebracht, zowel harde kaden als kaden met groene parken (koppen aan het Zijkanaal I en Johan van Hasseltkanaal). De groene vooroever langs het plangebied Overhoeks wordt doorgetrokken langs Buiksloterham. De kade aan de noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal krijgt het karakter van een boulevard.

3. Toelichting exploitatieopzet (artikel 4)

De exploitatieopzet vormt de basis voor de berekening van de exploitatiebijdrage die betaald moet worden bij de afgifte van de bouwvergunning. In de exploitatieopzet worden alle kosten en opbrengsten geraamd die verbonden zijn met de exploitatie. De kosten worden vervolgens verdeeld (omgeslagen) over alle percelen waarop een bouwplan mogelijk is. Voor de berekening is niet relevant wie eigenaar is van de percelen, alle percelen delen volgens dezelfde systematiek in de kosten.

In deze toelichting wordt aan de hand van tabellen die samen een samenvatting vormen van de exploitatieopzet, stap voor stap de exploitatieopzet en de berekening van de exploitatiebijdrage toegelicht. De tabellen zijn ook gezamenlijk als bijlage 3 bij het exploitatieplan opgenomen.

Leeswijzer hoofdstuk 3

In paragraaf 3.1 wordt ingegaan op de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij de exploitatieopzet. In paragraaf 3.2 worden de inbrengwaarden en de andere kosten van de exploitatie besproken. In paragraaf 3.3 worden de opbrengsten van de exploitatie besproken en wordt ingegaan op de wijze waarop de kosten worden toegerekend aan de bouwkavels. In paragraaf 3.4 worden kosten en de opbrengsten van de exploitatie met elkaar vergeleken op basis waarvan geconcludeerd wordt wat de maximaal te verhalen kosten zijn. In paragraaf 3.5 wordt ingegaan op de wijze van berekenen van de exploitatiebijdrage per eigenaar.

3.1 Uitgangspunten exploitatieopzet

Exploitatiegebied wordt in zijn geheel in exploitatie gebracht

Artikel 6.13 lid 4 Wro geeft aan dat voor de exploitatieopzet er vanuit wordt gegaan dat het exploitatiegebied in zijn geheel in exploitatie zal worden gebracht. Alle kosten en opbrengsten, onafhankelijk welke eigenaar de kosten maakt, zijn bij de berekening van de kosten en opbrengsten meegenomen.

Geobjectiveerde kosten en opbrengsten

Bij de berekening van kosten en opbrengsten wordt uitgegaan van objectief vastgestelde prijzen en waarden die in het vrij maatschappelijk verkeer door een redelijk handelende partij gehanteerd zouden worden.

Exploitatieperiode

Naar verwachting worden het bestemmingsplan en het exploitatieplan Buiksloterham in 2009 vastgesteld. Als startdatum voor de grondexploitatie geldt 1 januari 2009 en als einddatum 1 januari 2019.

Berekening conform dynamische eindwaardemethode

In een exploitatiegebied worden meestal de kosten eerder gemaakt dan dat de exploitatiebijdrage ontvangen wordt. Om de exploitatiebijdrage te kunnen berekenen wordt de dynamische eindwaardemethode gehanteerd. Dit betekent dat toekomstige kosten en opbrengsten worden herberekend naar één prijspeildatum, te weten 1 januari 2009. Dit gebeurt door inflaties en rente-invloeden mee te rekenen. Vanaf 1 januari 2009 tot het moment dat de kosten respectievelijk opbrengsten gerealiseerd worden, wordt vervolgens rekening gehouden met kosten- respectievelijk opbrengstenstijgingen. In een kasstroomschema is inzichtelijk gemaakt wanneer de kosten en opbrengsten verwacht worden.

De rentekosten van geïnvesteerd vermogen en de begrote kosten worden in rekening gebracht via dit exploitatieplan. Ook worden de renteopbrengsten verrekend met de netto kosten (zie ook paragraaf 3.2.2).

Rente en inflatie

Bij het rente- en inflatiepercentages is uitgegaan van de percentages die van toepassing zijn verklaard door het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam. In de grond-exploitatieopzet wordt daarom gerekend met 3,75 procent. De kosten- en opbrengsten-inflatie zijn allebei gelijkgesteld op 2,4 procent. De indexen van verschillende kosten-soorten worden jaarlijks geactualiseerd.

Tabel A – Parameters

Parameters	
Kostenstijging	2,4%
Opbrengstenstijging	2,4%
Rentekosten	3,75%
Rentewinst	3,75%
Startdatum	1-1-2009
Einddatum	1-1-2019
Prijspeildatum	1-1-2009
Fasering opbrengsten	per 1 jan
Fasering kosten	per 1 jul

Jaarlijkse herziening

Zoals aangegeven in paragraaf 1.7 wordt de exploitatieopzet jaarlijks geactualiseerd bij de herziening van het exploitatieplan. De gemeente heeft dan de mogelijkheid de hierboven aangegeven parameters toe te passen voor de indexering. In dit geval staat geen beroep open tegen de herziening van het exploitatieplan. Als de gemeente andere parameters hanteert, staat wel beroep open tegen de herziening van het exploitatieplan.

De actualisatie kan ertoe leiden dat eigenaren die nog geen bouwvergunning hebben aangevraagd, een hogere of een lagere exploitatiebijdrage betalen als zij na actualisatie hun vergunningaanvraag indienen. Dit is af te leiden uit de herziening van het exploitatieplan.

3.2 Inbrengwaarden en andere kosten exploitatie

De Wro en het Bro geven limitatief aan welke kosten in het exploitatieplan opgenomen mogen worden:

- De inbrengwaarden van de in het exploitatiegebied gelegen gronden (art. 6.13 lid 1 sub c, 1^o Wro);
- Andere kosten in verband met de exploitatie (art. 6.13 lid 1 sub c, 2^o Wro).

Één en ander is nader uitgewerkt in de artikelen 6.2.3 t/m 6.2.5 Bro.

Criteria

Op grond van artikel 6.13 lid 6 Wro moeten de kosten die in het exploitatieplan worden opgenomen tevens voldoen aan drie criteria:

- *Profijt*
Het exploitatiegebied of een gedeelte daarvan moet nut ondervinden van de betreffende werken, werkzaamheden en maatregelen. Te denken valt aan fysiek nut (bij wegen of riolering bijvoorbeeld) of aan het feit dat door de voorzieningen en maatregelen een groter gebied kan worden ontwikkeld.
- *Toerekenbaarheid*
De kosten zouden zonder het plan niet gemaakt worden of worden mede ten behoeve van het plan gemaakt.
- *Proportionaliteit*
Als meerdere locaties profijt hebben van een voorziening, werk of maatregel, worden de kosten naar rato verdeeld.

Macro-aftopping

Op grond van artikel 6.16 Wro mogen niet meer kosten verhaald worden dan er opbrengsten zijn in het plan, dit wordt ook wel 'macro-aftopping' genoemd. Om deze reden worden in paragraaf 3.4 de kosten en opbrengsten van het plan vergeleken.

Begroting op basis van ramingen

De in de exploitatieopzet opgenomen begroting van kosten is voor een groot deel gebaseerd op ramingen. Bij de jaarlijkse herziening van het exploitatieplan worden voor zover mogelijk de ramingen aangepast of vervangen door gerealiseerde kosten.

3.2.1 Overzicht kosten

In tabel B staan de kostensoorten genoteerd die in Buiksloterham voorzien zijn (al dan niet deels gerealiseerd).

Tabel B – Kostensoorten exploitatieplan

Kostensoort	per 1-1-2009	
	Contante waarde	Nominale waarde
Inbrengwaarde gemeente	€ 206.286.034	€ 217.092.401
Inbrengwaarde particulier	€ 52.386.086	€ 55.130.350
Sloopkosten	€ 30.815.103	€ 31.925.062
Bodemsanering	€ 23.125.266	€ 23.384.000
Grondwerken	€ 12.559.435	€ 12.648.611
Aanleg voorzieningen exploitatiegebied	€ 55.814.203	€ 56.795.242
Aanleg voorzieningen buiten exploitatiegebied	€ 5.476.637	€ 5.658.606
Plankosten (incl Voorbereiding en Toezicht)	€ 25.765.772	€ 26.587.159
Tijdelijke exploitatie	€ 374.000	€ 374.000
Rente	€ 2.467.000	€ 2.467.000
Totale kosten	€ 415.069.537	€ 432.062.432

Onderstaand worden deze kosten nader toegelicht.

- ***Inbrengwaarden (art. 6.2.3 Bro)***
De inbrengwaarden van de particuliere en gemeentelijke eigendommen zijn getaxeerd.

Tabel C geeft de inbrengwaarde van de gemeente Amsterdam en van de particulieren in totaal aan.

Tabel C - Inbrengwaarden

Inbrengwaarde per partij	
Eigendomsvorm	Inbrengwaarde
Gemeente Amsterdam	€ 217.092.401
Particuliere eigenaren	€ 55.130.350
Totale inbrengwaarde	€ 272.222.751

Er is bij de bepaling van de inbrengwaarde van de particuliere percelen geen rekening gehouden met de aanwezigheid van bodemverontreiniging of andere milieubelastende stoffen, omdat de gegevens van de gemeente hierover nog onvoldoende nauwkeurig zijn om de precieze omvang van de saneringskosten te bepalen. Bij percelen die verontreinigd zijn, wordt bij aanvraag van de bouwvergunning een correctie in de berekening van de exploitatiebijdrage uitgevoerd (zie ook saneringskosten en paragraaf 3.5).

- **Sloopkosten (art. 6.2.3 sub d Bro)**
In deze fase van het project beschikt de gemeente nog niet over sloopbestekken en zijn de sloopkosten geraamd op basis van een bedrag per m² bebouwing, exclusief de inventarisatie en sanering van asbest.
- **Grondwerken (art. 6.2.4 sub b Bro)**
De kosten voor grondwerken, waaronder grondverzet, ontgravingen, dempen en zandvulling, zijn gebaseerd op kengetallen per m³. Een deel van deze kosten is al gerealiseerd.
- **Saneringskosten (art. 6.2.4 sub b Bro)**
Er is een kostenraming opgesteld voor de sanering van bekend zijnde verontreinigingen (zie ook het als bijlage bij het bestemmingsplan Buiksloterham gevoegde 'Overzichtsrapport bodem Buiksloterham, d.d. 13 april 2008'). Indien bij het indienen van een aanvraag om bouwvergunning blijkt dat er ook sanering nodig is op een particulier eigendom, dan zal deze raming geactualiseerd worden.
- **Aanleg voorzieningen binnen het exploitatiegebied (art. 6.2.4 sub c Bro)**
De binnen het exploitatiegebied aan te leggen voorzieningen zijn omschreven in artikel 3 (zie ook paragraaf 2.3). Al deze voorzieningen vallen onder artikel 6.2.5 Bro, wat betekent dat de kosten van deze voorzieningen in beginsel in het exploitatieplan mogen worden opgenomen. De kosten hiervoor zijn geraamd op basis van normbedragen per m², uitgaand van een gemiddeld niveau².

Kosten nutsvoorzieningen

Conform artikel 6.2.5 sub a Bro worden alleen die kosten van nutsvoorzieningen ten laste van het exploitatieplan gebracht die niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt. In dit geval betreft dit de verlegging van nutsvoorzieningen die

² Een gemiddeld niveau ten aanzien van bijvoorbeeld de staat van de aanwezige gebouwen, de te verwachten bodemvervuiling en het kwaliteitsniveau van de uitvoering van de openbare ruimte.

niet door de nutsbedrijven zelf wordt bekostigd (derhalve geen vervangings-investeringen) en de aanleg van nieuwe riolering (artikel 6.2.5 sub b Bro).

Voorzieningen geheel ten behoeve van het exploitatiegebied

De in artikel 3.3 opgesomde voorzieningen baten alleen het exploitatiegebied, met uitzondering van de hieronder aangegeven bovenwijkse voorzieningen. Zonder het in exploitatie brengen van het exploitatiegebied zouden deze voorzieningen niet zijn uitgevoerd. De kosten drukken voor 100 procent op dit exploitatiegebied. Voor wat betreft de binnen het exploitatiegebied gelegen wegen (met uitzondering van de Ridderspoorweg, Asterweg en Distelweg) geldt dat zij hun primaire functie hebben voor het exploitatiegebied en geen doorgaande wegen zijn. Uit het verkeersmodel van Goudappel Coffeng volgt dat er geen bijdrage van verkeer is op deze wegen uit andere wijken. Om deze reden zijn de kosten hiervan voor 100 procent toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham.

Bovenwijkse voorzieningen gelegen in het exploitatiegebied

De volgende voorzieningen baten niet alleen het exploitatiegebied, maar ook andere wijken. Om deze reden komen deze kosten gedeeltelijk ten laste van het exploitatieplan Buiksloterham.

- De *groene oever* die binnen het exploitatiegebied is voorzien is deels een aanvaarbescherming ten gunste van de binnen het exploitatiegebied op te richten bebouwing. Deels heeft de groene oever een bovenwijkse, recreatieve functie. Om deze reden is de oever volledig toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham en is de groene inrichting van de groene oever voor 30 procent aan het exploitatieplan Buiksloterham toegerekend en voor 70 procent aan overige wijken en stadsdelen.
- De bijdrage van verkeer uit andere wijken op de *Asterweg* is volgens het verkeersmodel van Goudappel Coffeng 60 procent, op de *Ridderspoorweg* 30 tot 40 procent en op de *Distelweg* minder dan 10 procent. Om deze reden worden de kosten van de Asterweg voor 40 procent toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham, de kosten van de Ridderspoorweg voor 60 procent en de kosten van de Distelweg voor 90 procent.
- De *boulevard langs het Johan van Hasseltkanaal* heeft voor een belangrijk deel een binnenplanse functie, maar wordt ook door de bestaande stadswijken in Noord gebruikt als verbinding naar het IJ. Om deze reden wordt de boulevard voor 70 procent aan het exploitatieplan Buiksloterham toegerekend en voor 30 procent aan overige wijken in Noord.
- De te realiseren *brugverbinding tussen Buiksloterham en het NDSM-terrein* zal volgens Goudappel Coffeng naar verwachting in overwegende mate een wijkfunctie hebben. Echter, omdat beargumenteerd kan worden, dat de realisatie van deze brug ook geschiedt ten faveure van de herontwikkeling van het NDSM-terrein, worden de kosten die verbonden zijn aan de realisatie van een brugverbinding tussen Buiksloterham en het NDSM-terrein voor 50 procent toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham.

- **Aanleg voorzieningen buiten het exploitatiegebied (art. 6.2.4 sub e Bro)**
Buiten het exploitatiegebied Buiksloterham worden voorzieningen gerealiseerd waarvan het exploitatiegebied profijt heeft en die toerekenbaar zijn aan het exploitatiegebied. De kosten hiervan zijn derhalve gedeeltelijk opgenomen in de exploitatieopzet.

Verbreiding tracé Klaprozenweg

Ten behoeve van de verkeersafwikkeling aan de rand van het exploitatiegebied Buiksloterham wordt het tracé Klaprozenweg (Klaprozenweg en deel Papaverweg) verbreed. Uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng (september 2009) blijkt dat de ontwikkeling van Buiksloterham een bijdrage heeft van 30 procent op de verkeersintensiteiten op het tracé Klaprozenweg. Van de totale kosten voor de wegverbreding wordt op basis van de criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit 30 procent ten laste van exploitatiegebied Buiksloterham gebracht. Het exploitatiegebied heeft nut van de herprofilering en maakt tezamen met andere exploitatiegebieden de herprofilering noodzakelijk.

Watercompensatie Noorder IJ-plas

Voor de ontwikkeling van Buiksloterham wordt water gedempt. In het kader van het bestemmingsplan wordt de compensatie voor de dempingen gerealiseerd in de waterbalans van de Noorder IJ-plas. Hiertoe zal een open verbinding worden gerealiseerd tussen het zuidelijke deel van de Noorder IJ-plas en het IJ en zal de plas worden verondiept. Per saldo wordt in het exploitatiegebied 23.500 m³ water gedempt en in het aangrenzende plangebied Overhoeks 41.000 m³. Op grond hiervan komen de kosten voor de realisatie van de waterbalans in de Noorder IJ-plas en de open verbinding voor 36 procent voor rekening van het exploitatiegebied Buiksloterham en voor 64 procent voor de exploitatie van Overhoeks.

- **Planontwikkelingskosten (art. 6.2.4 g t/m j Bro)**
Onder planontwikkelingskosten vallen kosten als civiele techniek (voorbereiding en toezicht), grondaankopen, stedenbouwkunde, planeconomie, juridica, project- en procesmanagement, landmeting, communicatie, gronduitgifte, ruimtelijke ordening. Door een ministeriële regeling kan een maximum worden gesteld aan de te verhalen planontwikkelingskosten (art. 6.2.6 Bro). Vooralsnog is deze regeling niet vastgesteld, en geldt de maximering dus nog niet, maar zijn er wel concepten gepubliceerd, genaamd 'plankostenscan'. Op basis van het voorlopige model plankostenscan versie III, 1^e kwartaal 2009 is een berekening gemaakt van de hoogte van de toe te rekenen planontwikkelingskosten voor deze locatie (zie bijlage 4). De plankostenscan berekent de maximaal toe te rekenen planontwikkelingskosten. Zodra de ministeriële regeling in werking is getreden zal het bedrag worden geactualiseerd.
- **Tijdelijke exploitatie (art 6.2.4 sub k Bro)**
Tijdelijke exploitatielasten omvatten zowel het tijdelijk exploiteren (verhuren) als het tijdelijk beheer (anti kraak, OZB e.d.) van terreinen. Het gaat hier om kosten die gedurende de grondexploitatie nodig zijn om terreinen bruikbaar te houden of te beschermen. De post tijdelijke exploitatie is bepaald aan de hand van een kostprijs per m².
- **Rente (art. 6.2.4 n Bro)**
Conform artikel 6.2.4 sub n Bro kunnen de rente en overige lasten van geïnvesteerde kapitalen in het exploitatieplan worden opgenomen. Vanzelf-

sprekend worden de rentelasten opgenomen verminderd met de rente-opbrengsten.

3.2.2 Kosten uitgezet in de tijd

Tabel D (zie bijlage 3) geeft een overzicht van de kosten uitgezet in de tijd. De begrote bedragen zijn voor een belangrijk deel globale ramingen die door proces- en projectvoortgang nauwkeuriger bepaald kunnen worden. Jaarlijks zal de exploitatieopzet worden aangepast, waarbij door middel van voortschrijdend inzicht de ramingen worden aangepast en het aandeel gerealiseerde kosten wordt vastgesteld. Naar verwachting wordt het bestemmingsplan eind 2009 vastgesteld, waarna na inwerkingtreding van het bestemmingsplan met de uitvoering van het plan kan worden gestart.

3.2.3 Gerealiseerde kosten

Van de geraamde kosten (de totaal te verwachten uitgaven minus de inbrengwaarden) is 13,57 procent reeds gerealiseerd (zie tabel E).

Tabel E – Gerealiseerde kosten

Realisatievoortgang	Contante waarde per 01-01-2009
Totaal geraamde kosten (excl inbrengwaarde)	€ 156.397.417
Al geïnvesteerd vermogen per 01-01-2009	€ 21.227.772
Percentage gerealiseerd	13,57%

3.3 Opbrengsten exploitatie

Naast kosten voor het realiseren van de openbare ruimte en het bouwprogramma kent de exploitatie ook opbrengsten door de uitgifte van gronden, subsidies en bijdragen de gemeente en van derden en opbrengsten uit andere (toekomstige) grondexploitaties.

Belang bepalen opbrengstpotentie

Om twee redenen wordt de opbrengstpotentie van het plan en van een individueel perceel bepaald. Ten eerste mag de gemeente slechts kosten verhalen voorzover er opbrengsten zijn in het plan (zie ook paragraaf 3.2 'Macro-aftopping'). Daarnaast worden de kosten ook aan de hand van de opbrengstpotentie van de verschillende functies verdeeld over het exploitatiegebied (zie paragraaf 3.3.1.2 en 3.5).

Allereerst wordt verder ingegaan op de opbrengsten die verkregen worden uit de uitgifte van gronden en wordt ingezoomd op de verschillende opbrengstpotenties van de verschillende functies (3.3.1). Daarna wordt een overzicht gepresenteerd van de te ontvangen bijdragen en subsidies (3.3.2). In paragraaf 3.3.3 worden de opbrengsten uitgezet in de tijd.

3.3.1 Opbrengsten gronduitgifte en toerekening kosten aan bouwkavels

3.3.1.1 Grondprijzen

Voor het bepalen van de opbrengstpotentie van de in het exploitatiegebied gelegen percelen wordt gebruik gemaakt van de uitgifteprijs van bouwrijpe grond, uitgedrukt in een prijs per m² brutovloeroppervlak (bvo). De basiseenheid waarmee gerekend wordt in

dit exploitatieplan is derhalve 1 m² bvo. Deze uitgifteprijs verschilt per functie, één en ander zoals aangegeven in tabel F. Elke functie is een uitgiftecategorie als bedoeld in artikel 6.18 lid 1 Wro.

De uitgifteprijsen zijn gebaseerd op het grondprijsbeleid van de gemeente Amsterdam. De genoemde uitgifteprijsen zijn gemiddelde prijzen die gelden voor het plangebied Buiksloterham³.

Tabel F – Gemiddelde uitgifteprijsen

Uitgifteprijsen	
Omschrijving	Gemiddelde uitgifteprijs per m ² bvo
Uitgiftecategorieën	
Wonen, waarvan:	
vrije sector	€ 581
sociaal	€ 140
Horeca V (hotel)	€ 430
Ontspanning en vermaak	€ 250
Maatschappelijke dienstverlening	€ 152
Bedrijven	€ 330
Kantoren	€ 600
Detailhandel	€ 625
Consumentverzorgende dienstverl	€ 455
Horeca I (fastfood)	€ 1.130
Horeca III (cafe)	€ 570
Horeca IV (restaurant)	€ 570
Creative functies	€ 330

3.3.1.2 Gewogen eenheden

Wegingsfactoren per basiseenheid

In welke mate een perceel bijdraagt in de kosten van de exploitatie hangt samen met de grondopbrengst die op het perceel gerealiseerd wordt. De hoogte van de grondopbrengst is afhankelijk van het programma dat op de locatie mogelijk is. Als uitgiftecategorieën gerealiseerd worden met een hogere grondopbrengst, dan dient een groter aandeel in de kosten bijgedragen te worden.

Om te berekenen hoe de grondopbrengsten van uitgiftecategorieën zich tot elkaar verhouden worden de uitgifteprijsen van de uitgiftecategorieën per m² bvo (basiseenheid) tegen elkaar afgezet, waarbij wonen (vrije sector) de weging 1 krijgt. De wegingen van de uitgiftecategorieën zijn weergegeven in tabel G, kolom 'wegingsfactor'.

Voorbeeld: dat horeca V een wegingsfactor 0,74 (afgerond) heeft wil dus zeggen dat de uitgifteprijs voor horeca V gelijk is aan 0,740358127 maal de uitgifteprijs voor wonen (vrije sector).

³ Hierbij behoudt de gemeente overigens de vrijheid om in concrete gevallen op basis van het gronduitgifteprijsbeleid aan de hand van maatwerk bij de uitgifte van gronden een andere prijs overeen te komen.

Tabel G – Wegingsfactoren en gewogen eenheden

Gewogen eenheden per uitgiftecategorie			
Omschrijving	Wegingfactor	Maximale hoeveelheid bvo's	Gewogen eenheden
Uitgiftecategorieën			
Wonen, waarvan:		358.322	278.802
<i>vrije sector</i>	1,000000000	253.546	253.546
<i>sociaal</i>	0,241046832	104.776	25.256
Horeca V (hotel)	0,740358127	40.000	29.614
Ontspanning en vermaak	0,430440771	15.000	6.457
Maatschappelijke dienstverlening	0,261707989	10.000	2.617
Nader in te vullen, waarvan:	0,992165978	604.524	599.788
<i>Bedrijven</i>	0,568181818		
<i>Kantoren</i>	1,033057851		
<i>Detailhandel</i>	1,076101928		
<i>Consumentverzorgende dienstverl</i>	0,783402204		
<i>Horeca I (fastfood)</i>	1,945592287		
<i>Horeca III (cafe)</i>	0,981404959		
<i>Horeca IV (restaurant)</i>	0,981404959		
<i>Creative functies</i>	0,568181818		
Totaal		1.027.846	917.278

Te realiseren oppervlak per uitgiftecategorie

Om de opbrengstpotentie van het gehele plan te kunnen berekenen is van belang hoeveel m² brutovloeroppervlak (bvo) per uitgiftecategorie op grond van het bestemmingsplan gerealiseerd kunnen worden.

Vanwege de gemengde functies die opgenomen zijn in het bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3 en 1.4) kunnen van tevoren alleen op totaalniveau aannames gedaan worden over welke uitgiftecategorieën in welke omvang gerealiseerd zullen worden en welke bestaande bebouwing gehandhaafd blijft. Het is daarom niet mogelijk op voorhand aan elk perceel gewogen eenheden toe te kennen. Wel is het mogelijk op het niveau van het totale exploitatiegebied het totale aantal gewogen eenheden te berekenen dat gerealiseerd kan worden.

- Als het gehele exploitatiegebied maximaal benut wordt, wordt in het exploitatiegebied totaal 1.027.846 m² bvo gerealiseerd.
- Het bestemmingsplan geeft voor 4 uitgiftecategorieën maximale oppervlakten aan, op perceelsniveau of op plangebiedniveau, te weten voor de categorieën wonen, horeca V (hotel), maatschappelijke dienstverlening en ontspanning en vermaak. Deze uitgiftecategorieën waarvan een maximum is opgenomen betreffen totaal 423.322 m² bvo.
- De overige uitgiftecategorieën, waarvoor het bestemmingsplan per categorie geen maxima geeft, omvatten gezamenlijk maximaal 604.524 m² bvo.

Deze gegevens zijn ook opgenomen in tabel G, kolom 'Maximale hoeveelheid bvo's'. Van belang is dat voor de bepaling van de oppervlakten per uitgiftecategorie geen rekening is

gehouden met bouwmogelijkheden die ontstaan door wijziging van het bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3).

Berekening totaal aantal gewogen eenheden per uitgiftecategorie

De oppervlakte per uitgiftecategorie wordt vermenigvuldigd met de betreffende wegingsfactor. Dit leidt tot het totaal aan gewogen eenheden dat voor die betreffende uitgiftecategorie binnen het exploitatiegebied gerealiseerd kan worden (zie tabel G, vorige pagina). Het aantal m² bvo dat te realiseren is in uitgiftecategorieën waarvoor het bestemmingsplan geen maxima geeft, is vermenigvuldigd met de gemiddelde wegingsfactor van die categorieën.

De totale gewogen eenheden in het exploitatiegebied worden bij elkaar opgeteld. Het totale aantal te realiseren gewogen eenheden bedraagt **917.278** (zie totaal in tabel G, vorige pagina).

3.3.1.3 Totale opbrengsten gronduitgifte

In de berekeningen voor dit exploitatieplan zijn alle gewogen eenheden gerelateerd aan de uitgifteprijs van de categorie wonen, vrije sector. Door per uitgiftecategorie het aantal gewogen eenheden te vermenigvuldigen met € 581,-, wordt de opbrengstpotentie van de betreffende uitgiftecategorie en van het totale exploitatiegebied berekend. Eén en ander is weergegeven in tabel H. De maximale opbrengst van de gronduitgifte in het exploitatiegebied bedraagt **€ 532.887.909** (nominale waarde).

Tabel H – Opbrengsten gronduitgifte

Opbrengstpotentie per uitgiftecategorie	
Omschrijving	Opbrengst- potentie (nominaal)
Uitgiftecategorieën	
Wonen, waarvan:	€ 161.933.353
<i>vrije sector</i>	€ 147.259.617
<i>sociaal</i>	€ 14.673.736
Horeca V (hotel)	€ 17.205.734
Ontspanning en vermaak	€ 3.751.517
Maatschappelijke dienstverlening	€ 1.520.477
Nader in te vullen, waarvan:	€ 348.476.828
<i>Bedrijven</i>	
<i>Kantoren</i>	
<i>Detailhandel</i>	
<i>Consumentverzorgende dienstverl</i>	
<i>Horeca I (fastfood)</i>	
<i>Horeca III (café)</i>	
<i>Horeca IV (restaurant)</i>	
<i>Creatieve functies</i>	
Totaal	€ 532.887.909

3.3.2 Overige opbrengsten

De overige opbrengsten zijn weergegeven in tabel I.

Tabel I – Overige opbrengsten

Overige opbrengsten			
		nominale waarde	contante waarde per 01-01-2009
Subsidies en bijdragen, waarvan:			
Subsidie Ridderspoorweg		€ 182.666	€ 182.666
Subsidie Procesmanagement Duurzaam Buiksloterham		€ 42.724	€ 41.180
Subsidie Nota Ruimte		€ 27.650.000	€ 25.805.535
Subtotaal overige opbrengsten		€ 27.875.390	€ 26.029.381

Stadsregio Amsterdam heeft ten behoeve van de aanleg van de Ridderspoorweg, de ontsluitingsweg die het noordelijk en zuidelijk deel van het exploitatiegebied met elkaar verbindt, een BDU subsidie (Brede Doel Uitkering) toegekend van € 182.666,-.

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van Herstructurering en Innovatief Ruimtegebruik Bedrijventerreinen een subsidie van € 42.724,- voor het “Procesmanagement van de selectie (markt)partijen voor de ontwikkeling van de kavels in het woon-werkgebied Buiksloterham voor 100 procent op duurzaamheid” beschikbaar gesteld.

Het Ministerie van VROM heeft in het kader van het Nota Ruimte Budget (voorheen: Fonds Economische Structuurversterking) toegezegd een bijdrage van maximaal € 30 miljoen te doen aan de herontwikkeling van Buiksloterham. Deze bijdrage valt uiteen in vier delen: infrastructuur, bodemsanering, groene oever en verwerving betonfabriek. De totale subsidiebijdrage voor infrastructuur bedraagt € 13 miljoen. Deze subsidiebijdrage heeft betrekking op verwervingskosten ten behoeve van de verbreding van de Papaverweg, de verbreding van de Klaprozenweg en realisatie van een brug over Zijkanal I. Voor de bodemsanering wordt door VROM € 8 miljoen beschikbaar gesteld. Voor de realisatie van de groene oever kop Grasweg is een bijdrage van € 4 miljoen uit het Nota Ruimte Budget. Voor de verwerving van de betonfabriek is vanuit VROM een bedrag van € 2,65 miljoen beschikbaar gesteld. Onderdeel van de subsidie is een benefitsharingsregeling. Een belangrijke voorwaarde is dat de subsidietoezeggingen een looptijd kennen tot en met eind 2012. Voor dit tijdstip dienen de maatregelen of voorzieningen gerealiseerd te zijn.

3.3.3 Opbrengsten uitgezet in de tijd

Tabel J (zie bijlage 3) geeft de fasering van de opbrengsten uit gronduitgifte en subsidies en bijdragen in de tijd aan. Het exploitatieplan legt geen fasering op ten aanzien van de realisatie van de bebouwing binnen het exploitatiegebied. Ten behoeve van de berekening moet wel een aanname gedaan worden voor wat betreft het tijdstip van de verwachte kosten en opbrengsten. In dit kader wordt een vierdelige gelijkmatige fasering gehanteerd, beginnend in 2011. De totale opbrengstpotentie is daarmee verdeeld in vier gelijke delen in de exploitatieplanperiode. Bij de jaarlijkse herziening van het exploitatieplan zal deze fasering worden geactualiseerd naar aanleiding van de ontvangen bouw aanvragen.

3.4 Saldo kosten en opbrengsten (macro-aftopping)

De raming van opbrengsten is van belang in relatie tot de omvang van de te verhalen kosten. Wanneer de gronduitgifteopbrengst uitstijgt boven, of gelijk is aan de verhaalbare kosten, dan kan de gemeente de kosten in beginsel volledig verhalen op de bouwkevels. Wanneer de geraamde gronduitgifteopbrengst (op contante waarde) lager blijkt dan de kosten dan is het ingecalculeerde tekort voor rekening van de gemeente en is de omvang van het kostenverhaal beperkt tot het niveau van de gronduitgifteopbrengsten (dit wordt ook wel macro-aftopping genoemd).

De grondopbrengsten zijn hoger dan het maximaal te verhalen bedrag (netto kosten), dus de netto te verhalen kosten, **€ 389.040.156,-**, kunnen volledig worden verhaald (zie tabel K). Daarmee kan gesteld worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

Tabel K – Macro-aftopping

Aftopping	ncw 1-1-2009
Kosten grondexploitatie	€ 415.069.537
Subsidies en bijdragen	€ 26.029.381 -
Netto te verhalen kosten	€ 389.040.156
Totale grondopbrengsten uit bouwprogramma	€ 499.444.600

3.5 Berekening exploitatiebijdrage per gewogen eenheid

De maximaal te verhalen kosten gedeeld door het totaal aantal gewogen eenheden in het plangebied leidt tot een bedrag aan te verhalen kosten per gewogen eenheid. Dit vormt de bruto-exploitatiebijdrage per gewogen eenheid. Deze bruto-exploitatiebijdrage per gewogen eenheid is daarmee als volgt bepaald:

Tabel L – Exploitatiebijdrage per gewogen eenheid

Exploitatiebijdrage per gewogen eenheid:	
Totaal aantal gewogen eenheden	917.278
Totale verhaalbare kosten	€ 389.040.156
Verhaalbare Kosten per gewogen eenheid	€ 424,12

3.6 Berekening exploitatiebijdrage per eigenaar

Er behoeft alleen een bijdrage betaald te worden als er sprake is van een bouwplan. Dit is het geval bij (art. 6.2.1 Bro):

- De bouw van één of meer woningen of hoofdgebouwen;
- De uitbreiding van een gebouw met minimaal 1000 m² of één of meer woningen;
- De verbouwing van één of meer gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd of voor detailhandel/dienstverlening/kantoor of horeca-doeleinden mits de cumulatieve oppervlakte minimaal 1000 m² bedraagt;
- De bouw van kassen met een oppervlakte met minimaal 1000 m².

De exploitatiebijdrage die de eigenaar bij de bouwvergunning moet betalen is afhankelijk van drie factoren, te weten:

- Het bouwprogramma dat de exploitant aanvraagt in de bouwvergunning;
- De inbrengwaarde van de gronden waarop de bouwvergunningaanvraag betrekking heeft en, indien van toepassing, van te slopen opstallen;
- De kosten die de aanvrager zelf heeft gemaakt.

Op basis van het in de bouwvergunningaanvraag opgenomen bouwprogramma kan de bruto-exploitatiebijdrage worden bepaald, namelijk:

- Bereken op basis van de aanvraag voor de bouwvergunning het aantal m² bvo per uitgiftecategorie;
- Vermenigvuldig deze oppervlakten met de bij de betreffende uitgiftecategorie behorende wegingsfactor (zie onderstaande tabel), dit leidt tot het aantal gewogen eenheden;
- Vermenigvuldig het aantal gewogen eenheden met € 424,12.

Overzicht wegingsfactoren

Opbrengsten gronduitgifte per uitgiftecategorie	
Omschrijving	Wegingsfactor
Uitgiftecategorieën	
Wonen, waarvan:	
<i>vrije sector</i>	1,000000000
<i>sociaal</i>	0,241046832
Horeca V (hotel)	0,740358127
Ontspanning en vermaak	0,430440771
Maatschappelijke dienstverlening	0,261707989
Nader in te vullen, waarvan:	0,992165978
<i>Bedrijven</i>	0,568181818
<i>Kantoren</i>	1,033057851
<i>Detailhandel</i>	1,076101928
<i>Consumentverzorgende dienstverl</i>	0,783402204
<i>Horeca I (fastfood)</i>	1,945592287
<i>Horeca III (cafe)</i>	0,981404959
<i>Horeca IV (restaurant)</i>	0,981404959
<i>Creatieve functies</i>	0,568181818
Totaal	

Door uit te gaan van het bouwprogramma dat gerealiseerd wordt, draagt een perceel met een bouwprogramma met een hogere opbrengstpotentie meer bij in de kosten dan een perceel met een lagere opbrengstpotentie.

Van de bruto-exploitatiebijdrage worden twee bedragen afgetrokken:

1. Van de bruto-exploitatiebijdrage wordt de inbrengwaarde van de te bebouwen gronden en, indien van toepassing, de te slopen opstallen afgetrokken. Indien sanering noodzakelijk is, wordt de af te trekken inbrengwaarde verminderd met de kosten van de sanering. Om de kosten van de sanering te bepalen zal de gemeente opdracht verstrekken aan een onafhankelijk bureau. De kosten van de

sanering worden bepaald op basis van door exploitant aan te leveren (aanvullende) bodemonderzoeken, waaruit de aard, mate en omvang van de verontreiniging blijkt.

- Ook worden de kosten van zelf uitgevoerde werkzaamheden afgetrokken, hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld kosten voor slopen, grondwerken en sanering. Wat resteert is de netto-exploitatiebijdrage, die de eigenaar binnen de daartoe in de bouwvergunning gestelde termijn dient te voldoen. Uit bovenstaande berekening kan ook volgen dat er geen exploitatiebijdrage aan de gemeente verschuldigd is.

In onderstaande tabel wordt een voorbeeldberekening weergegeven voor het bepalen van een netto-exploitatiebijdrage per eigenaar.

Voorbeeldberekening exploitatiebijdrage

Voorbeeldberekening exploitatiebijdrage			
Perceel A van particulier X met bouwplan			
Bouwplan:	5.000 m2 bvo		
met uitgiftecategorieën:			
Wonen (vrije sector)	3.000 m2 bvo		
Kantoren	1.000 m2 bvo		
Bedrijven	1.000 m2 bvo		
Wegingsfactor van:			
Wonen (vrije sector)	1,000000000		
Kantoren	1,033057851		
Bedrijven	0,568181818		
Aantal gewogen eenheden= wegingsfactor * m2 bvo uitgiftecategorie			
Gewogen eenheden:			
Wonen	3.000		
Kantoren	1.033		
Bedrijven	568 +		
Totaal	4.601 (1)		
Een gewogen eenheid staat gelijk aan:	€ 424,12 (2)		
De bruto exploitatiebijdrage bedraagt	A € 1.951.498 (1)*(2)		
<i>(gewogen eenheden * kosten per eenheid)</i>			
In mindering:			
Inbrengwaarde perceel A particulier X	B € 1.000.000 -		
Kosten uitvoering werkzaamheden op eigendom	C € 200.000 -		
De netto exploitatiebijdrage bedraagt	A-B-C € 751.498		

Exploitatieplan "Buiksloterham"

ONDERDEEL B – EXPLOITATIEPLAN

Artikel 1 Begrippen

1.1 Exploitatiegebied

Het gebied waarop dit exploitatieplan van toepassing is, één en ander zoals aangegeven in artikel 2.1.

1.2 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Buiksloterham.

1.3 Openbare ruimte

De gronden waarop openbare wegen, waterwegen en groenvoorzieningen worden gereconstrueerd of gerealiseerd, één en ander zoals aangegeven in artikel 2.2.

1.4 Bouwkavels

De gronden waarop één of meer bouwplannen mogelijk zijn, één en ander zoals aangegeven in artikel 2.2.

1.5 Exploitatieopzet

De exploitatieopzet als bedoeld in artikel 4.1

1.6 Exploitatiebijdrage

De door een particuliere eigenaar via de bouwvergunning aan de gemeente verschuldigde vergoeding in de kosten van de grondexploitatie.

1.7 Bvo

Brutovloeroppervlak, de totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc., gemeten zoals bepaald in artikel 2 van het bestemmingsplan.

Artikel 2 Exploitatiegebied, plangebied, openbare ruimte en bouwkavels

Artikel 2.1

Het exploitatieplan is van toepassing op de gronden gelegen in het exploitatiegebied. Het exploitatiegebied is aangegeven op de als bijlage 1 bij dit exploitatieplan gevoegde kaart.

Artikel 2.2

De als zodanig aangegeven op de als bijlage 2 bij dit exploitatieplan gevoegde kaart aangegeven gronden dienen te worden (her)ingericht als openbare ruimte. De bouwkavels zijn als zodanig aangegeven op de als bijlage 2 bij dit exploitatieplan gevoegde kaart.

Artikel 3 Omschrijving werken en werkzaamheden

Artikel 3.1

De bouwkavels dienen bouwrijp te worden gemaakt. Onder bouwrijp maken worden begrepen werkzaamheden die noodzakelijk zijn om bebouwing op de bouwkavels en (her)inrichting van de openbare ruimte mogelijk te maken, waaronder:

- Het ontdoen van bebouwing, bouwresten en andere boven- en ondergrondse obstakels;
- Het ontgraven, ophogen en egaliseren van het terrein;
- Het verwijderen van struiken, bomen en boomstronken;
- Het dempen van sloten, watergangen en kanalen;
- Het saneren van de verontreinigde bodem afgestemd op de bodemfunctie;
- Het treffen van grondwaterregulerende maatregelen;
- Het afvoeren van grondwater;
- En overige voorkomende werkzaamheden.

Artikel 3.2

In het exploitatiegebied dienen nutsvoorzieningen, inclusief bijbehorende bovengrondse voorzieningen, te worden aangelegd of aangepast.

Artikel 3.3

In het kader van de herinrichting van de openbare ruimte binnen het exploitatiegebied, worden in hoofdzaak en waar nodig de volgende voorzieningen gerealiseerd:

- Het aanleggen van 7 nieuwe bruggen;
- Het aanleggen van nieuwe oevervoorzieningen, zowel hard als zacht/groen, en een boulevard;
- Het aanleggen van overige waterhuishoudkundige werken, waaronder kades, damwanden en steigers;
- Het aanleggen en aanpassen van wegen en pleinen, zowel met een open verharding als asfalt, met bijbehorende (verkeers- en verkeersregulerende) voorzieningen;
- Het aanleggen van trottoirs, voet- en rijwielpaden en parkeerplaatsen;
- Het aanleggen van openbare verlichting en brandkranen met aansluitingen;
- Het aanleggen van duikers, rioleringen en gemalen, persleiding;
- Het plaatsen van straatmeubilair, sierende elementen, kunstobjecten en afrasteringen in de openbare ruimte;
- Het aanleggen van groenvoorzieningen.

Artikel 4 Exploitatieopzet en bepaling exploitatiebijdrage

Artikel 4.1

De exploitatieopzet die deel uitmaakt van dit exploitatieplan is als bijlage 3 opgenomen bij dit exploitatieplan. De exploitatieopzet bestaat uit de volgende tabellen c.q. overzichten:

- A. Parameters
- B. Kostensoorten exploitatieplan
- C. Inbrengwaarden
- D. Kosten uitgezet in de tijd
- E. Gerealiseerde kosten
- F. Gemiddelde uitgifteprijsen
- G. Wegingsfactoren en gewogen eenheden
- H. Opbrengsten gronduitgifte
- I. Overige opbrengsten
- J. Opbrengsten uitgezet in de tijd
- K. Macro-aftopping
- L. Exploitatiebijdrage per gewogen eenheid

Artikel 4.2

De hoeveelheid gewogen eenheden die in de bouwvergunning aangevraagd wordt, wordt berekend door per uitgiftecategorie het aantal m² bvo te vermenigvuldigen met de voor die betreffende uitgiftecategorie in tabel G als bedoeld in artikel 4.1 opgenomen wegingsfactor.

Artikel 4.3

De exploitatiebijdrage bedraagt **€ 424,12** per gewogen eenheid zoals aangevraagd in de bouwvergunning. Van dit bedrag worden afgetrokken kosten in verband met door de aanvrager zelf uitgevoerde werkzaamheden en de inbrengwaarde van de grond en, indien van toepassing, van opstallen, indien deze gesloopt worden.

Indien bodemsanering plaatsgevonden heeft of moet plaatsvinden van één of meer van de percelen waarop de bouwaanvraag betrekking heeft, worden de kosten van de sanering in mindering gebracht op de in de vorige volzin bedoelde inbrengwaarde. De kosten van de sanering worden bepaald door een onafhankelijk bureau op basis van door exploitant aan te leveren (aanvullende) bodemonderzoeken waaruit de aard, mate en omvang van de verontreiniging blijkt. De gemeente zal voor eigen rekening opdracht verstrekken aan bedoeld bureau.

Artikel 5 Slotregel

Dit plan wordt aangehaald als: "Exploitatieplan Buiksloterham van de gemeente Amsterdam"

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van 16 december 2009

De voorzitter,

de griffier,

Exploitatieplan "Buiksloterham"

ONDERDEEL C – BIJLAGEN

Bijlage 1 Kaart exploitatiegebied

Bijlage 2 Kaart openbare ruimte en bouwkavels

Bijlage 3 Exploitatieopzet

Tabel A – Parameters

Parameters	
Kostenstijging	2,4%
Opbrengstenstijging	2,4%
Rentekosten	3,75%
Rentewinst	3,75%
Startdatum	1-1-2009
Einddatum	1-1-2019
Prijspeildatum	1-1-2009
Fasering opbrengsten	per 1 jan
Fasering kosten	per 1 jul

Tabel B – Kostensoorten exploitatieplan

Kostensoort	per 1-1-2009	
	Contante waarde	Nominale waarde
Inbrengwaarde gemeente	€ 206.286.034	€ 217.092.401
Inbrengwaarde particulier	€ 52.386.086	€ 55.130.350
Sloopkosten	€ 30.815.103	€ 31.925.062
Bodemsanering	€ 23.125.266	€ 23.384.000
Grondwerken	€ 12.559.435	€ 12.648.611
Aanleg voorzieningen exploitatiegebied	€ 55.814.203	€ 56.795.242
Aanleg voorzieningen buiten exploitatiegebied	€ 5.476.637	€ 5.658.606
Plankosten (incl Voorbereiding en Toezicht)	€ 25.765.772	€ 26.587.159
Tijdelijke exploitatie	€ 374.000	€ 374.000
Rente	€ 2.467.000	€ 2.467.000
Totale kosten	€ 415.069.537	€ 432.062.432

Tabel C - Inbrengwaarden

Inbrengwaarde per partij	
Eigendomsvorm	Inbrengwaarde
Gemeente Amsterdam	€ 217.092.401
Particuliere eigenaren	€ 55.130.350
Totale inbrengwaarde	€ 272.222.751

Tabel D – Kosten uitgezet in de tijd

Kostensoort	per 1-1-2009 Contante waarde	Nominale waarde	gerealiseerd per 1-1-2009	1-7-2009	1-7-2010	1-7-2011	1-7-2012	1-7-2013
Inbreng waarde gemeente	€ 206.286.034	€ 217.092.401	€ -	€ 54.920.516		€ 57.588.335		€ 60.385.746
Inbreng waarde particulier	€ 52.386.086	€ 55.130.350	€ -	€ 13.946.998		€ 14.624.487		€ 15.334.886
Sloopkosten	€ 30.815.103	€ 31.925.062	€ 363.025	€ 1.513.232	€ 8.973.495	€ 8.964.829	€ 7.176.604	€ 7.068.611
Bodemsanering	€ 23.125.266	€ 23.384.000	€ 8.486.000	€ 6.017.941	€ 5.557.222	€ 3.807.170	€ -	€ -
Grondwerken	€ 12.559.435	€ 12.648.611	€ 2.427.731	€ 3.423.879	€ 1.775.224	€ 3.026.457	€ 2.067.403	€ 338.910
Aanleg voorzieningen exploitatiegebied	€ 55.814.203	€ 56.795.242	€ 1.715.016	€ 5.737.172	€ 9.673.574	€ 7.338.561	€ 17.502.788	€ 6.678.842
Aanleg voorzieningen buiten exploitatiegebied	€ 5.476.637	€ 5.658.606	€ -		€ 1.954.511	€ 2.001.419	€ 2.049.453	
Plankosten (incl Voorbereiding en Toezicht)	€ 25.765.772	€ 26.587.159	€ 5.395.000	€ 4.035.647	€ 4.132.503	€ 4.231.683	€ 2.888.829	€ 2.958.161
Tijdelijke exploitatie	€ 374.000	€ 374.000	€ 374.000					
Rente	€ 2.467.000	€ 2.467.000	€ 2.467.000					
Totale kosten	€ 415.069.537	€ 432.062.432	€ 21.227.772	€ 89.595.385	€ 30.112.018	€ 99.581.523	€ 29.635.623	€ 92.765.156

Kostensoort	per 1-1-2009 Contante waarde	Nominale waarde	1-7-2014	1-7-2015	1-7-2016	1-7-2017	1-7-2018	1-1-2019
Inbreng waarde gemeente	€ 206.286.034	€ 217.092.401		€ 61.835.004				
Inbreng waarde particulier	€ 52.386.086	€ 55.130.350		€ 15.702.924				
Sloopkosten	€ 30.815.103	€ 31.925.062	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bodemsanering	€ 23.125.266	€ 23.384.000	€ -					
Grondwerken	€ 12.559.435	€ 12.648.611	€ 276.026	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Aanleg voorzieningen exploitatiegebied	€ 55.814.203	€ 56.795.242	€ 12.041.990	€ 2.208.759	€ -	€ -	€ -	€ -
Aanleg voorzieningen buiten exploitatiegebied	€ 5.476.637	€ 5.658.606						
Plankosten (incl Voorbereiding en Toezicht)	€ 25.765.772	€ 26.587.159	€ 1.514.578	€ 1.550.928	€ 1.495.482	€ -	€ -	€ -
Tijdelijke exploitatie	€ 374.000	€ 374.000						
Rente	€ 2.467.000	€ 2.467.000						
Totale kosten	€ 415.069.537	€ 432.062.432	€ 13.832.594	€ 81.297.615	€ 1.495.482	€ -	€ -	€ -

Tabel E – Gerealiseerde kosten

Realisatievoortgang	Contante waarde per 01-01-2009
Totaal geraamde kosten (excl inbrengwaarde)	€ 156.397.417
Al geïnvesteerd vermogen per 01-01-2009	€ 21.227.772
Percentage gerealiseerd	13,57%

Tabel F – Gemiddelde uitgifteprijsen

Uitgifteprijsen	
Omschrijving	Gemiddelde uitgifteprijs per m2 bvo
Uitgiftecategorieën	
Wonen, waarvan:	
<i>vrije sector</i>	€ 581
<i>sociaal</i>	€ 140
Horeca V (hotel)	€ 430
Ontspanning en vermaak	€ 250
Maatschappelijke dienstverlening	€ 152
Bedrijven	€ 330
Kantoren	€ 600
Detailhandel	€ 625
Consumentverzorgende dienstverl	€ 455
Horeca I (fastfood)	€ 1.130
Horeca III (cafe)	€ 570
Horeca IV (restaurant)	€ 570
Creatieve functies	€ 330

Tabel G – Wegingsfactoren en gewogen eenheden

Geowgen eenheden per uitgiftecategorie			
Omschrijving	Wegingfactor	Maximale hoeveel-heid bvo's	Gewogen eenheden
Uitgiftecategorieën			
Wonen, waarvan:		358.322	278.802
<i>vrije sector</i>	1,000000000	253.546	253.546
<i>sociaal</i>	0,241046832	104.776	25.256
Horeca V (hotel)	0,740358127	40.000	29.614
Ontspanning en vermaak	0,430440771	15.000	6.457
Maatschappelijke dienstverlening	0,261707989	10.000	2.617
Nader in te vullen, waarvan:	0,992165978	604.524	599.788
<i>Bedrijven</i>	0,568181818		
<i>Kantoren</i>	1,033057851		
<i>Detailhandel</i>	1,076101928		
<i>Consumentverzorgende dienstverl</i>	0,783402204		
<i>Horeca I (fastfood)</i>	1,945592287		
<i>Horeca III (cafe)</i>	0,981404959		
<i>Horeca IV (restaurant)</i>	0,981404959		
<i>Creatieve functies</i>	0,568181818		
Totaal		1.027.846	917.278

Tabel H – Opbrengsten gronduitgifte

Opbrengstpotentie per uitgiftecategorie	
Omschrijving	Opbrengst- potentie (nominaal)
Uitgiftecategorieën	
Wonen, waarvan:	€ 161.933.353
<i>vrije sector</i>	€ 147.259.617
<i>sociaal</i>	€ 14.673.736
Horeca V (hotel)	€ 17.205.734
Ontspanning en vermaak	€ 3.751.517
Maatschappelijke dienstverlening	€ 1.520.477
Nader in te vullen, waarvan:	€ 348.476.828
<i>Bedrijven</i>	
<i>Kantoren</i>	
<i>Detailhandel</i>	
<i>Consumentverzorgende dienstverl</i>	
<i>Horeca I (fastfood)</i>	
<i>Horeca III (cafe)</i>	
<i>Horeca IV (restaurant)</i>	
<i>Creatieve functies</i>	
Totaal	€ 532.887.909

Tabel I – Overige opbrengsten

Overige opbrengsten			
		nominale waarde	contante waarde per 01-01-2009
Subsidies en bijdragen, waarvan:			
Subsidie Ridderspoorweg		€ 182.666	€ 182.666
Subsidie Procesmanagement Duurzaam Buiksloterham		€ 42.724	€ 41.180
Subsidie Nota Ruimte		€ 27.650.000	€ 25.805.535
Subtotaal overige opbrengsten		€ 27.875.390	€ 26.029.381

Tabel J – Opbrengsten uitgezet in de tijd

Opbrengsten gefaseerd								
		nominale waarde	contante waarde per 01-01-2009	1-1-2009	1-1-2010	1-1-2011	1-1-2012	1-1-2013
Programma-opbrengsten	917.278	€ 532.887.909	€ 499.444.600	€ 121.849	€ -	€ 139.693.368	€ -	€ 146.479.113
Subtotaal programma-opbrengsten		€ 532.887.909	€ 499.444.600	€ 121.849	€ -	€ 139.693.368	€ -	€ 146.479.113
Subsidies en bijdragen, waarvan:								
Subsidie Ridderspoorweg		€ 182.666	€ 182.666	€ 182.666	€ -	€ -	€ -	€ -
Subsidie Procesmanagement Duurzaam Buksloterham		€ 42.724	€ 41.180	€ -	€ 42.724	€ -	€ -	€ -
Subsidie Nota Ruimte		€ 27.650.000	€ 25.805.535	€ -	€ 16.900.000	€ 2.600.000	€ 2.600.000	€ 5.530.000
Subtotaal overige opbrengsten		€ 27.875.390	€ 26.029.381	€ 182.666	€ 16.942.724	€ 2.600.000	€ 2.600.000	€ 5.530.000
Totale opbrengsten		€ 560.763.299	€ 525.473.982	€ 304.515	€ 16.942.724	€ 142.293.368	€ 2.600.000	€ 152.009.113
Fasering programma-opbrengsten				0%	0%	25%	0%	25%

Tabel J – Opbrengsten uitgezet in de tijd (vervolg)

Opbrengsten gefaseerd									
		nominale waarde	contante waarde per 01-01-2009	1-1-2014	1-1-2015	1-1-2016	1-1-2017	1-1-2018	1-1-2019
Programma-opbrengsten	917.278	€ 532.887.909	€ 499.444.600	€ -	€ 153.594.482	€ -	€ 161.055.488	€ -	€ -
Subtotaal programma-opbrengsten		€ 532.887.909	€ 499.444.600	€ -	€ 153.594.482	€ -	€ 161.055.488	€ -	€ -
Subsidies en bijdragen, waarvan:									
Subside Ridderspoorweg		€ 182.666	€ 182.666	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subside Procesmanagement Duurzaam Buiksloterham		€ 42.724	€ 41.180	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subside Nota Ruimte		€ 27.650.000	€ 25.805.535	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal overige opbrengsten		€ 27.875.390	€ 26.029.381	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totale opbrengsten		€ 560.763.299	€ 525.473.982	€ -	€ 153.594.482	€ -	€ 161.055.488	€ -	€ -
Fasering programma-opbrengsten				0%	25%	0%	25%	0%	0%

Tabel K – Macro-aftopping

Aftopping	ncw 1-1-2009
Kosten grondexploitatie	€ 415.069.537
Subsidies en bijdragen	€ 26.029.381 -
Netto te verhalen kosten	€ 389.040.156
Totale grondopbrengsten uit bouwprogramma	€ 499.444.600

Tabel L – Exploitatiebijdrage per gewogen eenheid

Exploitatiebijdrage per gewogen eenheid:	
Totaal aantal gewogen eenheden	917.278
Totale verhaalbare kosten	€ 389.040.156
Verhaalbare Kosten per gewogen eenheid	€ 424,12

Bijlage 4 Resultaat plankostenscan

Resultaat Plankostenscan Grondexploitatiewet				testmodel III
Maximering plankosten!				
Datum	19-10-2009	Complexiteit		164%
Gemeente	Amsterdam			
Projectnaam	Buiksloterham			
Projectnummer	C2861.01.001			
Datum prijspeil	1-1-2008			
Looptijd project in jaren	13			
Produkt/activiteit	uren	gemiddeld uren/week	euro's	euro's in %
Verwerving	700	1	€ 80.500	0%
1.1 Aankoop onroerende zaken	700	1	€ 80.500	0%
1.2 Onteigenen van onroerende zaken	-	-	€ -	0%
1.3 Wvg	-	-	€ -	0%
Stedenbouw	44.699	82	€ 5.140.401	19%
2.1 Programma van Eisen	249	0	€ 28.635	0%
2.2 Prijsvraag	-	-	€ -	0%
2.3 Masterplan	10.561	19	€ 1.214.459	5%
2.4 Beeldkwaliteitsplan	4.428	8	€ 509.163	2%
2.5 Stedenbouwkundig plan	22.607	41	€ 2.599.819	10%
2.6 Inrichtingsplan Openbare ruimte	6.855	13	€ 788.325	3%
Ruimtelijke Ordening	682	1	€ 78.413	0%
3.1 Opstellen bestemmingsplan	682	1	€ 78.413	0%
Civiele en cultuur techniek	2.691	5	€ 16.957.602	64%
4.1 Planvoorbereiding	2.691	5	€ 269.127	1%
4.2 Voorbereiding en toezicht	-	-	€ 16.688.475	63%
Landmeten/vastgoed informatie	1.532	3	€ 137.911	1%
5.1 Kaartmateriaal	1.532	3	€ 137.911	1%
Communicatie	897	2	€ 410.098	2%
6.1 Omgevingsmanagement	897	2	€ 410.098	2%
Gronduitgifte	5.600	10	€ 644.000	2%
7.1 Gronduitgiftecontracten	5.600	10	€ 644.000	2%
Management	21.453	39	€ 2.433.357	9%
8.1 Projectmanagement	12.259	22	€ 1.605.893	6%
8.2 Projectmanagementassistent	9.194	17	€ 827.464	3%
Planeconomie	6.129	11	€ 704.877	3%
9.1 Planeconomie	6.129	11	€ 704.877	3%
totaal	84.384	155	€ 26.587.159	100%
84.384				
plankosten exclusief civiele techniek (4.2)	81.693		€ 9.898.684	
plankosten exclusief 4.2 gemiddeld per jaar:			€ 761.437	
aantal eenheden	5.710			
plankosten per eenheid			€ 4.656	

Zakelijke beschrijving anterieure overeenkomst over grondexploitatie zoals bedoeld in artikel 6.24 Wro

Partijen:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam en Beheermaatschappij E. Koopman B.V.

Datum overeenkomst:

15 december 2009

Locatie:

Distelweg 74. Percelen kadastraal bekend als Gemeente Amsterdam, sectie K, nummers 6067, 7367, 7368 en 7370.

Projectinhoud:

Realisatie bouwplan conform het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham zoals dat vanaf 28 augustus 2008 ter inzage heeft gelegen.

Hoofdpijnen overeenkomst:

- Beheermaatschappij E. Koopman B.V. heeft de mogelijkheid om voor eigen rekening en risico een bouwplan te ontwikkelen en te realiseren conform het bestemmingsplan Buiksloterham en de overeengekomen voorwaarden;
- Beheermaatschappij E. Koopman B.V. betaalt aan de gemeente een exploitatiebijdrage waarmee het kostenverhaal voor het plangebied verzekerd is;
- De gemeente spant zich in bestemmingsplan Buiksloterham in werking te laten treden;
- De gemeente legt de benodigde openbare ruimte aan

Tegen de gesloten overeenkomst en de zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst kunnen geen zienswijzen of bezwaren worden ingediend.

Zakelijke beschrijving anterieure overeenkomst over grondexploitatie zoals bedoeld in artikel 6.24 Wro

Partijen:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam en MaarsDistel
Vastgoed BV

Datum overeenkomst:

15 december 2009

Locatie:

Distelweg 78-80. Percelen kadastraal bekend als Gemeente Amsterdam, sectie
K, nummers 5508 en 5509.

Projectinhoud:

Realisatie wonen en werken conform het ontwerpbestemmingsplan
Buiksloterham zoals dat vanaf 28 augustus 2008 ter inzage heeft gelegen.

Hoofdpijnen overeenkomst:

- MaarsDistel Vastgoed BV heeft de mogelijkheid om voor eigen rekening en risico een bouwplan te ontwikkelen en te realiseren conform het bestemmingsplan Buiksloterham en de overeengekomen voorwaarden;
- MaarsDistel Vastgoed BV betaalt bij realisatie van bovengenoemd bouwplan aan de gemeente een exploitatiebijdrage waarmee het kostenverhaal voor het plangebied verzekerd is;
- De gemeente spant zich in het bestemmingsplan Buiksloterham in werking te laten treden;
- De gemeente legt de benodigde openbare ruimte aan

Tegen de gesloten overeenkomst en de zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst kunnen geen zienswijzen of bezwaren worden ingediend.

Zakelijke beschrijving anterieure overeenkomst over grondexploitatie zoals bedoeld in artikel 6.24 Wro

Partijen:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam en CPM Europe BV

Datum overeenkomst:

15 december 2009

Locatie:

Distelweg 89-91. Percelen kadastraal bekend als Gemeente Amsterdam, sectie K, nummers 6383 en 6384.

Projectinhoud:

Realisatie bouwplan conform het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham zoals dat vanaf 28 augustus 2008 ter inzage heeft gelegen.

Hoofdpijnen overeenkomst:

- CPM Europe BV heeft de mogelijkheid om voor eigen rekening en risico een bouwplan te ontwikkelen en te realiseren conform het bestemmingsplan Buiksloterham en de overeengekomen voorwaarden;
- CPM Europe BV en de gemeente hebben financiële afspraken gemaakt over een exploitatiebijdrage, waarmee het kostenverhaal voor het plangebied verzekerd is;
- De gemeente spant zich in het bestemmingsplan Buiksloterham in werking te laten treden;
- De gemeente legt de benodigde openbare ruimte aan

Tegen de gesloten overeenkomst en de zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst kunnen geen zienswijzen of bezwaren worden ingediend.

Zakelijke beschrijving anterieure overeenkomst over grondexploitatie zoals bedoeld in artikel 6.24 Wro

Partijen:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam en Ymere
Ontwikkeling B.V.

Datum overeenkomst:

16 december 2009

Locatie:

Kop Grasweg. Percelen kadastraal bekend als Gemeente Amsterdam, sectie K, nummers 1947, 7546, 7909, 7910, 8666, 8667, 8717, 8718, 8719 en 8721.

Projectinhoud:

Realisatie woningen en bedrijven en/of kantoren conform het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham zoals dat vanaf 28 augustus 2008 ter inzage heeft gelegen.

Hoofdpijnen overeenkomst:

- Ymere Ontwikkeling B.V. zal geheel voor eigen rekening en risico het plangebied bouw- en woonrijp maken en het bouwplan ontwikkelen en realiseren conform de gemeentelijke uitgangspunten en randvoorwaarden;
- Ymere Ontwikkeling B.V. betaalt aan de gemeente een exploitatiebijdrage waarmee het kostenverhaal voor het plangebied verzekerd is;
- Ymere Ontwikkeling B.V. draagt aan de gemeente gronden over ten behoeve van de openbare ruimte;
- De gemeente spant zich in het bestemmingsplan Buiksloterham in werking te laten treden;
- De gemeente richt de openbare ruimte in, waaronder begrepen de realisatie van het deel van de groene oever aan het IJ dat binnen het plangebied is gelegen.

Tegen de gesloten overeenkomst en de zakelijke beschrijving van de inhoud van de overeenkomst kunnen geen zienswijzen of bezwaren worden ingediend.



Gemeente Amsterdam
Noordwaarts

**Besluit vaststelling hogere grenswaarden
Wet geluidhinder
voor bestemmingsplan "Buiksloterham"**

Vastgesteld, 17 november 2009

Inleiding

De Wet geluidhinder geeft aan welke geluidsbelasting aanvaardbaar is. Deze normen dienen bij het opstellen van een bestemmingsplan in acht te worden genomen. Indien de voorkeurswaarden worden overschreden en geluidsbeperkende maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid om hogere grenswaarden vast te stellen.

Voor Buiksloterham is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld teneinde de transformatie van dit gebied tot gemengd woon-werkgebied in juridisch-planologisch opzicht mogelijk te maken. Bij dit bestemmingsplan gaat het om geluid van wegverkeer en geluid van gezoneerde industrieterreinen. Uit akoestisch onderzoek¹ blijkt dat de voorkeursgrenswaarden van wegverkeergeluid en industriegeluid in delen van het plangebied worden overschreden. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeergeluid bedraagt in dit geval 48 dB. De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt voor woningen 63 dB. De voorkeursgrenswaarde voor industriegeluid bedraagt in dit geval 50 dB(A). De maximaal toelaatbare grenswaarde bedraagt voor woningen 55 dB(A). De vast te stellen waarden passen binnen deze wettelijke maximaal toelaatbare waarde.

Randvoorwaarden bestemmingsplan

Om de geluidhinder te beperken is in het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham een aantal randvoorwaarden gesteld:

- In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de woningen conform het Amsterdamse geluidbeleid een geluidsluwe zijde zullen krijgen, waaraan slaapkamers kunnen worden gerealiseerd. Van dit principe kan slechts bij uitzondering worden afgeweken. De regels van het bestemmingsplan Buiksloterham zijn dienovereenkomstig.
- In de plint van de eerstelijns bebouwing langs de hoofdwegen wordt een beperkt aantal woningen toegestaan.
- De gevelwanden waarop de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeergeluid worden overschreden (met name langs de hoofdwegen) moeten, direct aan de bestemmingsgrens, aaneengesloten worden gebouwd. Daarbij is voor deze eerstelijns bebouwing een minimale bouwhoogte voorgeschreven. Doorsteken zijn slechts mogelijk met een breedte van maximaal 12 meter. Hiermee heeft de eerstelijns bebouwing een afschermende functie waardoor het achterliggende gebied geluidsluw zal worden.
- Voor de hierboven bedoelde gevelwanden wordt in het bestemmingsplan een maximum totaal aantal woningen vastgelegd.
- Het wegdek van de Distelweg, Papaverweg en Ridderspoorweg zal moeten worden uitgevoerd met een geluidsreducerend wegdek.

De gecumuleerde geluidsbelasting van het industriegeluid en wegverkeergeluid in het gebied kent, afhankelijk van de locatie, een grote spreiding doch bedraagt maximaal 64 dB. Deze belasting acht het college aanvaardbaar omdat het geluid van zowel wegverkeer als industrie van dezelfde kant komt en omdat de woningen een geluidsluwe zijde zullen hebben. Ook op grond van het Amsterdamse geluidbeleid is deze cumulatie aanvaardbaar. De maximale gecumuleerde waarde overschrijdt immers

¹ "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham" (Sight Ruimte en milieu, d.d. 18 september, projectnummer P090134).

de maximaal vast te stellen grenswaarde van 63 dB met slechts 1 dB, terwijl 3 dB volgens dat beleid is toegestaan.

Bevoegdheid

Buiksloterham maakt deel uit van het coalitieproject Noordwaarts: een coalitie tussen de centrale stad en stadsdeel Amsterdam Noord. Op 21 december 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met enkele wijzigingen in het coalitieproject Noordwaarts (raadsbesluit 232.690.3A.07). Hiermee zijn alle publiekrechtelijke bevoegdheden, binnen de coalitie, per 1 januari 2008 teruggelegd bij het stadsdeel. Het bestemmingsplan Buiksloterham en de hiermee samenhangende hogere grenswaarden procedure in het kader van de Wet geluidhinder zijn echter onder een overgangsregeling gebracht waarmee beide onder grootstedelijke bevoegdheid zijn gebleven.

Vast te stellen hogere grenswaarden

Het college heeft op 19 augustus 2008, conform artikel 110c van de Wet geluidhinder ingestemd met de terinzagelegging van het ontwerpbesluit tot de vaststelling van de hogere grenswaarden voor het wegverkeergeluid van de Distelweg, Papaverweg, Ridderspoorweg, Klaprozenweg, Asterweg, Grasweg en de westelijke ontsluiting) en het industriegebruik afkomstig van de gezoneerde industrieterreinen Johan van Hasseltkanaal West (deelgebieden Buiksloterham en Stella Maris) en Westpoort. Deze hogere grenswaarden worden vastgesteld voor woningen, scholen en medische voorzieningen.

In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de vast te stellen hogere grenswaarden. De kaart op pagina 9 (bijlage 1) van dit rapport geeft een overzicht van de in de tabellen opgenomen kavelnummers. Onderstaande hogere grenswaarden hebben betrekking op de kadastrale percelen zoals weergegeven in bijlage 2.

Bij onderstaande overzichtstabellen dient te worden bedacht dat in sommige gevallen sprake is van een dubbeltelling, namelijk als woningen door meer dan één weg worden belast (bijvoorbeeld op de hoek van een kavel bij kruispunten) of als woningen door meer dan één industrieterrein worden belast. Om die reden is gekozen om in de tabellen in plaats van woningaantallen uit te gaan van aantallen hogere grenswaarden.

Vast te stellen hogere grenswaarden wegverkeergeluid

Weg	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeursgrenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
Asterweg	41 oost	48 dB	50 dB	17
	42 zuid	48 dB	56 dB	29
	48 noord	48 dB	57 dB	34
	48 zuidoost	48 dB	56 dB	35
	53 noord	48 dB	50 dB	3
	54 oost	48 dB	55 dB	10
Distelweg	39 oost	48 dB	54 dB	50
	39 zuid	48 dB	60 dB	50
	39 west	48 dB	50 dB	68
	39-40 school	48 dB	60 dB	1 school

Weg	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeurs- grenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
	40 zuid	48 dB	61 dB	29
	40 west	48 dB	54 dB	38
	41 oost	48 dB	57 dB	17
	42 zuid	48 dB	62 dB	29
	42 west	48 dB	57 dB	29
	43 oost	48 dB	52 dB	29
	43 zuid	48 dB	61 dB	22
	44 oost	48 dB	50 dB	26
	44 zuid	48 dB	58 dB	11
	44 west	48 dB	53 dB	26
	46 noord	48 dB	60 dB	22
	46 zuidwest	48 dB	56 dB	60
	47 noord	48 dB	60 dB	13
	47 oost	48 dB	55 dB	13
	48 noord	48 dB	61 dB	34
	48 west	48 dB	55 dB	20
	48 zuidoost	48 dB	50 dB	35
	53 noord	48 dB	60 dB	3
	54 noord	48 dB	60 dB	4
	54 oost	48 dB	53 dB	10
	55 noord	48 dB	60 dB	2
	55 west	48 dB	56 dB	6
	56c oost	48 dB	53 dB	6
	57 noord	48 dB	60 dB	3
	57 oost	48 dB	55 dB	10
Grasweg	39 zuid	48 dB	55 dB	50
	39 west	48 dB	50 dB	68
	46 noord	48 dB	49 dB	22
	46 zuid	48 dB	59 dB	22
	46 zuidwest	48 dB	60 dB	60
	47 zuid	48 dB	53 dB	42
	68 oost	48 dB	60 dB	20
	68 zuid	48 dB	53 dB	19
	69 noordoost	48 dB	52 dB	41
	69 zuidoost	48 dB	56 dB	14
	69 zuidwest	48 dB	61 dB	14
Klaprozenweg	1 noord	48 dB	62 dB	23
	1 oost	48 dB	57 dB	12
	1 west	48 dB	57 dB	20
	2 noord	48 dB	61 dB	14
	2 oost	48 dB	56 dB	8
	2 west	48 dB	55 dB	8
	3 noord	48 dB	61 dB	57
	3 oost	48 dB	56 dB	21
	3 west	48 dB	56 dB	21

Weg	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeurs- grenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
	4 noord	48 dB	61 dB	29
	4 west	48 dB	56 dB	29
	5 noord	48 dB	61 dB	12
	5 oost	48 dB	56 dB	12
	6 noord	48 dB	62 dB	14
	6 west	48 dB	54 dB	14
	7 noordoost	48 dB	63 dB	4
	8 noord	48 dB	49 dB	49
	8 west	48 dB	49 dB	24
	17 oost	48 dB	63 dB	22
	28 noord	48 dB	51 dB	1
	29 noord	48 dB	49 dB	2
	36 noord	48 dB	56 dB	7
Papaverweg	8 zuid	48 dB	52 dB	24
	8a-100 m nozw	48 dB	53 dB	56
	9 zuid	48 dB	52 dB	13
	10 zuid	48 dB	53 dB	11
	11 oost	48 dB	51 dB	21
	11 zuid	48 dB	55 dB	15
	12 zuid	48 dB	57 dB	4
	12 west	48 dB	51 dB	14
	13 zuid	48 dB	56 dB	4
	14 zuid	48 dB	57 dB	11
	15 oost	48 dB	52 dB	4
	15 zuid	48 dB	59 dB	3
	16 zuid	48 dB	59 dB	3
	16 west	48 dB	52 dB	4
	17 oost	48 dB	50 dB	22
	17 zuid	48 dB	59 dB	14
	18 noord	48 dB	53 dB	60
	19 noord	48 dB	53 dB	43
	19 - school	48 dB	53 dB	1 school
	20 noord	48 dB	54 dB	11
	20 oost	48 dB	51 dB	29
	21 noord	48 dB	57 dB	9
	21 oost	48 dB	51 dB	14
	21 west	48 dB	51 dB	28
	23 noord	48 dB	56 dB	6
	23 west	48 dB	51 dB	10
	24 noord	48 dB	56 dB	8
	24 oost	48 dB	50 dB	8
	25 noord	48 dB	55 dB	14
	25 oost	48 dB	50 dB	8
	25 west	48 dB	50 dB	8
	26 noord	48 dB	55 dB	10

Weg	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeurs- grenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
	26 oost	48 dB	51 dB	11
	26 west	48 dB	50 dB	4
	28 noord	48 dB	56 dB	1
	29 noord	48 dB	56 dB	2
	29 west	48 dB	51 dB	6
	36 noord	48 dB	62 dB	7
	36 oost	48 dB	60 dB	5
	37 oost	48 dB	62 dB	6
	37 zuid	48 dB	55 dB	2
Ridderspoorweg	3 noord	48 dB	54 dB	57
	3 oost	48 dB	60 dB	21
	3 zuid	48 dB	55 dB	14
	4 - school	48 dB	60 dB	1 school
	4 noord	48 dB	54 dB	29
	4 west	48 dB	60 dB	29
	11 noord	48 dB	54 dB	31
	11 oost	48 dB	61 dB	21
	11 zuid	48 dB	56 dB	15
	12 noord	48 dB	54 dB	9
	12 zuid	48 dB	57 dB	4
	12 west	48 dB	61 dB	14
	13 zuid	48 dB	52 dB	4
	20 noord	48 dB	56 dB	11
	20 oost	48 dB	60 dB	29
	20 zuid	48 dB	53 dB	29
	21 noord	48 dB	56 dB	9
	21 zuid	48 dB	53 dB	28
	21 west	48 dB	60 dB	28
	40 zuid	48 dB	49 dB	29
	40-60 m noord	48 dB	52 dB	40
	41 oost	48 dB	60 dB	17
	42 zuid	48 dB	52 dB	29
	42 west	48 dB	59 dB	29
	42-60 m noord	48 dB	53 dB	45
	48 noord	48 dB	55 dB	34
Westelijke ontsluiting	1 zuid	48 dB	50 dB	15
	1 west	48 dB	55 dB	20
	8 noord	48 dB	50 dB	49
	8 west	48 dB	55 dB	24
	8a-100 m nozw	48 dB	55 dB	56
Totaal				2880 incl. 3 scholen

**Vast te stellen hogere grenswaarden industriegeluid t.g.v. deelgebieden
Buiksloterham en Stella Maris**

Bron	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeurs- grenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
Deelgebied Buiksloterham	40-60 m zuid	50 dB(A)	52 dB(A)	29
	41 oost	50 dB(A)	52 dB(A)	17
	42 zuid	50 dB(A)	53 dB(A)	29
	42-60 m zuid	50 dB(A)	53 dB(A)	30
	43-60 m zuid	50 dB(A)	51 dB(A)	23
	48 noord	50 dB(A)	51 dB(A)	34
	48 zuidoost	50 dB(A)	55 dB(A)*	35
	48 zuidwest	50 dB(A)	55 dB(A)*	35
	54 oost	50 dB(A)	55 dB(A)*	10
	55 west	50 dB(A)	52 dB(A)	6
	68 oost	50 dB(A)	53 dB(A)	20
	68 zuid	50 dB(A)	55 dB(A)*	19
	68 west	50 dB(A)	55 dB(A)*	57
	69 noordoost	50 dB(A)	54 dB(A)	41
	69 zuidoost	50 dB(A)	55 dB(A)*	14
	69 zuidwest	50 dB(A)	55 dB(A)*	14
Deelgebied Stella Maris	1 west	50 dB(A)	52 dB(A)	20
	8 noord	50 dB(A)	52 dB(A)	49
	8 west	50 dB(A)	53 dB (A)	24
	8a-100 m nozw	50 dB(A)	52 dB(A)	56
Totaal				378 en 184 punten

* Voor deze woningen wordt een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) berekend. Dit houdt in dat deze woningen slechts met toepassing van een dove gevel kunnen worden gerealiseerd. Bij het te zijner tijd maken van de stedenbouwkundige ontwerpen zal het streven echter zijn om het toepassen van dove gevels te voorkomen, door de woningen te realiseren achter afschermdende bebouwing, zodat deze gevels een belasting van niet meer dan 55 dB(A) ondervinden. Derhalve wordt voor deze 184 woningen thans een hogere grenswaarde van 55 dB(A) vastgesteld.

**Vast te stellen hogere grenswaarden industriegeluid t.g.v. industrieterrein
Westpoort**

Bron	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeurs- grenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
Westpoort	1 zuid	50 dB(A)	51 dB(A)	15
	1 west	50 dB(A)	51 dB(A)	20
	8 zuid	50 dB(A)	51 dB(A)	24
	8 west	50 dB(A)	51 dB(A)	24
	8a-100m nozw	50 dB(A)	51 dB(A)	56

Bron	Locatie kavelnr. – zijde	Voorkeurs- grenswaarde	Vast te stellen grenswaarde	Aantal hogere waarden
	18 zuid	50 dB(A)	51 dB(A)	160
	18 west	50 dB(A)	51 dB(A)	80
	39 zuid	50 dB(A)	51 dB(A)	50
	39 west	50 dB(A)	52 dB(A)	68
	39-60 m zuid	50 dB(A)	51 dB(A)	50
	39a-100 m nozw	50 dB(A)	52 dB(A)	56
	40 west	50 dB(A)	51 dB(A)	38
	46 zuid	50 dB(A)	53 dB(A)	22
	46 zuidwest	50 dB(A)	52 dB(A)	60
	68 west	50 dB(A)	51 dB(A)	57
Totaal				780

Bijlage 1 - Kaart kavelnummers Buiksloterham

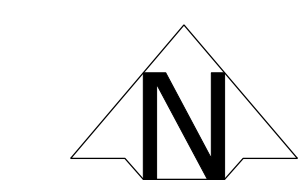


Bijlage 2 – Kaart kadastrale percelen

Verklaring

- Grens bestemmingsplan Buiksloterham
- Kadastrale perceelsgrens
- 6006

Kadastraal nummer
- Topografie



Planinformatie			
Datum	Planstatus	Informatie bij	Projectbureau Noordwaarts
17-11-2009	Concept ontwerp	Gemaakt door	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam
	Ontwerp	Schiet	1: 2000
	Vastgesteld Gemeente	Start-omschrijving	P:bestemmingsplan/ROPlannen/Amsterdam/Noord/BN/Buiksloterham/-/bpukslthkad.dgn - bpukslthkad.rdb
	In werking		
	Ontwerprijp	Plancode	DRO N003-B



Gemeente Amsterdam
Noordwaarts

Nota van beantwoording zienswijzen "Buiksloterham"

19 oktober 2009

Inhoudsopgave

1.	Inleiding en conclusies	p. 5
1.1	Doel en opzet nota	p. 5
1.2	Overzicht zienswijzen	p. 5
2.	Samenvatting en beantwoording zienswijzen	p. 6
2.1	Air Products Nederland B.V.	p. 6
2.2	Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V.	p. 23
2.3	CPM Europe B.V.	p. 28
2.4	Infinite BV, Projecton B.V. Vastgoed Ontwikkeling en de Van der Leij Groep	p. 38
2.5	ing. W. van Laar en mr. N. van Laar, mede namens bewoners Grasweg	p. 39
2.6	Scheepswerf Stella Maris, Fam. R.W.F. Breurken	p. 46
2.7	Stadsregio Amsterdam	p. 48
2.8	Stichting Particulier Nautisch Initiatief Noord	p. 48
2.9	Vereniging van bedrijven in Amsterdam-Noord / Kamer van Koophandel Amsterdam	p. 49
2.10	Fam. R. Voorneveld	p. 52
2.11	Wegter en Zn B.V.	p. 53
2.12	Ydefix Schaverij	p. 61
2.13	Ymere Gebieds- en projectontwikkeling	p. 62

1. Inleiding

1.1 Doel en opzet nota

Aanleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham heeft, gelijktijdig met het ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, in de periode van 28 augustus 2008 tot en met 9 oktober 2008 ter inzage gelegen. Vervolgens heeft het ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham in de periode van 18 juni 2009 tot en met 30 juli 2009 ter inzage gelegen. Tijdens bovengenoemde perioden zijn zienswijzen tegen één of meerdere van deze ontwerpbesluiten ingediend.

In voorliggende Nota van beantwoording zienswijzen Buiksloterham zijn de betreffende zienswijzen samengevat en beantwoord. Om tegemoet te komen aan de zienswijzen is in de beantwoording een aantal voorstellen tot aanpassing van het bestemmingsplan en het exploitatieplan gedaan.

Bestuurlijke besluitvorming

Na behandeling in het college van burgemeester en wethouders wordt de Nota van beantwoording zienswijzen Buiksloterham samen met het bestemmingsplan en het exploitatieplan ter vaststelling aan de gemeenteraad voorgelegd. Het bij het bestemmingsplan behorende besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden Wet geluidhinder wordt gelijktijdig met de behandeling van het bestemmingsplan en het exploitatieplan ter vaststelling aan het college voorgelegd.

Leeswijzer

In de paragraaf 1.2 wordt een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen waarbij wordt aangegeven op welk plan of besluit de zienswijzen betrekking hebben.

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen per stuk samengevat en beantwoord¹. Tot slot volgt bij elke zienswijze een conclusie of en op welke onderdelen de zienswijze aanleiding geeft tot wijzigingen. Een deel van de zienswijzen heeft betrekking op meerdere plannen of besluiten. Bij de behandeling wordt aangegeven waarop de betreffende delen van de zienswijzen betrekking hebben.

1.2 Overzicht zienswijzen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen. Deze tabel geeft per appellant aan op welke ontwerpbesluit de zienswijze betrekking heeft. "BP" staat voor ontwerpbestemmingsplan, "HGW" staat voor ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder en "EP" staat voor ontwerp-exploitatieplan.

¹ De zienswijzen, die zijn ingediend door de Vereniging van bedrijven in Amsterdam-Noord en de Kamer van Koophandel Amsterdam, komen inhoudelijk overeen en zijn daarom onder één noemer behandeld.

Tabel 1 – Overzicht appellanten

Nr.	Appellant	BP	HGW	EP
1	Air Products Nederland B.V.	X	X	X
2	Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V.			X
3	CPM Europe B.V.	X	X	X
4	Infinite BV, Projecton B.V. Vastgoed Ontwikkeling en de Van der Leij Groep			X
5	Kamer van Koophandel Amsterdam	X		
6	ing. W. van Laar en mr. N. van Laar, mede namens bewoners Grasweg	X	X	
7	Scheepswerf Stella Maris, Fam. R.W.F. Breurken	X		
8	Stadsregio Amsterdam	X		
9	Stichting Particulier Nautisch Initiatief Noord	X		
10	Vereniging van bedrijven in Amsterdam-Noord	X		
11	Fam. R. Voorneveld	X		
12	Wegter en Zn B.V.	X	X	X
13	Ydefix Schaverij	X		
14	Ymere Gebieds- en projectontwikkeling	X		

2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

2.1 Air Products Nederland B.V.

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. Adressant vreest voor continuïteit van de bedrijfsvoering. Een bedrijf uit milieu-hindercategorie 5 past niet in een gemengd woon/werkgebied.

Beantwoording:

In het gemengd woon- en werkgebied zijn inderdaad alleen bedrijven toegestaan die in de milieuhindercategorie 1, 2 of, onder voorwaarden, 3.1 vallen. In het deel van het bestemmingsplan dat een bedrijfsbestemming kent zijn bedrijven tot milieuhindercategorie 3.2 zonder meer toegestaan.

De bestaande bedrijven, die in een hogere dan toegestane categorie vallen, zijn op grond van hun feitelijke milieuhinder ook uitdrukkelijk toegestaan, met dien verstande dat deze de noodzakelijke milieuruimte behouden zodat adressant niet hoeft te vrezen voor de continuïteit van zijn bedrijfsvoering. Het realiseren van een woonbestemming dichtbij deze bedrijven (binnen de daar omheen liggende 'zone wet milieubeheer') is niet wenselijk en daarom ook niet toegestaan, om te voorkomen dat deze bedrijven onaanvaardbaar in hun bedrijfsvoering worden beperkt. Rondom bedrijven die niet verenigbaar zijn met woningbouw in de directe omgeving is daartoe op de plankaart een 'zone wet milieubeheer' aangegeven. Binnen deze zone is geen woningbouw of andere milieugevoelige functie mogelijk zolang de bestaande milieuhinder voortduurt. Deze beperking waarborgt dat woningen niet te dichtbij bestaande bedrijven worden gebouwd en dat de bedrijven de milieuruimte toekomt waarmee de huidige bedrijfsvoering voortgezet kan worden.

Wijziging in de bedrijfsvoering dan wel de vestiging van nieuwe bedrijven is toegestaan voor zover de aangepaste bedrijfsvoering of de nieuwe bedrijven onder de voorwaarden van het bestemmingsplan vallen.

Bij de milieuhindercategorie van Air Products hoort een maximale score van 3 ten aanzien van de indice 'vrachtverkeer'. Hiermee wordt de norm die het bestemmingsplan aangeeft (maximaal een score van 2) overschreden. De norm richt zich op de toegelaten verkeersaantrekkende werking van functies binnen het plangebied. Omdat hier gaat om een incidenteel geval levert dit in de praktijk geen problemen op. Wij stellen de gemeenteraad voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat de bij Air Products behorende indice 'vrachtverkeer' wordt toegestaan.

2. Volgens de adressant is het bedrijf is één van de twee bedrijven in Amsterdam die vallen onder de 'Seveso richtlijn'.

Beantwoording:

De zo genoemde Seveso-richtlijn is een EU-richtlijn die voor wat betreft de Nederlandse situatie is vertaald in het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen). Aan de eisen van het BRZO wordt hier voldaan.

3. Met 48 tot 54 vrachtwagenbewegingen per etmaal veroorzaakt het bedrijf verkeersgeluid. Dit zal met de menging van functies alleen maar toenemen door de menging van verkeersstromen en omdat er steeds meer obstakels op de weg zullen zijn.

Beantwoording:

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is het te verwachten verkeersgeluid in de toekomstige situatie in het kader van de Wet geluidhinder, onderdeel wegverkeersgeluid onderzocht en als aanvaardbaar (binnen de wettelijke grenzen) beoordeeld. Zie ook de reactie op de zienswijzen ingediend naar aanleiding van de terinzagelgging van het ontwerpbesluit vaststelling hogere geluidwaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham.

4. Er ontstaat volgens adressant een onwerkbaar situatie en een verslechtering van het bedrijfsklimaat.

Beantwoording:

Zoals onder zienswijze 1, 3 en 6 van deze adressant is uiteengezet, heeft de vaststelling van de hogere waarden of de regeling met betrekking tot de overige milieuhinderaspecten niet tot gevolg dat bestaande bedrijven onevenredig in hun bedrijfsvoering worden beperkt, waardoor er ook geen sprake kan zijn van een onwerkbaar situatie. In dit kader wordt ook gewezen op de voorgestelde wijziging genoemd in de reactie onder zienswijze 7 van CPM Europe B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

5. Het onderliggende onderzoek met betrekking tot de externe veiligheid van het bedrijf (juni 2007) houdt volgens adressant geen rekening met de toekomstige ontwikkelingen in de bedrijfsvoering.

Beantwoording:

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is rekening gehouden met concrete uitbreidingsplannen van bedrijven voor zover die concreet en zeker genoeg zijn. Adressant heeft niet gemotiveerd aangetoond dat hij concrete plannen heeft om zijn bedrijfsvoering uit te breiden, dan wel aan te passen. Derhalve was er ook geen aanleiding met die onzekere toekomstige ontwikkeling rekening te houden. Overigens wordt opgemerkt dat adressant al enkele jaren geleden had aangegeven dat hij uitbreidingsplannen had, zonder dat hij in de tussentijd die ontwikkelingen nader heeft geconcretiseerd.

6. Adressant geeft aan dat het invloedsgebied van Air Products met betrekking tot gevaar is gesteld op 200 meter. Dit is niet conform de richtafstandenlijst van de VNG, die hiervoor 300 meter aangeeft en 500 meter voor geluid en 100 meter voor geur, aldus adressant. Deze richtafstanden worden volgens adressant met dit plan niet gehaald. Adressant wijst er overigens op dat in het geurrapport het bedrijf van adressant niet is opgenomen als inrichting met geurrelevante activiteiten.

Beantwoording:

De richtafstanden van de VNG is gebaseerd op algemene ervaringcijfers en hebben een indicatief karakter. Met onderzoeken naar de feitelijke bedrijfsvoering is het echter mogelijk om de concrete milieugevolgen van een bedrijf preciezer in beeld te brengen. Daarmee is het ook mogelijk om van de indicatieve afstanden af te wijken. Het externe veiligheid onderzoek toont aan dat het plaatsgebonden en geopsrisico aanvaardbaar is buiten een zone van 100 meter van het bedrijf.

Tevens werd in het akoestisch onderzoek bepaald buiten welke contour ('zone wet milieubeheer') de geluidhinder vanwege het bedrijf aanvaardbaar is. Derhalve is er geen aanleiding om de ruimere afstanden van de VNG lijst te hanteren.

Uit ervaring en uit de milieuvergunning van het bedrijf is gebleken dat er geen geurrelevante activiteiten aan de orde zijn zodat verder onderzoek hiernaar niet noodzakelijk was. Het is immers niet waarschijnlijk dat het bedrijf onaanvaardbare geurhinder voor woningen zou veroorzaken.

7. Adressant verzoekt de aanwijzing van wegen voor vervoer van gevaarlijke stoffen 2007 zodanig aan te passen dat de verkeersrouting, opgenomen in het aanvalsplan van het bedrijf, hier binnen past.

Beantwoording:

Het aanvalsplan is door de brandweer opgesteld en geeft aan wat de handelswijze van de brandweer zal zijn ten tijde van calamiteiten bij Air Products. Dit aanvalsplan zal niet conflicteren met de gevaarlijke stoffenroute; zodra er bij Air Products sprake is van een calamiteit waarbij ingrijpen van de brandweer noodzakelijk is zal de brandweer zo nodig het verkeer (en daarmee ook het vervoer van gevaarlijke stoffen) stilleggen.

8. Gezien de aanmerkelijke stijging van de verkeersintensiteiten als gevolg van de plannen is de aansluiting Ridderspoorweg - Distelweg - Asterweg volgens adresant een potentiële blackspot.

Beantwoording:

In het kader van het bestemmingsplan is de verkeersveiligheid in het plangebied beoordeeld (Verkeersonderzoek Buiksloterham d.d. 18 september 2009, rapport-nummer PNW004/Adr/0019).

In de analyse van de verkeersafwikkeling in het verkeersonderzoek Buiksloterham is de verkeersafwikkeling doorgerekend op een viertakskruispunt Asterweg - Distelweg - Ridderspoorweg. Dit kruispunt zal echter een vormgeving krijgen als twee T-aansluitingen. Voor de verkeersafwikkeling is dit gunstig, omdat per kruispunt minder (deel)conflicten optreden, waardoor per saldo meer capaciteit beschikbaar is.

Volledigheidshalve is mede naar aanleiding van deze zienswijze de verkeersafwikkeling op het kruispunt Ridderspoorweg - Distelweg, op het kruispunt Distelweg - Asterweg en op het kruispunt Distelweg - Asterdarsweg alsnog doorgerekend. Voor de kruispunten Ridderspoorweg – Distelweg en Distelweg – Asterweg volgt uit de berekening, dat de verkeersafwikkeling met twee T-aansluitingen eenvoudiger verloopt.

De aanbeveling uit het verkeersonderzoek om op de route Asterweg - Ridderspoorweg de voorrang in te stellen ten gunste van de Asterweg en de Ridderspoorweg komt in geval van twee T-aansluitingen te vervallen.

Een en ander is opgenomen in paragraaf 8.3 van de toelichting.

9. Adressant stelt het volgende: de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft eisen opgesteld voor een duurzaam veilige weg-infrastructuur. Op het punt van functionaliteit (en de onder 7 en 8 genoemde punten) voldoet het toekomstige wegennet niet. De wegprofielen en de ruimte voor genoemde kruising is onvoldoende om het verkeer vlot af te wikkelen. Hierdoor zal het verkeer alternatieve routes gaan benutten.

Beantwoording:

In de 'Leidraad Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen', CROW-publicatie 192, verder te noemen 'de Leidraad') wordt ingegaan op de verkeersveiligheidseisen die aan het wegennet op een bedrijventerrein kunnen worden gesteld.

De algemeen geldende basiseisen aan een duurzaam veilig wegennet gelden ook voor bedrijventerreinen. Het gaat om:

- Functionaliteit van het wegennet*
- Homogeniteit van het verkeer*
- Voorspelbaarheid van het verkeersgedrag*

Aan de hand van de Leidraad betekent dit voor Buiksloterham het volgende:

Functionaliteit van het wegennet

De wegenstructuur van Buiksloterdam kent een heldere opzet. Door het beperkte aantal aansluitingen op het stedelijk hoofdwegennet, mede ingegeven door de waterkruisingen in het gebied, zal de hoofdontsluiting van het gebied vanzelf als zodanig functioneren.

De wegen in Buisklosterham hebben tijdens en na de transformatie van het gebied een dubbelfunctie, voor de toegang naar de langsliggende bedrijven en een functie voor de toegang tot de woongebieden. Deze situatie is te vergelijken met een situatie op een 'traditioneel' bedrijventerrein waar het wegennet een functie heeft voor de ontsluiting van een achterliggend (woon)gebied.

In de Leidraad wordt aangegeven dat het toepassen van gebiedsontsluitingswegen op bedrijventerreinen (een weg van een hogere categorie) aan de orde is vanaf circa 30 tot 50 ha bedrijventerrein. Bij de oppervlakte van Buisklosterham (119 ha bruto) past de toepassing van gebiedsontsluitingswegen op het terrein. In Buisklosterham is een duidelijke hoofdontsluitingsweg aanwezig: de nieuwe Ridderspoorweg. Ook de Distelweg en de Asterweg hebben echter een functie als ontsluitingsweg. Beide zijn geen onderdeel van het Hoofdnet Auto van de gemeente Amsterdam.

De Ridderspoorweg, de Distelweg en de Asterweg krijgen derhalve een categorisering als gebiedsontsluitingsweg. Bij een categorisering als gebiedsontsluitingsweg kunnen, volgens de Leidraad, uitritten van bedrijven worden toegestaan en is het mogelijk het fietsverkeer met fietsstroken een plaats te geven.

Alle overige wegen in het plangebied zijn erftoegangswegen met een verzamel-functie. Het verschil tussen een categorisering als gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg met een verzamel-functie is gelegen in de voorrang op de kruispunten. Bij een erftoegangsweg zijn kruispunten gelijkwaardig, bij gebiedsontsluitingswegen geldt voorrang.

Homogeniteit van het verkeer

De eis van homogeniteit van het verkeer kent twee uitwerkingen:

- Scheiding van verkeerssoorten met een groot verschil in massa en richting;*
- Zorgen voor een lage snelheid op kruispunten bij conflicten waarbij verkeers-deelnemers met een groot verschil in massa en richting samenkomen.*

Voor voetgangers zijn in Buisklosterham langs de ontsluitingswegen aparte voorzieningen voorzien en is in dit verband dus sprake van een scheiding. Voor de oversteekbaarheid van de wegen zijn aanvullende voorzieningen nodig. Hierop wordt in het verkeersonderzoek Buisklosterham nader ingegaan.

Voor het fietsverkeer zijn in de uiteindelijke situatie fietspaden gedacht. Gezien de beschikbare profielen wordt echter vooralsnog volstaan met fietsstroken. Dit kan betekenen dat aanvullende snelheidsremmende voorzieningen nodig zijn om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te beperken. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met het gebruik door vrachtverkeer.

Voorspelbaarheid van het verkeersgedrag

Gezien de wegomgeving in de toekomstige Buisklosterham behoren zowel de kenmerken van een bedrijventerrein, zoals draaiende vrachtauto's, als kenmerken van woongebieden, zoals fietsverkeer, tot het reguliere wegbeeld en dus tot het verwachtingspatroon van de verkeersdeelnemer. Bij een goed vormgegeven inrichting van het terrein van het bedrijf, kost het in of uitdraaien van

een uitrit niet meer tijd dan bij het oprijden van de hoofdweg uit een zijstraat. Bij een goed vormgegeven profielindeling van de wegen in het gebied is er voor fietsers, voetgangers en vrachtverkeer voldoende ruimte. Een dergelijke indeling is binnen het verkeersareaal zoals dat wordt aangegeven op de bestemmingsplankaart goed mogelijk.

Bovenstaande verduidelijking is opgenomen in paragraaf 8.3 van de toelichting en in het verkeersonderzoek.

10. De verkeersprofielen zijn te krap voor de beoogde menging van verkeersstromen (een buslijn, voetgangers, fietsers, personenauto's, vrachtverkeer en heftrucks).

Beantwoording:

Het verkeersonderzoek Buiksloterham geeft een te verwachten verkeersintensiteit aan die zodanig is dat sprake kan zijn van een goede verkeersafwikkeling binnen de toekomstige profielen. Deze profielen, met vrij liggende fietspaden kunnen vanwege de aanwezige bebouwing nog niet overal worden gerealiseerd. Binnen de nu beschikbare ruimte is, plaatselijk met vrij liggende fietspaden en plaatselijk met aparte (niet vrijliggende) fietsstroken, een verantwoorde verkeersafwikkeling mogelijk, zelfs als het maximale programma (zoals dit bestemmingsplan dat toelaat) wordt gerealiseerd. In de praktijk zal echter nog lange tijd sprake zijn van een substantieel lager verkeersaanbod, omdat de realisatie van het volledige programma nog vele jaren vergt.

11. Met diverse uitritten van bedrijven met groot transport worden verkeerssituaties onvoorspelbaar.

Beantwoording:

De verkeersveiligheid van wegen op bedrijventerreinen is uitgewerkt in de CROW-publicatie 'Leidraad Duurzaam Veilige inrichting van bedrijventerreinen'. Daarin is aangegeven dat het parkeren langs de rijbaan en het realiseren van uitritten van en naar de rijbaan ook met wegen met een verzamelfunctie, past bij de kenmerken van een duurzaam veilig bedrijventerrein. Zie ook de reactie onder 9 en paragraaf 8.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

12. Adressant geeft aan dat bij de verkeersonderzoeken de toekomstige wegprofielen als uitgangspunten zijn genomen en dat het haalbare profiel op de Distelweg, daar waar de verkeersintensiteit het hoogst is, nog geen 21 meter en op de Asterweg 19,80 tot 22,30 meter bedraagt.

Beantwoording:

De transformatie van Buiksloterham kent met betrekking tot de wegprofielen drie stadia:

- 1) In de huidige situatie zijn de profielen zoals die zijn opgenomen in het Investeringsbesluit Buiksloterham op slechts enkele plekken aanwezig. Een voorbeeld hiervan is de Ridderspoorweg. Deze weg is aangelegd met vrijliggende fietspaden.*
- 2) In het tweede stadium wordt een aantal wegen, waaronder de Distelweg en de Asterweg, geherprofileerd. Het voorliggende bestemmingsplan biedt ook de ruimte om het tweede stadium te realiseren. Het gaat daarbij om de profielen die gewenst zijn op basis van de te verwachten toename van het verkeer als gevolg van de herontwikkeling van het gebied. Daarbij zal niet*

overal sprake zijn van vrijliggende fietsstroken. Met de realisatie van deze fase zal in het gehele plangebied sprake zijn van een verantwoorde en veilige verkeersafwikkeling, ook als het volledige programma, zoals dat met het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is gerealiseerd.

- 3) In het derde stadium zal sprake zijn van een verdere optimalisering. Hierbij zullen op een groter aantal wegen, waaronder de Asterweg en Distelweg, vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd. Om deze derde en laatste fase mogelijk te maken zal plaatselijk de bestaande bebouwing moeten wijken. Maar daarvoor zijn vooralsnog geen financiële middelen gereserveerd en biedt het voorliggende bestemmingsplan dan ook geen ruimte. De betreffende bebouwing wordt door dit bestemmingsplan ongemoeid gelaten.

Het verschil tussen het ontwerp voor het definitieve profiel en het huidige profiel is het al dan niet aanwezig zijn van vrijliggende fietspaden. Dit heeft voor de wegcapaciteit geen gevolgen. Ook de veiligheid is binnen een profiel zonder vrijliggende fietsstroken gewaarborgd.

Bij het verkeersonderzoek is, aan de hand van de voorziene omvang van de diverse functies in het plangebied en de autonome factoren zoals de berekende verkeersintensiteiten rondom het gebied, per wegvak berekend welke verkeersintensiteiten verwacht mogen worden. De wegprofielen spelen daarbij geen rol. Op grond van de uitkomsten van dit onderzoek wordt onder meer bepaald wat de benodigde wegcapaciteit per wegvak en per kruising moet zijn.

De wegcapaciteit wordt primair bepaald door het aantal rijstroken. Voor wat betreft de Distelweg is uitgegaan van 1 rijstrook per rijrichting. Dit aantal, waarvan is uitgegaan bij het verkeersonderzoek, is gelijk aan het aantal nu reeds aanwezige rijstroken en het aantal rijstroken van de toekomstige profielen.

Naar aanleiding van deze zienswijze zijn paragraaf 4.3 en hoofdstuk 7 van de toelichting aangevuld en verduidelijkt.

13. Adressant merkt op dat geen aandacht wordt besteed aan de kruispunten Ridderspoorweg - Distelweg en Distelweg - Asterweg, zijnde twee kruispunten op nog geen 25 meter van de inrit van het bedrijf van adressant.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 8.

14. Adressant merkt op dat de beoogde wegprofielen niet als verkeersbestemming zijn opgenomen.

Beantwoording:

Zoals bij de reactie onder 12 uiteengezet worden met dit bestemmingsplan niet overal binnen het plangebied de in het Investeringsbesluit Buiksloterham aangegeven wegprofielen mogelijk gemaakt. Mede gezien het feit dat het wegbestemmen van bestaande bebouwing het beschikbaar zijn van financiële middelen vereist, is er met name langs de Asterweg en Distelweg voor gekozen niet van de in het Investeringsbesluit opgenomen wegprofielen uit te gaan.

15. Adressant merkt op dat de inrichtingsvarianten voor de wegen tot op heden niet bekend zijn gemaakt en dat het hierdoor niet mogelijk is om de invloed van deze varianten op de aanliggende kavels te beoordelen.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan geeft aan welke ruimte ten behoeve van het verkeers-areaal wordt vastgelegd. Hierboven is in algemene kenmerken geschetst hoe binnen de kaders van het voorliggende bestemmingsplan een goede verkeersafwikkeling mogelijk is. De inrichting binnen de grenzen die het bestemmingsplan aangeeft is op dit moment echter nog niet geconcretiseerd. Dit zal vorm krijgen in een apart besluitvormingstraject.

16. De verbreding van de wegprofielen overeenkomstig de in de onderzoeken gehanteerde uitgangspunten gaat volgens adressant ten koste van bedrijfsbebouwing.

Beantwoording:

Zoals hierboven al aangegeven is het voor de uitvoering van het onderhavige bestemmingsplan niet noodzakelijk dat de bestaande bedrijfsbebouwing ter plaatse van de Asterweg of Distelweg verdwijnt.

17. Adressant merkt op dat in de verkeersonderzoeken geen aandacht is besteed aan de situering van de huidige op- en afritten van de aanwezige bedrijven.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 9 en 11.

18. Adressant stelt dat niet duidelijk is of bij de verkeersonderzoeken rekening is gehouden met het in het BRZO voorgeschreven aanvalsplan.

Beantwoording:

Zie reactie onder 7.

19. De verkeersonderzoeken houden volgens adressant geen rekening met de parkeerbelasting op de openbare weg door bestaande bedrijven en het effect hiervan op de verkeersveiligheid. Bij de meeste bedrijven in de huidige situatie is het niet mogelijk op eigen terrein te parkeren.

Beantwoording:

De eis dat parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein geldt niet voor bestaande bedrijven. Voor zover de reeds aanwezige bedrijven gebruik maken van de openbare ruimte is dit in de onderzoeken die ten grondslag liggen aan dit bestemmingsplan als uitgangspunt meegenomen.

20. De toekomstige wegprofielen dienen volgens adressant met een arcering te worden opgenomen op de plankaart.

Beantwoording:

De op de plankaart aangegeven verkeersbestemming is maatgevend voor het toegestane wegprofiel. Aangezien de realisatie van de wegprofielen in het Investeringsbesluit niet aan de orde is zijn deze profielen ook niet het uitgangspunt van dit bestemmingsplan.

21. Adressant vraagt waarom niet alle locaties met een bestemming 'Gemengd' in het "Overzichtsrapport bodem Buiksloterham" zijn opgenomen als locatie waarvoor het stadsdeel zich actief inzet voor realisatie van woningbouw. Er zijn locaties opgenomen die vallen binnen de milieufacturen zoals voorgeschreven door de VNG.

Beantwoording:

De gemeente zal niet de ontwikkeling van het gehele gebied voor haar rekening nemen. Voor een aantal strategische locaties is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om woningbouw te realiseren en welke (milieu)maatregelen daarvoor genomen moeten worden. De ontwikkeling van die locaties wordt door de gemeente gezien als 'stenen in de vijver' met als beoogd effect dat hiermee de transformatie in gang wordt gezet. Voor de ontwikkeling van die locaties neemt de gemeente het initiatief en voert de regie. Voor andere locaties ligt het initiatief bij particulieren. De gemeente beperkt zich daar tot het stellen van randvoorwaarden. Wel kan de gemeente een ondersteunende rol vervullen.

22. Het integraal ophogen van het gebied kan volgens adressant leiden tot grondwateroverlast, instabiliteit van de grond en verspreiding van aanwezige bodemverontreiniging.

Beantwoording:

De gemeente zorgt voor bodemonderzoek voorafgaand aan het met de ophoging gepaarde sanering. Indien er bodemverontreiniging speelt dan zullen maatregelen worden genomen om ongewenste verspreiding tegen te gaan.

De gemeente heeft een tweetal onderzoeken laten verrichten naar de grondwaterstanden:

- 1) Grondwateronderzoek Buiksloterham (IBA, 9 juli 2004)*
- 2) Maatregelen tegen grondwateroverlast ontwikkelkavels in de Buiksloterham (Touw, augustus 2007)*

De onderzoeken hebben aangetoond dat de grondwaterstanden in Buiksloterham erg hoog zijn en dat de droogleggingseis die gepaard gaat met woningbouw niet wordt gehaald.

Conclusie is dat de droogleggingseis wel zal worden gehaald indien wordt gesaneerd (toepassen van deels ingegraven grondverbetering door een leeflaag van goed doorlatend zand toe te passen) en indien maatregelen worden getroffen zoals verhogen van de doorlatendheid van kade- en oeverconstructies en het aanbrengen van grindkoffers.

Ter plaatse van de door de gemeente te herontwikkelen kavels zal het grondwaterpeil aldus aanzienlijk dalen, zelfs ten opzichte van het huidige maaiveldniveau. Dat heeft dus ook een gunstig effect op het grondwaterpeil ter plaatse van Air Products.

23. Adressant stelt dat per perceel moet de nulsituatie met betrekking tot de grondwaterstand moet worden vastgelegd, zodat de consequenties van de grondwaterveranderingen, veroorzaakt door de ophogingen kunnen worden toegewezen aan de veroorzaker.

Beantwoording:
Zie reactie onder 22.

24. Verzakkingen op het terrein van adressant leiden volgens hem niet alleen tot verhoogde onderhoudskosten, maar ook tot onveilige situaties.

Beantwoording:
Zie reactie onder 22.

25. Adressant vraagt aanvullend onderzoek te doen naar de effecten op de grondwatersituatie van de tot op heden uitgevoerde bouwwerkzaamheden.

Beantwoording:
Bij de tot op heden in uitvoering genomen bouwwerkzaamheden op Overhoeks hebben zich geen problemen ten aanzien van de grondwatersituatie voorgedaan.

26. De bestemming 'Bedrijf' en 'Gemengd' voor het terrein van adressant beperkt volgens hem het te realiseren bouwvolume.

Beantwoording:
Het valt op dat in de voorafgaande onderdelen van de zienswijze woningbouw in het gebied als bedreigend wordt getypeerd, terwijl hier gevraagd wordt om vergroting van de bouwmogelijkheden, met name voor woningbouw.

Het terrein waarop het bedrijf van de adressant is gevestigd bestaat uit meerdere kadastrale percelen met dezelfde eigendomssituatie. Er bestaat geen expliciete noodzaak om aan de op zich ongewenste verdeelde situatie vast te houden. Mede in het licht van het om technische redenen schrappen van woningbouw-mogelijkheden op de kop van Distelweg is deze uitbreiding van de (woning) bouwmogelijkheden alhier aanvaardbaar. Wij stellen de gemeenteraad voor het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat de bestemming van het meest zuidelijk gelegen deel van het terrein wordt gewijzigd van 'Bedrijf' in 'Gemengd'. Voor deze bestemming geldt een maximale floor-space-index van 2,3 en een maximaal percentage woningbouw van 60, een en ander overeenkomstig de rest van het terrein.

27. Adressant stelt dat een woonbestemming voor zijn gehele terrein een hogere waarde voor ontwikkelaars vertegenwoordigd.

Beantwoording:
Op zich is de stelling van adressant niet per definitie onjuist. Maar ten einde voldoende ruimte geschikt te houden voor bedrijvigheid wordt niet binnen het gehele plangebied woningbouw toegestaan. Ter plaatse van de bedrijfsbestemming en in een strook van 50 meter daar omheen zijn daarom geen woningen en andere milieugevoelige functies toegestaan. Naast het feit dat de aanwezige milieuhinder woningbouw op dit moment überhaupt onmogelijk maakt. Zie verder reactie onder 26.

28. Adressant stelt dat een te groot aandeel bedrijvigheid op het terrein van adressant drukkend werkt op de woningopbrengst.

Beantwoording:

Aan de ruimte die dit bestemmingsplan biedt om woningbouw te realiseren ligt de afweging ten grondslag waarbij enerzijds de financiële aspecten worden beschouwd, maar ook wordt gekeken naar het ruimtelijk/planologisch eindbeeld. Om te voorkomen dat woningbouw te zeer de boventoon voert is deze functie gemaximeerd. Hiermee ontstaat een evenwichtige menging van functies, waarbij ook voldoende ruimte wordt geboden voor andere functies dan woningbouw. Zie verder reactie onder 26.

29. Adressant verzoekt het percentage woningbouw op zijn perceel op te schalen naar minimaal 70 procent en de floorspace-index te verhogen naar 3, beide overeenkomstig het percentage dat geldt voor het buurperceel.

Beantwoording:

Zie reactie onder 26, 27 en 28.

30. Adressant verzoekt het minimum aantal doorzichten op zijn perceel te beperken tot 1.

Beantwoording:

In het belang van een stedenbouwkundig beeld van hoge kwaliteit is bezien wat minimaal aan doorzichten zou moeten worden gerealiseerd. Dit minimum is voorgeschreven in het bestemmingsplan. Daarbij is bovendien sprake van een optimale flexibiliteit, opdat ruimte wordt geboden voor verschillende oplossingen. Een lager aantal doorzichten zou leiden tot een gesloten wand, waardoor de relatie met het achterliggende gebied verloren gaat.

31. Het is niet duidelijk of het bestemmingsplan valt onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening van voor 1 juli 2008 of de nieuwe wet van daarna.

Beantwoording:

Omdat het ontwerp van het onderhavige bestemmingsplan na 1 juli 2008 ter inzage is gelegd valt het bestemmingsplan onder de werking van de Wet ruimtelijke ordening, die op 1 juli 2008 in werking is getreden.

32. Om te kunnen beoordelen of de gemeente op een juiste manier komt tot een verdeling van opbrengsten en kosten binnen het gebied, verdient volgens adressant een exploitatieplan conform de nieuwe Wro de voorkeur boven een verwijzing naar het Investeringsbesluit Buiksloterham.

Beantwoording:

Inmiddels is ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan voor het gehele plangebied een exploitatieplan opgesteld conform de randvoorwaarden zoals die worden gesteld door de Wet ruimtelijke ordening, afdeling 6.4 Grondexploitatie.

Het ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham heeft inmiddels ter inzage gelegen. Wij stellen de gemeenteraad voor om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan het exploitatieplan conform de raadsvoordracht vast te stellen.

33. Adressant acht de openbaarheid van het exploitatieplan van belang omdat:

- De gemeente deelt in de verhoging van de marktwaarde van de in erfpacht uitgegeven gronden. De spelregels hiervoor moeten eenduidig en toetsbaar zijn.
- Het is van belang inzicht te hebben in de bijdrage van de marktpartijen in de gebiedsexploitatie.
- Daarmee de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is te beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder 32.

34. Adressant verzoekt aan artikel 3.2 sub c en 4.5 sub f toe te voegen 'en/of per bestemmingsvlak en/of aaneengesloten eigendomssituatie'.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 1 van Ymere Gebieds- en projectontwikkeling.

35. Adressant verzoekt aan artikel 3.2 sub g en 4.2 sub q toe te voegen dat de huidige op- of afritten worden gerespecteerd.

Beantwoording:

Teneinde de bestaande situatie te respecteren stellen wij de gemeenteraad voor het bestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat het maximum van 1 in- of uitrit per bedrijf niet van toepassing is voor zover een bedrijf voorafgaand de inwerkingtreding van het bestemmingsplan over meer in- of uitritten beschikte.

36. Adressant verzoekt aan artikel 4.4 sub a toe te voegen: 'mits dit geen negatief effect heeft op de ontwikkelingsmogelijkheden voor de buurkavels'.

Beantwoording:

De ontheffing om het maximum woningbouwpercentage of de floorspace-index over meerdere kavels te berekenen zal slechts worden verleend voor zover de belanghebbenden van naastgelegen kavels hier geen onevenredig nadeel van ondervinden. In de praktijk zal dit veelal geen probleem zijn voor zover de betrokken kavels in eigendom zijn bij dezelfde persoon.

37. Adressant verzoekt aan artikel 4.5 sub m een normering voor bezoekersparkeren toe te voegen.

Beantwoording:

De mogelijkheden voor bezoekers om in het gebied te parkeren hangt van het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bezoekersparkeren kan op straat. Bij het herprofiëren van de wegen zal het aantal parkeerplaatsen worden uitgebreid, conform het Investeringsbesluit. Het vastleggen van een normering is derhalve niet noodzakelijk.

38. Adressant verzoekt de Staat van Inrichtingen behorende bij het bestemmingsplan uit te breiden met de richtafstanden zoals opgenomen in de activiteitenlijst van de VNG.

Beantwoording:

De afstanden zoals deze in de basislijst bij de VNG-regeling zijn opgenomen worden in die systematiek vertaald naar het toestaan van een bepaalde milieuhindercategorie ten opzichte van milieuhinderlijke functies.

Voor bedrijventerreinen betekent dit dat een zekere afstand moet worden aangehouden ten opzichte van gebieden met milieugevoelige functies. Deze afstand is ook bij het onderhavige bestemmingsplan impliciet terug te vinden met dien verstande dat tot op 50 meter rondom de bedrijfsbestemming geen milieugevoelige functies worden toegestaan. Nu deze afstand in de bestemmingsplanregeling is vastgelegd (een arcering op de kaart met bijbehorende regeling in de regels) is het vanuit dit perspectief niet nodig om in de Staat van Inrichtingen afstanden op te nemen. Het wel opnemen kan zelfs verwarrend werken met dien verstande dat daarmee de indruk wordt gewekt dat naast genoemde regeling nog een extra voorwaarde zou gelden met betrekking tot de aan te houden afstand tussen milieuhinderlijke en milieugevoelige functies.

Ook voor gemengde gebieden leidt de systematiek niet tot een in de regeling op te nemen afstand tussen milieuhinderlijke en milieugevoelige functies, maar tot een maximering van de toegestane milieuhindercategorie binnen het gemengde gebied. Door maximaal milieuhindercategorie 2 toe te staan (en onder voorwaarden categorie 3.1) is het aanhouden van een afstand tussen de verschillende functies niet nodig.

In beide gevallen is een vermelding van de afstanden in de Staat van Inrichtingen dus niet noodzakelijk. Nu in een gemengd gebied in het geheel geen sprake is van aan te houden afstanden zijn, om verwarring te voorkomen, de afstanden vertaald in de bijbehorende milieuhindercategorie.

Zienswijze ingediend op ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat met 48 tot 54 vrachtwagenbewegingen per etmaal het bedrijf verkeersgeluid veroorzaakt. Dit zal met de menging van functies alleen maar toenemen door de menging van verkeersstromen en omdat er steeds meer obstakels op de weg zullen zijn.

Beantwoording:

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is het te verwachten wegverkeersgeluid in de toekomstige situatie overigens ook in het kader van de Wet geluidhinder, onderdeel wegverkeersgeluid onderzocht. Bij het berekenen van de verkeerscijfers die hieraan ten grondslag liggen is rekening gehouden met het vrachtverkeer dat de bestaande en toekomstige bedrijven genereren. Deze verkeerscijfers zijn, opgeteld bij de verkeerscijfers die de andere functies zullen genereren, conform de voorgeschreven rekenmethode omgerekend naar een te verwachten niveau van geluidhinder. Dit geluidhinderniveau overschrijdt nergens de maximum normen zoals die worden gesteld door de Wet geluidhinder.

2. De vaststelling van hogere geluidwaarden maakt het volgens adressant mogelijk om woningen, scholen en medische voorzieningen in de directe omgeving van het bedrijf van adressant te realiseren, hetgeen de mogelijkheid tot een optimale

bedrijfsvoering en de courantheid van het perceel steeds verder zou beperken.

Beantwoording:

Bij de vaststelling van de hogere geluidwaarden is terdege rekening gehouden met de bestaande bedrijvigheid, met dien verstande dat eerst is gezien welke omvang de milieuruimte moet hebben om de bestaande bedrijven te kunnen laten functioneren. Op basis van die situatie is vervolgens bepaald of er in milieutechnisch opzicht überhaupt mogelijkheden zijn tot het toestaan van milieugevoelige functies zoals woningen. Pas als hierop (onder meer volgens de normen die de Wet geluidhinder stelt) een positief antwoord kon worden gegeven is bepaald of en zo ja welke hogere waarden hiertoe moeten worden vastgesteld.

3. Er ontstaat volgens adressant een onwerkbaar situatie en een verslechtering van het bedrijfsklimaat.

Beantwoording:

Zoals hierboven onder zienswijze 1 en 2 van deze adressant is uiteengezet, heeft de vaststelling van de hogere waarden of de regeling met betrekking tot de overige milieuhinderaspecten niet tot gevolg dat bestaande bedrijven onevenredig in hun bedrijfsvoering worden beperkt, waardoor er ook geen sprake kan zijn van een onwerkbaar situatie.

Zienswijze ingediend op ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat een transformatie van het gebied naar wonen/werken om milieutechnische en ruimtelijke redenen niet verenigbaar is met de aanwezigheid van zijn bedrijf. Een oplossing zou zijn dat de gemeente bijdraagt in de kosten van een bedrijfsverplaatsing of het bieden van faciliteiten aan adressant of een potentiële koper, middels het bestemmingsplan.

Beantwoording:

De vraag in hoeverre de voorziene transformatie van het exploitatiegebied verenigbaar is met de bestaande functies in het gebied dient te worden gesteld in het kader van het bestemmingsplan en is aldus in het kader van het exploitatieplan niet aan de orde. Ook een eventuele gemeentelijke bijdrage in de kosten van een bedrijfsverplaatsing of het bieden van andere faciliteiten kan geen rol spelen in het kader van het exploitatieplan.

2. Het exploitatieplan kan volgens de adressant de waarde van het erfpachtrecht van adressant negatief beïnvloeden. Adressant lijdt hierdoor schade. Het verkrijgen van een duidelijk beeld van de financiële consequenties, voortvloeiende uit het exploitatieplan, is volgens hem dan ook onontbeerlijk. Die hiervoor relevante informatie is, aldus adressant, onvoldoende beschikbaar.

Beantwoording:

Adressant geeft niet aan op welke wijze het exploitatieplan een negatief effect zou kunnen hebben op de waarde van het erfpachtrecht of de haalbaarheid van de bedrijfsverplaatsing. Belangrijk is dat indien een erfpachter voornemens is een bouwplan uit te voeren, er geen afrekening plaatsvindt op basis van het exploitatieplan, maar op basis van de erfpachtvoorwaarden. Bij het berekenen van de canon wordt gebruik gemaakt van de residuele grondwaardebenadering, waarbij alleen de verkoop- c.q. huuropbrengsten en de bouwkosten een rol

spelen. Het residu hiervan is de grondwaarde. Bij de grondwaarde spelen de kosten om bouwrijpe grond te vervaardigen (de in het exploitatieplan opgenomen kosten) geen rol. De gemeente ziet dan ook op voorhand niet op welke wijze de waarde van het erfpachtrecht negatief beïnvloed zou kunnen worden.

De gronden die in erfpacht zijn uitgegeven zijn, omdat de Wro dit voorschrijft, wel meegenomen in de berekeningen in de exploitatieopzet, om te bepalen wat het evenredig aandeel in de kosten is van de particuliere eigenaren. De uitkomsten van deze berekening zijn echter alleen van toepassing op de particuliere eigenaren.

3. Adressant vraagt duidelijk aan te geven welke gronden nodig zijn voor de reconstructie van de openbare ruimte, maar nog niet in eigendom zijn bij de gemeente.

Beantwoording:

Het voorliggende ontwerp-exploitatieplan hangt samen met de ontwikkelingen zoals die met het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham worden mogelijk gemaakt. Deze ontwikkelingen voorzien niet in een wegreconstructie waarbij de gronden van adressant betrokken zijn. De gronden waarvan de gemeente het eigendom wil verwerven zijn gelegen langs het tracé Klaprozenweg (ten behoeve van een wegverbreding), ter plaatse van een in het bestemmingsplan aangegeven bestemming 'Gemengd' en 'Groen' in het noordelijk deel van het exploitatiegebied (ten behoeve van de realisatie van die bestemmingen) en ter plaatse van een verkeersbestemming in het noordelijk deel van het exploitatiegebied (ten behoeve van de westelijke ontsluitingsweg).

4. Adressant verzoekt in het exploitatieplan de wijziging van de wegprofielen zoals in overleg overeengekomen, aan te geven.

Beantwoording:

Met de breedte van de bestemming 'Verkeer' in het (ontwerp)bestemmingsplan wordt vastgelegd binnen welke grenzen de wegprofielen kunnen worden gerealiseerd. Daar waar dit in het kader van de Wet geluidhinder nodig is (dat wil zeggen, daar waar geluidsgevoelige functies zoals woningen zijn toegestaan) is tevens de as van de rijweg aangegeven. Het is met het oog op de benodigde flexibiliteit van het bestemmingsplan niet wenselijk op dit moment een nadere invulling van het wegprofiel vast te leggen door bijvoorbeeld de exacte breedte van de rijwegen, fietspaden of voetpaden in het bestemmingsplan op te nemen. Het is overigens wel duidelijk dat de bij de voorziene wegcapaciteit benodigde profielbreedtes passen binnen de aangegeven grenzen.

5. Adressant vraagt de parameters van het gehanteerde rekenmodel aan te vullen met het rekenpercentage waarmee de netto contante waarde van de kasstroom is berekend.

Beantwoording:

In de tabel Parameters (Bijlage 3, tabel A) staan de gehanteerde rekenpercentages genoteerd ten behoeve van de berekening van de netto contante waarden.

6. Adressant verzoekt de parameters toe te voegen waarop de ramingen per kostensoort zijn gebaseerd, ook voor de onderliggende onderdelen. Zonder de volumes en aantallen en kostprijsseenheden is een beoordeling van de cijfers niet mogelijk.

Beantwoording:

In reactie op hetgeen Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V. naar voren heeft gebracht onder zienswijze 3 op het ontwerp-exploitatieplan, is aangegeven volgens welke methodiek de ramingen per kostensoort zijn berekend. Zoals in reactie op punt 4 van dezelfde adressant naar voren is gebracht, behoeft de gemeente geen exacte cijfers bekend te maken, daar waar dit voor de gemeente in financieel opzicht nadelige gevolgen zou hebben.

7. Adressant verzoekt om nader toe te lichten hoe de taxaties tot stand zijn gekomen.

Beantwoording:

De taxatierapporten zijn opgesteld door een onafhankelijke taxateur. Taxatie heeft plaatsgevonden conform de artikel 40 b tot en met f Onteigeningswet. Alle taxatierapporten hebben dezelfde opbouw. Aan de hand van het taxatierapport dat betrekking heeft op de gronden van adressant kan deze desgewenst kennis nemen van de opbouw van de rapporten.

8. Adressant stelt dat Overhoeks ten minste 30 procent veroorzaakt van de toename van de verkeersdruk die de realisatie van Overhoeks en Buiksloterham tot gevolg heeft. Waarschijnlijk zelfs meer omdat de transformatie van Buiksloterham aan de markt wordt overgelaten. Adressant verzoekt daarom de bijdrage van Overhoeks te verhogen naar een reëel niveau, inclusief een goede onderbouwing.

Beantwoording:

Zie de reactie op hetgeen onder zienswijze 2 door Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V. naar voren is gebracht.

9. Adressant verzoekt een toelichting toe te voegen waarin een overzicht wordt gegeven van het totaalbedrag en de wijze waarop de kosten zijn verdeeld, teneinde de kostentoedeling te kunnen beoordelen.

Beantwoording:

De totale kosten zijn aangegeven in tabel B van bijlage 3 behorende bij het exploitatieplan. De kostenverdeling volgt uit de wegingsfactoren zoals deze zijn aangegeven in tabel G van diezelfde bijlage 3 (zie ook paragraaf 3.6 van het ontwerp-exploitatieplan).

10. Adressant stelt dat de uitgifteprijsen de basis zijn voor het vaststellen van een nieuwe erfpachtcanon bij bestemmingswijziging. Adressant verzoekt de onderliggende residuele waardeberekeningen aan de gehanteerde uitgifteprijsen toe te voegen, teneinde deze te kunnen beoordelen.

Beantwoording:

De uitgifteprijsen zoals opgenomen in het exploitatieplan zijn opgenomen om de opbrengstpotentie van het plangebied te kunnen berekenen en om de kosten evenredig aan de opbrengsten te kunnen verdelen over het plangebied. De vaststelling van de erfpachtcanon staat, anders dan adressant stelt, los van het exploitatieplan. Zie verder ook de reactie op hetgeen onder punt 2 naar voren is gebracht.

Om een beoordeling van de uitgifteprijsen mogelijk te maken wordt hieronder de systematiek toegelicht. In de gemeente Amsterdam wordt voor het bepalen van de grondprijzen van commercieel vastgoed de residuele grondprijsystematiek gehanteerd. Voor sociale en maatschappelijk wenselijke functies wordt jaarlijks door de gemeenteraad in het grondprijsbeleid een vaste grondprijs vastgesteld.

Als eerste wordt de beleggingswaarde (huuropbrengsten) of de V.O.N.-prijs (verkoopopbrengsten) vastgesteld per vierkante meter van een functie. Dit is mede afhankelijk van het plangebied en de vormfactor gvo-bvo (NEN-norm 2580). De gemeente houdt voortdurend verkoop- en huurwaarderresultaten en bruto aanvangsrendementen (BAR) bij, om op elk moment een actueel overzicht te hebben van marktontwikkelingen op alle locaties in de stad. Vervolgens wordt gerekend met genormeerde stichtingskosten voor verschillende typen gebouwen die bij de verschillende functies passen en die voor de gehele stad Amsterdam gelijk zijn. Resultante van de locatiegebonden beleggingswaarde minus genormeerde stichtingskosten is de grondwaarde.

De variabelen van de berekening van de uitgifteprijsen, zoals de BAR en de genormeerde stichtingskosten, geschatte vrij op naam prijzen en geschatte huuropbrengsten worden niet openbaar gemaakt, omdat dit de gemeente schaadt in onderhandelingen over toekomstige gronduitgiften in Buiksloterham. De uitgifteprijsen worden, indien marktontwikkelingen hiertoe aanleiding geven, jaarlijks geactualiseerd bij de herziening van het exploitatieplan.

11. Adressant wijst er op dat er onzorgvuldigheden in de tabellen zitten (bijvoorbeeld tabel G).

Beantwoording:

In de tabellen is geen sprake van onzorgvuldigheden. De door adressant geconstateerde rekenverschillen volgen uit het feit dat in tabel G van bijlage 3 de wegingsfactoren afgerond worden op 2 decimalen, terwijl in de voorbeeldberekeningen zoals deze zijn opgenomen in de toelichting bij het ontwerp-exploitatieplan de niet-afgeronde cijfers zijn gehanteerd. Wij stellen de gemeenteraad voor het exploitatieplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat de afgeronde cijfers in tabel G van bijlage 3 behorende bij het ontwerp-exploitatieplan worden vervangen door niet-afgeronde cijfers.

12. Uit een reproductie van de kasstroom lijkt te volgen dat gewerkt is met verschillende percentages voor het berekenen van de contante waarde van de kasstroom.

Beantwoording:

De constatering van adressant is juist. Het hanteren van verschillende percentages voor het berekenen van de contante waarde van de kasstroom hoort

bij de dynamische eindwaardeberekening zoals die is toegelicht in paragraaf 3.1 van de toelichting behorende bij het ontwerp-exploitatieplan. Deze berekening houdt rekening met rentewisselingen en kosten- en opbrengsteninflaties van verschillende kosten- en opbrengstensoorten.

13. Adressant verzoekt de aangepaste berekeningen en tabellen toegestuurd te krijgen, met vermelding van de plaatsen waar deze zijn aangepast.

Beantwoording:

Wij hebben het aangepaste ontwerp-exploitatieplan zoals dat in de raadsvoordracht is opgenomen de adressant toegestuurd.

2.2 Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V.

Zienswijze ingediend op ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat in het exploitatieplan de wettelijk (artikel 6.13 lid 1 Wro) verplichte omschrijving van de aanleg van nutsvoorzieningen ontbreekt. Adressant geeft hierbij aan dat slechts de omschrijving is opgenomen dat 'in het exploitatiegebied nutsvoorzieningen, inclusief bijbehorende bovengrondse voorzieningen, dienen te worden aangelegd of aangepast.' Aldus is volgens adressant niet inzichtelijk om welke kosten het gaat en of deze kosten al dan niet kunnen worden toebedeeld.

Beantwoording:

De te realiseren nutsvoorzieningen zijn benoemd onder artikel 3.2 van het exploitatieplan. Conform artikel 6.2.5 sub a Bro worden alleen die kosten van nutsvoorzieningen ten laste van het exploitatieplan gebracht die niet via de gebruikstarieven kunnen worden gedekt. In dit geval betreft dit de verlegging van nutsvoorzieningen welke niet door de nutsbedrijven zelf wordt bekostigd (derhalve geen vervangingsinvesteringen) en de aanleg van nieuwe riolering (artikel 6.2.5 sub b Bro). De toelichting van het exploitatieplan wordt op dit punt aangevuld (p. 19). De kosten zullen, zodra dit mogelijk is, bij de jaarlijkse aanpassing van het exploitatieplan nader worden gespecificeerd.

2. Adressant betwist dat de kosten van de in artikel 3.3 van het exploitatieplan genoemde werken en werkzaamheden allemaal volledig aan het exploitatiegebied kunnen worden toebedeeld. Gewezen wordt op de brug tussen Buiksloterham en het NDSM-terrein, de nieuwe oevervoorzieningen en een boulevard. Het volledig afwentelen van de kosten hiervan op Buiksloterham is in strijd met het proportionaliteitsbeginsel. Adressant wijst er daarbij op dat een deel van de kosten voor werkzaamheden buiten het exploitatiegebied, zoals de verbreding van de Papaverweg en de Klaprozenweg en de watercompensatie in de Noorder IJ-plas, verhaald wordt op Buiksloterham.

Beantwoording:

Naar aanleiding van deze zienswijze is de toerekening van kosten nogmaals tegen het licht gehouden. Wij stellen de gemeenteraad voor het exploitatieplan ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vast te stellen, met dien verstande dat:

Voorzieningen binnen het exploitatiegebied:

- *De groene oever die binnen het exploitatiegebied is voorzien is deels een aanvaarbescherming ten gunste van de binnen het exploitatiegebied op te richten bebouwing. Deels heeft de groene oever een bovenwijkse, recreatieve functie. Om deze reden is de oever volledig toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham en is de groene inrichting van de groene oever voor 30 procent aan het exploitatieplan Buiksloterham toegerekend en voor 70 procent aan overige wijken en stadsdelen.*
- *De binnen het exploitatiegebied gelegen wegen (met uitzondering van de Ridderspoorweg, Asterweg en Distelweg) hebben hun primaire functie voor het exploitatiegebied en zijn geen doorgaande wegen. Uit het verkeersmodel van Goudappel Coffeng volgt dat er geen bijdrage van verkeer uit andere wijken is op deze wegen. Om deze reden zijn de kosten hiervan voor 100 procent toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham.*
- *De boulevard langs het Johan van Hasseltkanaal heeft voor een belangrijk deel een binnenplanse functie, maar wordt ook door de bestaande stadswijken in Noord gebruikt als verbinding naar het IJ. Om deze reden wordt de boulevard voor 70 procent aan het exploitatieplan Buiksloterham toegerekend en voor 30 procent aan overige wijken in Noord.*
- *De te realiseren brugverbinding tussen Buiksloterham en het NDSM-terrein heeft volgens Goudappel Coffeng naar verwachting in overwegende mate een wijkfunctie. Echter, omdat beargumenteerd kan worden, zoals adressant stelt, dat de realisatie van deze brug ook geschiedt ten faveure van de herontwikkeling van het NDSM-terrein, stellen wij de gemeenteraad voor het exploitatieplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat de kosten die verbonden zijn aan de realisatie van een brugverbinding tussen de Buiksloterham en het NDSM-terrein voor 50 procent worden toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham.*
- *De bijdrage van verkeer uit andere wijken op de Asterweg is volgens het verkeersmodel van Goudappel Coffeng 60 procent, op de Ridderspoorweg 30 tot 40 procent en op de Distelweg minder dan 10 procent. Om deze reden worden de kosten van de Asterweg voor 40 procent toegerekend aan het exploitatieplan Buiksloterham, de kosten van de Ridderspoorweg voor 60 procent en de kosten van de Distelweg voor 90 procent.*

Voorzieningen buiten het exploitatiegebied:

- *De kosten van de verbreding van de Klaprozenweg en de Papaverweg en de watercompensatie bij de Noorder IJ-plas zijn in het ontwerp-exploitatieplan (p. 21) reeds verdeeld over de verschillende projecten (Overhoeks, NDSM, Buiksloterham).*
3. Adressant stelt dat een deugdelijke motivering van de geraamde kosten en opbrengsten ontbreekt. Zo is niet onderbouwd waar de kengetallen waarmee wordt gerekend in verband met sloopkosten en grondwerken op zijn gebaseerd.

Beantwoording:

De geraamde kosten volgen uit alle werken en werkzaamheden die noodzakelijk zijn om het plan uit te voeren. Algemeen uitgangspunt daarbij is dat wordt uitgegaan van een gemiddeld niveau. Het gaat hier om een gemiddeld niveau ten aanzien van bijvoorbeeld de staat van de aanwezige gebouwen, de te verwachten bodemvervuiling en het kwaliteitsniveau van de uitvoering van de openbare ruimte. Waar dat relevant is, is deze benadering op grond van de feitelijke situatie bijgesteld. Daarbij moet worden bedacht dat het exploitatieplan jaarlijks wordt bijgesteld op grond van de werkelijk gemaakte kosten en dat ook bij de eindafrekening van het exploitatieplan wordt uitgegaan van werkelijk gemaakte kosten.

4. Adressant geeft aan dat de taxatierapporten waarop de inbrengwaarden zijn gebaseerd zijn niet bekend zijn en niet ter inzage zijn gelegd, hetgeen in strijd zou zijn met artikel 6:14 lid 1 Wro jo. artikel 3:11 Awb. De taxatierapporten zijn volgens adressant aldus niet op juistheid te controleren en is geen gemotiveerd verweer te voeren. Het in het exploitatieplan gestelde feit dat bij de taxatie geen rekening is gehouden met bodemverontreiniging wordt door adressant als voorbeeld van een niet te toetsen element aangevoerd.

Beantwoording:

Betrokkenen kunnen de taxatierapporten die betrekking hebben op hun eigen percelen zonder meer inzien. Zoals ook aangegeven bij de ter inzage gelegde stukken doet de gemeente ten aanzien van de openbaarheid van de rapporten die de kosten onderbouwen, waaronder de taxatierapporten die geen betrekking hebben op de eigen percelen van betrokkenen, een beroep op de uitzonderingsgrond van artikel 10 lid 2 Wet openbaarheid van bestuur.

De wetgever geeft aan in welke gevallen de verstrekking van informatie, in dit geval de taxatierapporten, achterwege kan blijven. Uit de Nota van Toelichting bij het Besluit ruimtelijke ordening blijkt dat de openbaarheideis geldt voor de totale kosten van het exploitatiegebied. Daaruit blijkt een eerste aanwijzing dat de eis van openbaarheid niet geldt voor alle kosten. De uitzonderingsgrond op openbaarheid in verband met de economische of financiële belangen van de gemeente kan volgens diezelfde Nota van Toelichting in veel gevallen van toepassing zijn op de kosten van geraamde verwerving.

De Memorie van Toelichting bij de Wet ruimtelijke ordening (TK 2004/2005 30218 nr. 3, p. 18) geeft hierover aan: "Wanneer het belang van het verstrekken van informatie niet opweegt tegen de financiële beperkingen van een overheidsorgaan, blijft ingevolge artikel 10, tweede lid, onder b, van de WOB openbaarmaking achterwege. Dat zal bij een exploitatieplan zeker aan de orde kunnen zijn. Te denken valt aan sommige inbrengwaarden, en de raming van de kosten van verwerving en aanbesteding." De gemeente vindt dat haar economische en financiële belangen geschaad worden bij openbaarmaking van de taxaties van de percelen die haar eigendom zijn. Daarnaast vindt de gemeente dat derden recht hebben op bescherming van hun economische en financiële belangen door het niet ter inzage leggen van de op de eigendom van deze derde betrekking hebbende taxatie. Daarnaast is het zo dat alle taxaties door dezelfde taxateur en conform dezelfde methode zijn uitgevoerd, conform artikel 40 b tot en met f Onteigeningswet. Om deze reden is het voor een

rechthebbende om de taxatierapporten qua gehanteerde methodiek te kunnen beoordelen voldoende om de eigen taxatie in te zien.

Op het moment van taxeren beschikte de taxateur niet over de exacte hoogte van de saneringskosten per perceel. Zoals blijkt uit het taxatierapport is daarom de invloed van vervuiling op de waarde van de getaxeerde percelen niet meegenomen. Als de exacte hoogte van de saneringskosten van een perceel bekend is, zal bij de jaarlijkse herziening van het exploitatieplan de inbrengwaarde van het betreffende perceel en de kostenpost bodemsanering worden aangepast aan de werkelijke kosten. Dit heeft weinig invloed op het exploitatieplan, omdat over het algemeen gesteld kan worden dat de waarde van vervuilde grond gelijk is aan de waarde van de grond in onvervuilde staat minus de saneringskosten. Nu is de waarde van de grond in onvervuilde staat als kostenpost opgenomen, welke bij constatering van de verontreiniging vervangen zal worden door de waarde van de vervuilde grond en de saneringskosten.

Rekenvoorbeeld:

De waarde van een perceel is € 1.000.000,- in onvervuilde staat en deze waarde is als inbrengwaarde voor perceel A meegenomen in het exploitatieplan. De exacte hoogte van de saneringskosten blijkt € 250.000,- te bedragen. Alsdan wordt de inbrengwaarde van het perceel in het exploitatieplan op € 750.000,- gesteld en wordt de post saneringskosten verhoogd met € 250.000,-. Voor de hoogte van de totale kosten maakt dit niet uit (namelijk of € 1.000.000,- inbrengwaarde in het exploitatieplan of € 750.000,- inbrengwaarde en € 250.000,- saneringskosten na herziening van het exploitatieplan). Zie verder ook de reactie op hetgeen onder punt 6 naar voren is gebracht.

5. Adressant wijst er op dat in het exploitatieplan ten aanzien van de geraamde saneringskosten wordt verwezen naar het 'Overzichtsrapport bodem Buiksloterham' d.d. 13 april 2008 waarin geen bedragen worden genoemd. Aldus is adressant niet duidelijk waarop de kostenraming voor sanering is gebaseerd.

Beantwoording:

De kostenraming is inderdaad gebaseerd op de informatie die is samengebracht in genoemd overzichtsrapport. Voor wat betreft de hoogte van deze kosten doet de gemeente een beroep op de uitzonderingsgrond van artikel 10 lid 2 Wet openbaarheid van bestuur. Bekendmaking van deze kosten zou de gemeente in een nadelige positie brengen bij het aanbesteden van de saneringswerkzaamheden binnen het plan.

6. Adressant geeft aan dat niet duidelijk is in hoeverre bij het vaststellen van de hoogte van de saneringskosten rekening is gehouden met de door hem reeds gemaakte kosten voor bodemonderzoek en bodemsanering. Adressant wijst in dit verband op het feit dat hij bij de sanering van het perceel Distelweg 74 damwanden heeft laten slaan om aantrekking van naastgelegen verontreiniging te voorkomen.

Beantwoording:

De exacte hoogte van de saneringskosten van adressant zijn niet meegenomen in de in de exploitatieopzet opgenomen post saneringskosten. Ook bij de taxatie van het perceel van adressant is uitgegaan van onvervuilde staat (zie verder ook de reactie op hetgeen onder zienswijze 4 naar voren is gebracht). Echter,

ondanks dat de gemeente tot op heden niet de exacte hoogte van de door adressant gemaakte en te maken kosten wist, worden deze kosten in aftrek gebracht op de exploitatiebijdrage van adressant. Als namelijk bij de bouwaanvraag blijkt dat een particulier perceel vervuild is, dan wordt de inbrengwaarde opnieuw vastgesteld, te weten met inachtneming van de invloed van de saneringskosten op de inbrengwaarde. Deze inbrengwaarde en de door een eigenaar zelf gemaakte (sanerings)kosten worden afgetrokken van de bruto-exploitatiebijdrage (art. 6.19 Wro). Bij de jaarlijkse herziening worden de in het exploitatieplan opgenomen totale inbrengwaarde en de saneringskosten geactualiseerd tot de werkelijke kosten (zie verder ook de reactie op hetgeen onder zienswijze 4 naar voren is gebracht).

7. Adressant betwist de juistheid van de hoogte van de gestelde plankosten. De plankosten worden volgens adressant ten onrechte berekend op grond van een voorlopig model plankosten behorende bij een conceptministeriële regeling. Deze regeling zou zijn bedoeld om de hoogte van de verhaalbare kosten te begrenzen (vgl. artikel 6.2.6 Bro). Daarmee worden de kosten dus zonder meer gelijkgesteld met het uit deze regeling volgende maximum.

Beantwoording:

De plankosten worden niet zonder meer gelijkgesteld met het maximum dat de conceptministeriële regeling stelt. De totale raming van de plankosten in de grondexploitatie 2009 betreft ongeveer € 29,8 miljoen. De maximering van plankosten conform de plankostenscan (concept versie 3 ministeriële regeling) komt uit op circa € 26,5 miljoen. De oorspronkelijke raming komt dus hoger uit dan het maximum. Aldus is dat maximum van toepassing.

De omvang van de plankosten houdt verband met de complexiteit van de ontwikkelingsopgave. Dit volgt onder meer uit de benodigde inpassing van milieugevoelige functies in een omgeving die van oudsher alleen milieuhinderlijke functies kende. Ook het feit dat het hier gaat om een geleidelijk transformatieproces en niet om 'eenvoudige' sloop/nieuwbouw maakt het tot een complex plan.

Bij de jaarlijkse herziening van het exploitatieplan wordt de raming van de plankosten geactualiseerd. Bij de eindafrekening wordt de exploitatiebijdrage herberekend op basis van de werkelijke kosten. Mocht de raming derhalve te hoog zijn, dan krijgen degenen die een exploitatiebijdrage hebben betaald, het teveel betaalde terug.

8. Het is adressant niet duidelijk wat bedoeld wordt met de onder de planontwikkelingskosten vallende kosten voor 'juridica'. Adressant merkt hierbij op dat het niet de bedoeling is dat de kosten van juridische procedures aangaande het bestemmingsplan en exploitatieplan worden verhaald.

Beantwoording:

Kosten die verband houden met eventuele beroepsprocedures mogen inderdaad niet worden opgevoerd. Maar juridische kosten verbonden aan het opstellen en procedureel begeleiden van de benodigde juridische figuren zoals een bestemmingsplan, exploitatieplan en eventuele overeenkomsten behoren wel tot de op te voeren plankosten.

9. Adressant betwist de uitgifteprijzen die zijn gehanteerd bij het bepalen van de opbrengstpotentie. De gehanteerde prijzen voor de categorieën 'Bedrijven' (€ 330) en 'Kantoren' (€ 600) komen niet overeen met de bij zijn zienswijze gevoegde brochure 'Erpacht in Amsterdam, Grondprijzen voor kantoren, bedrijven, en voorzieningen' waarin respectievelijk bedragen van € 151-266 en € 635- 1180 worden aangegeven.

Beantwoording:

In de zienswijze wordt verwezen naar een brochure van OGA. Allereerst valt op dat de versie waarnaar verwezen wordt prijzen uit 2003 weergeeft en betrekking heeft op een groter gebied dan Buksloterham. Tevens staat in deze brochure vermeld dat er aan de inhoud geen rechten te ontleen zijn, omdat in elke specifieke situatie maatwerk wordt geleverd. Specifiek wordt ingegaan op de prijs voor bedrijfsruimte en de prijs voor kantoren. De prijs voor bedrijfsruimte in het exploitatieplan betreft een prijs voor een functie die bestaat uit 50 procent bedrijfsruimte en 50 procent kantoor. De prijs die in de gemeentelijke brochure staat voor bedrijfsruimte betreft bedrijfsruimte waarbij het kantorendeel ondergeschikt is, dus minder dan 30 procent van het totale vloeroppervlak. Met betrekking tot kantoren geldt dat de in het exploitatieplan opgenomen prijs onder de bandbreedte van de gemeentelijke brochure ligt, gelet op de ontwikkelingen in de kantorenmarkt.

De uitgifteprijzen kunnen, indien marktontwikkelingen hiertoe aanleiding geven, jaarlijks worden geactualiseerd bij de herziening van het exploitatieplan. Voor de systematiek van bepaling van de grondprijzen wordt verwezen naar de reactie op hetgeen onder zienswijze 10 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatieplan naar voren is gebracht.

2.3 CPM Europe B.V.

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buksloterham

1. De VNG adviseert volgens adressant voor een bedrijf als CPM Europe (milieuhindercategorie 3.2) een minimumafstand van 100 meter ten opzichte van (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Dit komt niet overeen met de zonering op de plankaart.

Beantwoording:

De Staat van Inrichtingen behorende bij de VNG-methodiek voor de zonering van milieugevoelige functies gaat primair uit van de afstand tussen een bedrijven-terrein met milieuhinderlijke functies en een rustige woonwijk. Voor die situatie worden per milieuhindercategorie indicatieve afstanden gegeven. Voor een functie uit milieuhindercategorie 3.2 geeft de VNG-methodiek inderdaad 100 meter aan. Diezelfde methodiek geeft echter ook aan dat daar waar het niet gaat om een rustige woonwijk, (zoals bijvoorbeeld een gemengd stedelijk gebied) een afstand van 50 meter kan worden aangehouden. Daarbij komt dat het gaat om een indicatieve afstand en altijd gekeken moet worden naar de feitelijke situatie.

CPM Europe is gebonden aan een algemene milieuregelgeving (AMvB) waaraan specifiek voor dit bedrijf een nadere eis voor geluid is toegevoegd waarin een maximale geluidsbelasting is toegestaan van 38/38/31 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode op een afstand van 50 meter

vanuit de inrichting. Het bedrijf heeft geen substantiële geurhinder, maar heeft wel een geurpotentieel. De vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn op de plankaart vastgelegd met een 'zone wet milieubeheer'. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan.

Uit nader overleg met de adressant is gebleken dat CPM Europe een productieoppervlak heeft dat groter is dan 2.000 m². Daarmee valt het bedrijf onder milieuhindercategorie 4.1 (SBI 292 Machines- en apparatenfabrieken met productieoppervlak > 2.000 m²). Bij deze milieuhindercategorie hoort een maximale score van 3 voor de indice 'vrachtverkeer'. Omdat het gaat om een incidentele uitzondering op de regel blijkt dit niet problematisch te zijn. Wij stellen de gemeenteraad voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat de maatbestemming van CPM Europe wordt aangepast en dat de bij CPM Europe behorende indice 'vrachtverkeer' wordt toegestaan.

2. Er ontstaat volgens adressant een onwerkbaar situatie en een verslechtering van het bedrijfsklimaat.

Beantwoording:

Zoals onder zienswijze 1 van deze adressant is uiteengezet, heeft de regeling met betrekking tot de milieuhinderaspecten niet tot gevolg dat bestaande bedrijven onevenredig in hun bedrijfsvoering worden beperkt, waardoor er ook geen sprake kan zijn van een onwerkbaar situatie. In dit kader wordt ook gewezen op de voorgestelde wijziging onder 7.

3. Gezien de aanmerkelijke stijging van de verkeersintensiteiten als gevolg van de plannen is de aansluiting Ridderspoorweg - Distelweg - Asterweg volgens adressant een potentiële blackspot. Dit zou ook gelden voor de aansluiting van de Asterdwarsweg op de Distelweg.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 8 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

4. Adressant stelt het volgende: de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft eisen opgesteld voor een duurzaam veilige weg-infrastructuur. Op het punt van functionaliteit voldoet het toekomstige wegennet niet. De wegprofielen en de ruimte voor genoemde kruising is onvoldoende om het verkeer vlot af te wikkelen. Hierdoor zal het verkeer alternatieve routes gaan benutten.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 9 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

5. De verkeersprofielen zijn te krap voor de beoogde menging van verkeersstromen (een buslijn, voetgangers, fietsers, personenauto's, vrachtverkeer en heftrucks).

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 10 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

6. Met diverse uitritten van bedrijven met groot transport worden verkeerssituaties onvoorspelbaar.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 11 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

7. Adressant geeft aan dat het laden en lossen van CPM Europe plaatsvindt langs de Asterdwarsweg en dat aan de overzijde een kunstenaarscentrum is voorzien. De Asterdwarsweg zou niet berekend zijn op een dergelijke verkeersaantrekkende functie.

Beantwoording:

Bij de verkeersberekeningen is uitgegaan van een gemengd gebied waarbinnen ook genoemde functie mogelijk is. Uit de berekeningen volgt dat een dergelijke invulling past binnen de gegeven wegcapaciteit. Zie ook de reactie op zienswijzen van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan onder 10 tot en met 12.

Naar aanleiding van deze zienswijze is het laden en lossen bij CPM Europe ter plaatse van de Asterdwarsweg nogmaals concreet beschouwd. De huidige ruimte die beschikbaar is voor laden en lossen is, zo blijkt ook uit nader overleg met adressant, voldoende. Dit bestemmingsplan beoogt geen nadere inperking te bewerkstelligen van die ruimte. Dit geldt niet alleen voor de situatie bij adressant, maar ook voor de ruimte die andere bedrijven binnen het gebied gebruiken voor laden en lossen. Wij stellen de gemeenteraad voor om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat binnen de bestemming 'Verkeer' laden en lossen expliciet wordt toegestaan.

8. Adressant geeft aan dat bij de verkeersonderzoeken de toekomstige wegprofielen als uitgangspunten zijn genomen en dat het haalbare profiel op de Distelweg, daar waar de verkeersintensiteit het hoogst is, nog geen 21 meter en op de Asterweg 19,80 tot 22,30 meter bedraagt.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 12 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

9. Adressant merkt op dat geen aandacht wordt besteed aan de kruispunten Ridderspoorweg - Distelweg en Distelweg - Asterweg, zijnde twee kruispunten.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 13 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

10. Adressant merkt op dat de beoogde wegprofielen niet als verkeersbestemming zijn opgenomen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 14 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

11. Adressant merkt op dat de inrichtingsvarianten voor de wegen tot op heden niet bekend zijn gemaakt en dat het hierdoor niet mogelijk is om de invloed van deze varianten op de aanliggende kavels te beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 15 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

12. De verbreding van de wegprofielen overeenkomstig de in de onderzoeken gehanteerde uitgangspunten gaat volgens adressant ten koste van bedrijfsbebouwing.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 16 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

13. Adressant merkt op dat in de verkeersonderzoeken geen aandacht is besteed aan de situering van de huidige op- en afritten van de aanwezige bedrijven.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 17 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

14. De verkeersonderzoeken houden volgens adressant geen rekening met de parkeerbelasting op de openbare weg door bestaande bedrijven en het effect hiervan op de verkeersveiligheid. Bij de meeste bedrijven in de huidige situatie is het niet mogelijk op eigen terrein te parkeren.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 19 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

15. De toekomstige wegprofielen dienen volgens adressant met een arcering te worden opgenomen op de plankaart.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 20 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

16. Adressant verzoekt om af te zien van strengere geluidsvoorschriften zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham van 11 juli 2008.

Beantwoording:

In het kader van bestemmingsplan Buiksloterham is via een aparte procedure een nadere geluidseis opgelegd van 38/38/31 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode op een afstand van 50 meter vanuit de inrichting. Deze procedure is inmiddels afgerond, waarmee de nadere geluidseisen van kracht zijn.

17. Adressant verzoekt voor zijn bedrijf de richtafstand voor geur van 100 meter aan te houden, in overeenstemming met de VNG-methodiek en merkt hierbij op dat

volgens het rapport 'Inventarisatie geuremissie Buiksloterham Amsterdam-Noord' (27 februari 2008) een afstand van 50 meter moet worden aangenomen. Overigens overlapt volgens adressant reeds bij een dergelijke afstand de geurcirkel de geplande woningbouw.

Reactie:

Zie reactie onder 1.

18. Adressant vraagt waarom niet alle locaties met een bestemming 'Gemengd' in het "Overzichtsrapport bodem Buiksloterham" zijn opgenomen als locatie waarvoor het stadsdeel zich actief inzet voor realisatie van woningbouw. Er zijn locaties opgenomen die vallen binnen de milieufacturen zoals voorgeschreven door de VNG.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 21 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

19. Het integraal ophogen van het gebied kan volgens adressant leiden tot grondwateroverlast, instabiliteit van de grond en verspreiding van aanwezige bodemverontreiniging.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 22 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

20. Adressant stelt dat per perceel moet de nulsituatie met betrekking tot de grondwaterstand moet worden vastgelegd, zodat de consequenties van de grondwaterveranderingen, veroorzaakt door de ophogingen kunnen worden toegewezen aan de veroorzaker.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 23 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

21. Adressant vraagt aanvullend onderzoek te doen naar de effecten op de grondwatersituatie van de tot op heden uitgevoerde bouwwerkzaamheden.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 25 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

22. Adressant verzoekt het percentage woningbouw op zijn perceel op te schalen naar minimaal 60 procent en de floorspace-index te verhogen naar 3.

Beantwoording:

Aan de ruimte die dit bestemmingsplan biedt om woningbouw te realiseren ligt de afweging ten grondslag waarbij enerzijds de financiële aspecten worden beschouwd, maar ook wordt gekeken naar het ruimtelijk/planologisch eindbeeld. Om te voorkomen dat woningbouw te zeer de boventoon voert is deze functie gemaximeerd. Hiermee ontstaat een evenwichtige menging van functies, waarbij ook voldoende ruimte wordt geboden voor andere functies dan woningbouw.

Uit een stedenbouwkundige studie blijkt, dat deze plek, in het 'scharnier' tussen Distelweg en Asterweg, zich inderdaad leent voor een stevig bouwvolume, waarbij een floorspace-index van 2,3 als maximum wenselijk is. Mede gezien het feit dat elders in het plangebied (kop Distelweg) de bebouwingsmogelijkheden, ten opzichte van hetgeen het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakte, zijn ingeperkt kan daarom aan de strekking van het verzoek van adressant worden voldaan, door de maximale floorspace-index voor het betreffende bestemmingsvlak te verhogen van 1,5 naar 2,3. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen.

23. Adressant verzoekt het minimum aantal doorzichten op zijn perceel te beperken tot 1.

Beantwoording:

In het bestemmingsplan zijn op het perceel van de adressant geen doorzichten verplicht gesteld.

24. Het is niet duidelijk of het bestemmingsplan valt onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening van voor 1 juli 2008 of de nieuwe wet van daarna.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 31 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

25. Om te kunnen beoordelen of de gemeente op een juiste manier komt tot een verdeling van opbrengsten en kosten binnen het gebied, verdient volgens adressant een exploitatieplan conform de nieuwe Wro de voorkeur boven een verwijzing naar het Investeringsbesluit Buiksloterham.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 32 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

26. Adressant acht de openbaarheid van het exploitatieplan van belang omdat:
- De gemeente deelt in de verhoging van de marktwaarde van de in erfpacht uitgegeven gronden. De spelregels hiervoor moeten eenduidig en toetsbaar zijn.
 - Het is van belang inzicht te hebben in de bijdrage van de marktpartijen in de gebiedsexploitatie.
 - Daarmee de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is te beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 33 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

27. Adressant verzoekt aan artikel 3.2 sub c en 4.5 sub f toe te voegen 'en/of per bestemmingsvlak en/of aaneengesloten eigendomssituatie'.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 1 van Ymere Gebieds- en projectontwikkeling.

28. Adressant verzoekt aan artikel 3.2 sub g en 4.2 sub q toe te voegen dat de huidige op- of afritten worden gerespecteerd.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 35 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

29. Adressant verzoekt aan artikel 4.4 sub a toe te voegen: 'mits dit geen negatief effect heeft op de ontwikkelingsmogelijkheden voor de buurkavels'.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 36 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

30. Adressant verzoekt aan artikel 4.5 sub m een normering voor bezoekersparkeren toe te voegen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 37 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

31. Adressant verzoekt de Staat van Inrichtingen behorende bij het bestemmingsplan uit te breiden met de richtafstanden zoals opgenomen in de activiteitenlijst van de VNG.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 38 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

***Zienswijze ingediend op ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden
Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham***

1. Adressant stelt dat vanwege de aan- en afvoer met zwaar transport het bedrijf verkeersgeluid veroorzaakt. Dit zal met de menging van functies alleen maar toenemen door de menging van verkeersstromen en omdat er steeds meer obstakels op de weg zullen zijn.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 1 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden.

2. De vaststelling van hogere geluidwaarden maakt het volgens adressant mogelijk om woningen, scholen en medische voorzieningen in de directe omgeving van het bedrijf van adressant te realiseren, hetgeen de mogelijkheid tot een optimale bedrijfsvoering en de courantheid van het perceel steeds verder zou beperken.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 2 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden.

3. Er ontstaat volgens adressant een onwerkbaar situatie en een verslechtering van het bedrijfsklimaat.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 3 van Air Products Nederland B.V op het ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden.

Zienswijze ingediend op ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat een transformatie van het gebied naar wonen / werken om milieutechnische en ruimtelijke redenen niet verenigbaar is met de aanwezigheid van zijn bedrijf. Een oplossing zou zijn dat de gemeente bijdraagt in de kosten van een bedrijfsverplaatsing of het bieden van faciliteiten aan adressant of een potentiële koper, middels het bestemmingsplan.

Beantwoording:

De vraag in hoeverre de voorziene transformatie van het exploitatiegebied verenigbaar is met de bestaande functies in het gebied dient te worden gesteld in het kader van het bestemmingsplan en is aldus in het kader van het exploitatieplan niet aan de orde. Ook een eventuele gemeentelijke bijdrage in de kosten van een bedrijfsverplaatsing of het bieden van andere faciliteiten kan geen rol spelen in het kader van het exploitatieplan.

2. Adressant geeft aan een negatief effect te verwachten op de verkoop van de bedrijfslocatie.

Beantwoording:

Een redelijk handelend koper zal bij de aankoop van een locatie in Buiksloterham nagaan of een exploitatiebijdrage verschuldigd is aan de gemeente, en, zo ja, van welke omvang. De verschuldigdheid van een exploitatiebijdrage aan de gemeente zal naar verwachting ertoe leiden dat de betreffende koper een lager bod op de grond zal doen. De gemeente wijst erop dat dit voortvloeit uit het wettelijk stelsel en daarom niet leidt tot het niet of gewijzigd vaststellen van het exploitatieplan.

3. Adressant vraagt duidelijk aan te geven welke gronden nodig zijn voor de reconstructie van de openbare ruimte, maar nog niet in eigendom zijn bij de gemeente.

Beantwoording:

Het voorliggende ontwerp-exploitatieplan hangt samen met de ontwikkelingen zoals die met het ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham worden mogelijk gemaakt. Deze ontwikkelingen voorzien niet in een wegreconstructie waarbij de gronden van adressant betrokken zijn. De gronden waarvan de gemeente het eigendom wil verwerven zijn gelegen langs het tracé Klaprozenweg (ten behoeve van een wegverbreding), ter plaatse van een in het bestemmingsplan aangegeven bestemming 'Gemengd' en 'Groen' in het noordelijk deel van het exploitatiegebied (ten behoeve van de realisatie van die bestemmingen) en ter plaatse van een verkeersbestemming in het noordelijk deel van het exploitatiegebied (ten behoeve van de westelijke ontsluitingsweg).

4. Adressant verzoekt in het exploitatieplan de wijziging van de wegprofielen zoals in overleg overeengekomen, aan te geven.

Beantwoording:

Met de breedte van de bestemming 'Verkeer' in het (ontwerp)bestemmingsplan wordt vastgelegd binnen welke grenzen de wegprofielen kunnen worden gerealiseerd. Daar waar dit in het kader van de Wet geluidhinder nodig is (dat wil zeggen, daar waar geluidsgevoelige functies zoals woningen zijn toegestaan) is tevens de as van de rijweg aangegeven. Het is met het oog op de benodigde flexibiliteit van het bestemmingsplan niet wenselijk op dit moment een nadere invulling van het wegprofiel vast te leggen door bijvoorbeeld de exacte breedte van de rijwegen, fietspaden of voetpaden in het bestemmingsplan op te nemen. Het is overigens wel duidelijk dat de bij de voorziene wegcapaciteit benodigde profielbreedtes passen binnen de aangegeven grenzen.

5. Adressant vraagt de parameters van het gehanteerde rekenmodel aan te vullen met het rekenpercentage waarmee de netto contante waarde van de kasstroom is berekend.

Beantwoording:

In de tabel Parameters (Bijlage 3, tabel A) staan de gehanteerde rekenpercentages genoteerd ten behoeve van de berekening van de netto contante waarden.

6. Adressant verzoekt de parameters toe te voegen waarop de ramingen per kostensoort zijn gebaseerd, ook voor de onderliggende onderdelen. Zonder de volumes en aantallen en kostprijsseenheden is een beoordeling van de cijfers niet mogelijk.

Beantwoording:

In reactie op hetgeen Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V. naar voren heeft gebracht onder zienswijze 3 op het ontwerp-exploitatieplan, is aangegeven volgens welke methodiek de ramingen per kostensoort zijn berekend. Zoals in reactie op punt 4 van dezelfde adressant naar voren is gebracht, behoeft de gemeente geen exacte cijfers bekend te maken, daar waar dit voor de gemeente in financieel opzicht nadelige gevolgen zou hebben.

7. Adressant verzoekt om nader toe te lichten hoe de taxaties tot stand zijn gekomen.

Beantwoording:

De taxatierapporten zijn opgesteld door een onafhankelijke taxateur. Taxatie heeft plaatsgevonden conform de artikel 40 b tot en met f Onteigeningswet. Alle taxatierapporten hebben dezelfde opbouw. Aan de hand van het taxatierapport dat betrekking heeft op de gronden van adressant kan deze desgewenst kennis nemen van de opbouw van de rapporten.

8. Adressant stelt dat Overhoeks ten minste 30 procent veroorzaakt van de toename van de verkeersdruk die de realisatie van Overhoeks en Buiksloterham tot gevolg heeft. Waarschijnlijk zelfs meer omdat de transformatie van Buiksloterham aan de markt wordt overgelaten. Adressant verzoekt daarom de bijdrage van Overhoeks te verhogen naar een reëel niveau, inclusief een goede onderbouwing.

Beantwoording:

Zie de reactie op hetgeen onder zienswijze 2 door Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V. naar voren is gebracht.

9. Adressant verzoekt een toelichting toe te voegen waarin een overzicht wordt gegeven van het totaalbedrag en de wijze waarop de kosten zijn verdeeld, teneinde de kostentoedeling te kunnen beoordelen.

Beantwoording:

De totale kosten zijn aangegeven in tabel B van bijlage 3 behorende bij het exploitatieplan. De kostenverdeling volgt uit de wegingsfactoren zoals deze zijn aangegeven in tabel G van diezelfde bijlage 3 (zie ook paragraaf 3.6 van het ontwerp-exploitatieplan).

10. Adressant wijst er op dat er onzorgvuldigheden in de tabellen zitten (bijvoorbeeld tabel G).

Beantwoording:

In de tabellen is geen sprake van onzorgvuldigheden. De door adressant geconstateerde rekenverschillen volgen uit het feit dat in tabel G van bijlage 3 de wegingsfactoren afgerond worden op 2 decimalen, terwijl in de voorbeeld-berekeningen zoals deze zijn opgenomen in de toelichting bij het ontwerp-exploitatieplan de niet-afgeronde cijfers zijn gehanteerd. Wij stellen uw raad voor het exploitatieplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat de afgeronde cijfers in tabel G van bijlage 3 behorende bij het ontwerp-exploitatieplan worden vervangen door niet-afgeronde cijfers.

11. Uit een reproductie van de kasstroom lijkt te volgen dat gewerkt is met verschillende percentages voor het berekenen van de contante waarde van de kasstroom.

Beantwoording:

De constatering van adressant is juist. Het hanteren van verschillende percentages voor het berekenen van de contante waarde van de kasstroom hoort bij de dynamische eindwaardeberekening zoals die is toegelicht in paragraaf 3.1 van de toelichting behorende bij het ontwerp-exploitatieplan. Deze berekening houdt rekening met rentewisselingen en kosten- en opbrengsteninflaties van verschillende kosten- en opbrengstensoorten.

12. Adressant verzoekt de aangepaste berekeningen en tabellen toegestuurd te krijgen, met vermelding van de plaatsen waar deze zijn aangepast.

Beantwoording:

Wij hebben het aangepaste ontwerp-exploitatieplan zoals dat in de concept-raadsvoordracht is opgenomen de adressant toegestuurd.

2.4 Infinite BV, Projecton B.V. Vastgoed Ontwikkeling en de Van der Leij Groep

Zienswijze ingediend op ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham

1. Mede door een gebrek aan continuïteit heeft de gemeente volgens adressant de bestemming en bouwmogelijkheden gedurende een periode van tien jaar herhaaldelijk gewijzigd. Adressant zag zich gedwongen om zijn plannen herhaaldelijk hieraan aan te passen, hetgeen tot schade zou leiden. Het onderhavige exploitatieplan leidt volgens adressant tot nog hogere kosten, verlies en schade.

Beantwoording:

De verplichting om een exploitatieplan op te stellen volgt uit de Wet ruimtelijke ordening en kan niet afhankelijk worden gesteld van financiële omstandigheden zoals door adressant aangevoerd, nog afgezien van de vraag in hoeverre dit een juiste weergave van de omstandigheden is. Overigens leiden de berekeningen op grond van het exploitatieplan ten aanzien van het perceel van adressant, niet tot een te betalen bijdrage in de kosten.

2. Adressant stelt dat in het bestemmingsplan Buiksloterham een gedeelte van zijn locatie een verkeersbestemming heeft gekregen. Dit zou betekenen dat bij een eventuele ontwikkeling het gebouw zou moeten slopen.

Beantwoording:

De bestemming van gronden is (in ontwerp) vastgelegd in het bestemmingsplan Buiksloterham. Zienswijzen met betrekking tot de bestemming dienden dan ook in het kader van de terinzagelgging van het ontwerpbestemmingsplan te worden ingediend, en niet in het kader van het ontwerp-exploitatieplan. Overigens is de stelling van adressant onjuist. De betreffende bebouwing heeft een gemengde bestemming gekregen en hoeven op grond van hetgeen het ontwerpbestemmingsplan aangeeft niet te worden gesloopt.

3. Adressant stelt dat de in het exploitatieplan opgenomen voorwaarde dat grondeigenaren verplicht zijn een bijdrage te leveren aan de grondexploitatie opnieuw een voor hem zeer nadelige beperkende voorwaarde is. Adressant is daarbij van mening dat kennelijk geen rekening is gehouden met zijn bijzondere omstandigheden en de wijziging van de functie op en rond de Distelweg.

Beantwoording:

Zie reactie onder 1.

4. Adressant dient in zijn beleving te allen tijde gevrijwaard te blijven van bijdragen aan de realisatie van de plannen.

Beantwoording:

Zie reactie onder 1.

5. Adressant stelt dat de gemeente eerst zijn schade dient te compenseren voordat sprake kan zijn van een contributie van zijn zijde. Adressant is bereid naar een oplossing te zoeken indien de nadelen reëel worden gecompenseerd.

Beantwoording:

Omdat de schade niet wordt veroorzaakt door het exploitatieplan, dient de beoordeling van het verzoek om compensatie van de schade in dit kader buiten beschouwing te blijven. De door adressant gestelde schade speelt ook geen rol in de door de Wro dwingend voorgeschreven berekening van de exploitatiebijdrage op grond van het exploitatieplan.

2.5 ing. W. van Laar en mr. N. van Laar, mede namens bewoners Grasweg

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. Gezien de complexiteit had volgens adressant voorlichting van de burger en overleg in de rede gelegen.

Beantwoording:

De gemeente Amsterdam heeft voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan inspraakavonden georganiseerd, waarbij burgers voorgelicht werden over de ontwikkelingsplannen. Tevens zijn verschillende informatiebijeenkomsten georganiseerd.

2. Woonbootbewoners worden volgens adressant min of meer stelselmatig vogelvrij verklaard als het aankomt op rechtsbescherming, met betrekking tot bijvoorbeeld geluid, geur en gezondheid. Met een verwijzing naar de Woningwet wordt het besluit volgens adressant ondeugdelijk gemotiveerd.

Beantwoording:

In de onderbouwing is weliswaar aangegeven dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is op de aanwezige woonboten, maar daarmee wordt geenszins bedoeld dat betrokkenen vogelvrij zouden zijn verklaard. Dit zou ook niet aanvaardbaar zijn binnen de eis van een goede ruimtelijke ordening zoals de Wet ruimtelijke ordening die stelt.

Bij het bepalen van de bestaande situatie en de mogelijke gevolgen van de met dit bestemmingsplan toegestane ontwikkelingen is wel degelijk gekeken naar de aanwezige belangen, waaronder die van de woonbootbewoners. Het is echter niet zo dat met het opstellen of vaststellen van dit bestemmingsplan sprake is van een nieuwe rechtsverhouding tussen woonbootbewoners en andere betrokkenen in het gebied, in die zin dat bijvoorbeeld dwingend beperkingen aan aanwezige bedrijven kunnen worden opgelegd om te komen tot een verbetering van de woonsituatie van deze bewoners.

Een verdere beperking van de huidige milieuhinder ter plaatse van de ligplaatsen voor woonboten betekent een verdere beperking van de mogelijkheden tot uitvoering van bedrijvigheid voor de omliggende bedrijven. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan kan een dergelijke beperking niet zonder medewerking van deze bedrijven worden opgelegd.

3. Adressant geeft aan dat woonboten ten onrechte niet worden genoemd bij de beschrijving van de cultuurhistorische waarden.

Beantwoording:

In het onderzoek "De Noordelijke IJ-oever - een cultuurhistorische effect-rapportage" (Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam, augustus 2003), dat mede ten grondslag heeft gelegen aan dit bestemmingsplan worden de woonboten in het Tolhuiskanaal aangemerkt als een historische identiteitsdrager en een bijzonder element in het plangebied. In paragraaf 11.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is dit toegevoegd. Aan de aanwezigheid van de betreffende woonboten wordt met dit bestemmingsplan niets afgedaan.

4. Een deel van het plangebied van het bestemmingsplan Overhoeks wordt onttrokken, als ware er geen relatie meer met Overhoeks. De invloed van Overhoeks op de woonboten is nergens in het plan terug te vinden.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan Overhoeks was er op gericht om de op Overhoeks aan de orde zijnde ontwikkelingen mogelijk te maken. Het was noodzakelijk om ook het deel van de Buiskloterham ten zuiden van het Johan van Hasseltkanaal in dat bestemmingsplan op te nemen, teneinde enige beperkingen op te kunnen leggen aan de potentiële milieuhinder vanuit dit bedrijventerrein.

Reeds in de toelichting van het bestemmingsplan Overhoeks is aangegeven dat op korte termijn de Buiskloterham zal worden voorzien van een nieuw bestemmingsplan waarmee voorzien zou worden in een planologisch regime dat de transformatie van de Buiskloterham mogelijk maakt.

De invloed vanuit Overhoeks op de woonboten is destijds aan de orde gesteld in de toelichting en de bijlage bij het bestemmingsplan Overhoeks. Omdat het bestemmingsplan Buiskloterham zich niet primair richt op hetgeen op Overhoeks mogelijk maakt en er ook geen sprake is van substantiële veranderingen op dat punt, blijft dit in het bestemmingsplan Buiskloterham verder buiten beschouwing.

5. Het lijkt er op dat de keuze van de plangrens bewust is gemaakt om oude knelpunten te kunnen negeren.

Beantwoording:

De keuze ten aanzien van de plangrens hangt samen met de indeling van de noordelijke IJ-oever in deelgebieden. Het bestemmingsplan Buiskloterham beslaat die gebieden waar het planologisch regime moet worden gewijzigd om de transformatie van de Buiskloterham mogelijk te maken. In feite is een dergelijke wijziging van het planologisch regime met betrekking tot de woonboten niet aan de orde.

6. Door de keuze van de plangrens wordt 2,5 woonarken opgenomen in het bestemmingsplan.

Beantwoording:

Het is voorstelbaar dat het opnemen van een woonark in twee bestemmingsplannen leidt tot praktische bezwaren. Mede gezien de onder 5 genoemde constatering dat het bestemmingsplan Buiskloterham niet beoogt het planologisch regime met betrekking tot de woonboten te veranderen stellen wij de gemeenteraad voor de plangrens zodanig aan te passen dat de woonboten in het Tolhuiskanaal en de bijbehorende erven buiten het plangebied Buiskloterham

komen te liggen en aldus onder het regime van het bestemmingsplan Overhoeks blijven vallen.

7. Een aantal gebruiksregels met betrekking tot steigers, vlonders en tuingebruik komt, ten opzichte van het bestemmingsplan Overhoeks, te vervallen.

Beantwoording:

Uitgaande van een gewijzigde vaststelling zoals aangegeven in de reactie onder 6 blijft de regeling met betrekking tot steigers, vlonders en tuingebruik zoals opgenomen in het bestemmingsplan Overhoeks onveranderd.

8. Adressant geeft aan dat vergaderingen van de klankbordgroep zelfs 's middags worden gepland.

Beantwoording:

De bijeenkomsten van de klankbordgroep zijn bedoeld voor bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden in het gebied. Bij met name de vertegenwoordigers van in het gebied gevestigde bedrijven bestaat over het algemeen de voorkeur om de bijeenkomsten tijdens kantooruren te houden.

Buiten de bijeenkomsten van de klankbordgroep om bestaat ten alle tijden de mogelijkheid om via het in het gebied gevestigde projectbureau Noordwaarts geïnformeerd te worden over de ontwikkelingen. Al dan niet naar aanleiding daarvan is het ook mogelijk om (schriftelijk) te reageren op hetgeen ook in de klankbordgroep wordt besproken.

9. Adressant stelt dat het bestemmingsplan moet aangeven wat mogelijk is waarbij naderhand slechts wijzigingen mogelijk zijn als de normale procedures worden gevolgd.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan geeft inderdaad aan wat aan ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk is, zowel voor wat betreft de toegestane functies, alsook de daarbij toegestane bouwvolumes.

Met name ten aanzien van de functies bestaat er een verschil tussen hetgeen in algemene zin beleidsmatig toelaatbaar, zo niet gewenst, wordt geacht en hetgeen feitelijk en juridisch mogelijk is. Woningbouw is ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan vanwege de actuele milieuhinder niet op alle locaties toegestaan waar het Investeringsbesluit dit aanvaardbaar acht. Om adequaat te kunnen inspelen om het vrijkomen van milieuruimte, bijvoorbeeld door het vertrek van een bedrijf, biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid om na het doorlopen van een wijzigingsprocedure alsnog woningbouw toe te staan. Deze in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsprocedure is eenvoudiger dan de procedure tot herziening van het bestemmingsplan omdat reeds bij het vaststellen van het bestemmingsplan wordt overwogen, of het, afgezien van de dan nog aanwezige milieubeperkingen, een aanvaardbare ontwikkeling is.

Overigens geeft de Wet ruimtelijke ordening expliciet ruimte voor een dergelijke regeling.

10. In het structuurplan zou volgens adressant de mogelijkheid tot demping binnen

het plangebied, ook van het Tolhuiskanaal, zijn opgenomen. Dat is volgens adressant niet acceptabel en zou met dit bestemmingsplan moeten worden uitgesloten.

Beantwoording:

In het structuurplan is opgenomen dat "insteekhavens deel uit maken van de hoofdwaterstructuur waarbij demping onder voorwaarden mogelijk is". In de toelichting (paragraaf 3.3) wordt hieraan gerefereerd. De genoemde mogelijkheid tot demping van het Tolhuiskanaal is volstrekt niet aan de orde en maakt aldus ook geen deel uit van dit bestemmingsplan. Langs de oever van het IJ is een demping voorzien. Verder maakt het bestemmingsplan een gedeeltelijke demping van het Papaverkanaal mogelijk. De overige kanalen en insteekhavens, dus ook het Tolhuiskanaal, blijven gehandhaafd. Een en ander volgt uit de bestemmingsregeling voor het water en is toegelicht in paragraaf 9.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

11. Het uitsluiten van woningen binnen de bedrijfsbestemming zou, gezien de aanwezige woonboten, volgens adressant moeten worden aangepast, dan wel duidelijker geformuleerd moeten worden.

Beantwoording:

Binnen de bedrijfsbestemming zijn op grond van de regels van het onderhavige bestemmingsplan en conform de bedoelingen van dit bestemmingsplan inderdaad geen woningen toegestaan. Dit zou een ongewenste beperking van het functioneren van de bedrijven binnen deze bestemming betekenen.

Op het bedrijventerrein, binnen de bestemming water, zijn de aanwezige woonboten toegestaan en ook als zodanig positief bestemd. Het betreft hier een historisch gegroeide situatie die, zonder dat daarbij met de vaststelling van dit bestemmingsplan sprake is van een nadere beperking van de mogelijkheden voor de omliggende bedrijven, de bestaande verhoudingen weergeeft.

12. Adressant wenst gevrijwaard te blijven van risico's en overlast als gevolg van overschrijdingen van waarden die in het geval van woningen op de wal ook niet zijn toegestaan. Overschrijdingen kunnen volgens adressant niet worden gemotiveerd met de doodoener dat woonboten niet vallen onder de het begrip woning zoals bedoeld in de Woningwet. Het beleid is immers gericht op het beperken van de geur- en geluidhinder.

Reactie:

Zie de reactie onder 2.

13. Volgens adressant wordt ten onrechte in rapporten gesteld dat een bedrijf als Greif (Tri-sure) bij omwonenden geen geur- en geluidsoverlast veroorzaakt. Adressant verwijst in dit verband naar zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van een ontwerpbesluit d.d. 31-10-2007 (waarop na een ontvangstbevestiging niet meer is gereageerd) en telefonische klachten bij de Dienst Milieu en Bouwtoezicht.

Beantwoording:

Omdat sprake is van een bestaande situatie waarbij zowel bedrijf als omwonenden (woonbootbewoners) hun rechten hebben kan met de vaststelling van dit bestemmingsplan geen van beiden worden uitgesloten dan wel ingeperkt.

De Wet milieubeheer ziet erop toe dat de geur- en geluidhinder vanwege Greif wordt beperkt conform de beste beschikbare technieken. De handhaving van deze milieuvergunning of het verlenen van een nieuwe vergunning is een aparte procedure die los staat van het opstellen van dit bestemmingsplan. Mocht adressant van mening zijn dat het bedrijf niet voldoet aan de gestelde milieueisen, dan kan hij in dat kader zijn bezwaren uiten.

14. Het bij het plan gevoegde geurrapport beschouwt de zaken volgens adressant alleen vanuit de wens woningen te bouwen. Aan de bestaande geurklachten met betrekking tot de firma Greif zou geen aandacht worden besteed. Adressant adviseert geen woningen te bouwen binnen een straal van 100 meter. Binnen deze straal ligt een groot aantal woonschepen, waarover, aldus adressant niet wordt gerept.

Beantwoording:

Op grond van de overeenkomst die met het bedrijf is gesloten in verband met de realisatie van de woonbebouwing op Overhoeks zal de hinder in de toekomst afnemen. Zie voor het overige de reactie onder 13.

15. Adressant gaat er vanuit dat de gemeente de overeenkomst d.d. 27 april 2005, met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen en het parkeerregime gestand doet.

Beantwoording:

De afspraken die de gemeente met de bewoners van Grasweg heeft gemaakt in het kader van bouwvergunning van het tegenover de woonboten in aanbouw zijnde New Technology Centre blijven onverminderd van kracht. Dat wil zeggen dat de zone langs de Grasweg waar een parkeerregeling geldt 29 parkeerplaatsen omvat. Tot de parkeercapaciteit worden daarnaast drie garages bij de woonboten aan de Grasweg gerekend. De totale parkeercapaciteit komt daarmee op maximaal 32 parkeerplaatsen.

16. Adressant is van mening dat het geplande aantal parkeerplaatsen te weinig is. De norm van 1/125 m² voor kantoren en bedrijven is achterhaald en ook geen verplichting meer. Ook zouden meer parkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden gepland. Daarbij is het vaak zo dat te weinig parkeerplaatsen elders voor meer parkeerdruk zorgt. Derhalve zou 10 procent meer parkeerplaatsen moeten worden gepland.

Beantwoording:

De parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan zijn overeenkomstig het Amsterdamse locatiebeleid. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden ingepast. De parkeerplaatsen voor bezoekers worden in openbaar gebied gerealiseerd. Het beperken van de parkeermogelijkheden is één van de mogelijkheden om beleid te voeren om het verkeer te beperken. Een ruimere parkeernorm zou meer verkeer genereren, hetgeen in strijd is met onder meer de milieudoelstellingen die Amsterdam

nastreeft.

17. Een doorvaarhoogte van 1,30 meter voor de fietsers- en voetgangersbrug over het Tolhuiskanaal is volgens adressant te laag. Zowel woonarkbewoners als medewerkers van bedrijven, beschikken over hogere boten zoals mogelijk ook baggerboten en blusboten, aldus adressant.

Beantwoording:

In het programma van eisen (pve) zoals dat is opgesteld voor deze brug is een minimum doorvaarhoogte van 2,50 meter opgenomen. Daarnaast wordt in het pve ook voorgeschreven dat het brugdek incidenteel uitneembaar moet zijn, overeenkomstig de situatie voor de brug over het Tolhuiskanaal op de kop van de Grasweg. Overigens wordt in het de Nota van Beantwoording en Wijzigingen, Projectbesluit Buiksloterham aangegeven dat de nieuwe bruggen voor wat betreft de doorvaarhoogte geen beperking mogen zijn ten opzichte van de bestaande situatie.

Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat voor deze brug een minimum doorvaarhoogte van 2.50 meter wordt voorgeschreven. De eis van een uitneembaar brugdek was in het ontwerpbestemmingsplan reeds opgenomen.

18. Adressant stelt dat in combinatie met de aanwezigheid met een risicobedrijf als Tri-sure een lagere doorvaarhoogte een reëel gevaar is. Volgens adressant bestaat het risico dat een brand aldaar overslaat naar de overzijde van het kanaal. Adressant voegt daar aan toe dat daar de bedrijven nagenoeg direct aan het water liggen, waardoor het blussen en een evacuatie slechts vanaf één kant mogelijk zou zijn.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 17.

19. Met een doorvaarhoogte van 1,30 meter daalt volgens adressant de waarde van de woonarken met ligplaatsen.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 17.

20. Adressant stelt dat de hiervoor genoemde brug geen essentiële functie vervult (gezien de beschikbare alternatieve routes, maar met name ook bij de realisatie van een groene oever) en dat de afweging daarom in het voordeel van adressant moeten uitvallen. Een brug met een doorvaarhoogte van 2,50 meter met dezelfde doorvaartregeling als de brug aan de kop van de Grasweg (lichten van de brug op kosten van de overheid) zou volgens adressant voldoen.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 17.

21. Adressant verwijst naar de Nota van beantwoording en Wijzigingen, Projectbesluit Buiksloterham, waarin staat dat de doorvaarhoogte en -breedte van nieuwe bruggen gelijk is aan die van bestaande bruggen op dezelfde vaarroute. Ook het Amsterdamse beleid is gericht op het in standhouden van

vaarmogelijkheden, aldus adressant.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 17.

22. Voor wat betreft de opritten, al dan niet haaks op de weg, en al dan niet bij een symmetrische brug, is volgens adressant een extra doorvaarhoogte van 1,20 meter haalbaar.

Beantwoording:

Zie de reactie onder 17.

23. Adressant betoogt het volgende. Het is de vraag of een diversiteit in het fiets- en voetgangersverkeer wenselijk is. De sociale veiligheid zal afnemen omdat de brug niet toegankelijk is voor auto's. Een mindere sociale veiligheid zal op zichzelf weer minder gebruik genereren. Anderzijds zal door een spreiding van het langzaam verkeer ook op andere routes de sociale veiligheid afnemen.

Beantwoording:

Met de voorziene brug wordt een beperking van de loop- en fietsroutes binnen het plangebied bewerkstelligd. Met name de toekomstige halteplaats van het openbaar vervoer op de Asterweg of Distelweg wordt hiermee via een korte route bereikbaar voor de werknemers van een aantal bedrijven langs het IJ (met name het New Technology Centre). Gezien de ontwikkelingen zal binnen het gebied overigens sprake zijn van een toename van het langzaam verkeer in plaats van een afname.

24. In een klankbordbijeenkomst is volgens adressant gesteld dat de brug er niet zou komen.

Beantwoording:

Er is geen aanleiding, noch nu, noch op een eerder moment, om te stellen dat de brug er niet zou komen.

25. Adressant geeft de volgende redenering aan: het tekort op de grondexploitatie bedraagt € 5 miljoen. Opgeteld bij het tekort van € 31 miljoen op de bodemsaneringsexploitatie is dit € 36 miljoen. De bijdrage vanuit het Fonds Economische Structuurverbetering van € 30 miljoen is hiervoor niet toereikend. Niet duidelijk is hoe voor dit tekort (en genoemde brug) dekking wordt verkregen. Gezien de geringe betekenis en nadelen van de brug kan deze kostenpost worden geschrapt.

Beantwoording:

Het tekort op de grondexploitatie wordt gedekt via een systeem van verevening met andere gemeentelijke projecten en financiële middelen voor bodemsanering op basis van landelijke regelingen. Een en ander is uitgelegd in hoofdstuk 13 van de toelichting van het bestemmingsplan. De bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking (Nota Ruimte Budget) is niet bedoeld om de genoemde tekorten volledig te dekken, maar levert een financiële en kwalitatieve impuls voor de ontwikkeling van het gebied. Wel is een deel van de subsidie bestemd voor bodemsanering. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar het exploitatieplan Buiksloterham.

26. Gezien de geringe extra investering zou volgens adressant een doorvaarhoogte van 2,50 meter mogelijk moeten zijn.

Beantwoording:
Zie reactie onder 17.

Zienswijze ingediend op ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham

Uit het besluit tot vaststelling van hogere geluidwaarden blijkt volgens adressant niet hoeveel geluid (industrie en wegverkeer) de woonboten die juist buiten het plangebied zijn gelegen, mogen verwachten.

Beantwoording:
De hogere geluidwaarden worden alleen aan geluidsgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder toegekend. Omdat woonboten op grond van de Wet geluidhinder geen beschermde objecten zijn, is er formeel ook geen aanleiding om de geluidbelasting op de woonboten buiten het plangebied te beoordelen in het kader van de vaststelling van de hogere grenswaarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Onder zienswijze 14 van adressant op het ontwerpbestemmingsplan is reeds aangegeven dat met dit bestemmingsplan geen wijziging van deze situatie kan worden afgedwongen. Evenals het niet mogelijk is om de woonbootbewoners te sommeren het gebied te verlaten is het niet mogelijk om de bedrijven te sommeren hun vergunde milieuhinder in te perken.

2.6 Scheepswerf Stella Maris, Fam. R.W.F. Breurken

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat de beschrijving van de werkzaamheden in de toelichting niet klopt: "De werkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats gedurende enkele dagen per jaar" (pagina 54). Volgens adressant wordt waarschijnlijk bedoeld dat enkele dagen ook buiten dagperiode wordt gewerkt. Verzoek om de toelichting op dit punt aan te passen.

Beantwoording:
In de toelichting van het ontwerpbesluit werd abusievelijk opgemerkt dat adressant slechts enkele dagen per jaar werkzaamheden verricht in de dagperiode. Bedoeld was dat werkzaamheden buiten de dagperiode slechts enkele dagen per jaar plaats vinden. De toelichting bij het plan is dienovereenkomstig aangepast.

2. In het akoestisch onderzoek wordt opgemerkt dat adressant niet voldoet aan zijn huidige milieuvergunning wat de grenswaarde voor piekgeluiden betreft en dat adressant een verruiming van deze grenswaarde kan aanvragen. In het ontwerpbestemmingsplan staat vermeld dat het bedrijf aan de standaardgrenswaarden van 70 dB(A) uit de Wet geluidhinder voldoet. Adressant stelt de vraag of hij deze verruiming wel of niet nodig heeft.

Beantwoording:

In het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat het bedrijf waarschijnlijk niet zal kunnen voldoen aan de grenswaarde voor het piekgeluid zoals die in de vigerende milieuvergunning is opgenomen: 67 dB(A) op 50 meter afstand van de grens van de inrichting. Deze veronderstelling is gebaseerd op een inventarisatie van de bedrijfsactiviteiten (o.a. hameren, slijpen, laden platen materiaal) zoals die bij het bedrijf heeft plaatsgevonden en de vertaling daarvan naar optredende geluidsniveaus in de omgeving. Daarbij lijkt deze grenswaarde voor het piekgeluid "te streng" in relatie tot de in de inrichting uitgevoerde activiteiten.

De Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening van het Ministerie van VROM biedt echter de mogelijkheid om ter plaatse van woningen een grenswaarden van 70 dB(A) voor het piekgeluid te hanteren, als het gaat om incidentele piekgeluiden is 75 dB(A) zelfs toegestaan. De dichtst bij het bedrijf gelegen kavel waarop woningbouw mogelijk wordt gemaakt is gelegen op een afstand van 55 meter van de grens van de inrichting. Met de thans vigerende grenswaarde (67 dB(A) op 50 meter afstand) wordt dus ruimschoots aan de in de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening genoemde grenswaarden voldaan.

Nu echter is geconstateerd dat het bedrijf niet aan deze grenswaarde zal kunnen voldoen, verdient het aanbeveling deze (ruimere) grenswaarden (75 dB(A) voor het laden van platen materiaal en 70 dB(A) voor de overige piekgeluiden aan de vergunning te laten verbinden, enerzijds omdat daarmee de feitelijk optredende piekgeluiden worden gelegaliseerd (het bedrijf zal aan deze ruimere grenswaarden kunnen voldoen), anderzijds om toekomstige bewoners in de directe omgeving van het bedrijf de juiste bescherming tegen piekgeluiden te bieden (de grenswaarden zijn overeenkomstig het gestelde in de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening).

Omdat een dergelijke verruiming van de grenswaarden niet ambtshalve zal kunnen plaatsvinden, dient het bedrijf daartoe zelf een verzoek bij het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van Noord-Holland) in te dienen. Een dergelijk verzoek zal voor wat betreft de ruimtelijke component op een positief advies van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam kunnen rekenen.

In de toelichting staat overigens abusievelijk dat de grenswaarde van 70 dB(A) volgt uit de Wet geluidhinder. Bedoeld wordt de grenswaarde zoals die op grond van de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening mogelijk wordt gemaakt. De toelichting is op dit punt gecorrigeerd.

3. Adressant maakt bezwaar tegen het plaatsen van een brug over Zijkanaal I ter hoogte van de Papaverweg. Voor zijn bedrijfsvoering is het belangrijk dat de verbinding zonder obstakel met het Noordzeekanaal bewaard blijft en verder betekent dit een risico in geval van calamiteiten.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan geeft aan dat hier uitsluitend een te openen brug kan worden gerealiseerd. Wij stellen de gemeenteraad voor om daarnaast het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat met betrekking tot deze brug een minimum doorvaarhoogte wordt voorgeschreven van 2,75 meter. Hiermee is de bereikbaarheid over water van het bedrijf van adressant

gegarandeerd. Voor zover daarbij nog sprake is van een belemmering in de vorm van enig oponthoud zijn wij van mening dat dit niet opweegt tegen het belang van de verbinding waar de brug een onderdeel van is.

4. De woonark van adressant op Klaprozenweg 71B wijkt af van de aangegeven maxima voor woonschepen, zoals opgenomen in artikel 7.4 sub b. Hij verzoekt om zijn woonark toe te voegen in de lijst van afwijkingen in artikel 7.4 sub c.

Beantwoording:

Gebleken is dat de maten van de woonark van adressant de in het bestemmingsplan aangegeven maxima overschrijden. Wij stellen de gemeenteraad voor om deze maten, zijnde een breedte van 8 meter en een hoogte van 7,8 meter, als uitzondering op te nemen in artikel 7 van de regels.

2.7 Stadsregio Amsterdam

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

Adressant is begonnen met de Verkenning HOV-Zaancorridor, waarin tracévarianten voor openbaar vervoer tussen Amsterdam-Noord en Zaanstad worden onderzocht. Adressant verzoekt om voldoende ruimte voor infrastructuur voor bus-as op bepaalde routes open te houden.

Beantwoording:

Binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan gaat het om de Klaprozenweg. De situering van de bebouwing en de bestemming 'Verkeer', zoals aangegeven in het bestemmingsplan maakt een verbreding van het wegprofiel mogelijk. De realisatie van deze verbreding zal leiden tot een goede doorstroming van het verkeer, waarmee ook voor het openbaar vervoer verzekerd is van een goede doorstroming. Het eventueel realiseren van een aparte strook voor het openbaar vervoer, in plaats van een verdubbeling van het aantal rijstroken voor het overige verkeer, is binnen het nieuwe profiel ook mogelijk.

2.8 Stichting Particulier Nautisch Initiatief Noord

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

Adressant vindt een tekortkoming dat ruimtelijke kaders om invulling te geven aan functie water ontbreekt. Hiermee kunnen toekomstige nautische ontwikkelingen niet geïmplementeerd worden. Hiermee wordt voorbijgegaan aan de aanbevelingen van het rapport "Amsterdam, Watersportstad aan het IJ" (januari 2007). De door adressant en andere aangedragen ideeën en inspraakreacties zijn niet terug te vinden. Adressant verzoekt om alsnog kaders te geven voor het gebruik van water.

Beantwoording:

In overleg met de adressant is een ruimtelijk kader opgesteld voor nautische gebruiksfuncties in het plangebied. Dienovereenkomstig is dit kader de toelichting (paragraaf 4.2) opgenomen. Het bestemmingsplan biedt binnen de bestemming 'Water' in ruime mate de mogelijkheid om steigers te realiseren. Ook

worden openbare kades toegestaan. Voor bruggen wordt een minimum doorvaarhoogte aangegeven, teneinde de doorvaart mogelijk te maken. Grootschalige voorzieningen gericht op waterrecreatie, zoals een jachthaven worden met dit bestemmingsplan echter niet gefaciliteerd. Binnen de planhorizon van tien jaar is de realisatie van dergelijke voorzieningen vooralsnog niet voorzien. Maar mocht zich een concreet initiatief aandienen dan zal de gemeente dit met een positieve grondhouding benaderen en hier middels een projectbesluit, dan wel een herziening van het bestemmingsplan medewerking aan kunnen verlenen. Tot slot zal een 'waterplan Buiksloterham' worden opgesteld teneinde een volledig beeld te krijgen van de nautische ontwikkelingsmogelijkheden binnen het plangebied.

2.9 Vereniging van bedrijven in Amsterdam-Noord / Kamer van Koophandel Amsterdam

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. Adressant spreekt zijn waardering uit voor het betrekken van de VEBAN bij het project.

Beantwoording:

Het genoegen is geheel wederzijds.

2. Door de beperking tot milieuhindercategorie 3 ter plaatse van de bedrijfsbestemming en de maatbestemming voor een drietal bedrijven aldaar wordt volgens adressant een ondernemer na vertrek geconfronteerd met een beperktere gebruikswaarde van zijn bedrijf. Daardoor kan zijn bedrijf niet worden overgenomen door een bedrijf dat aldaar een bedrijfsvoering wil ontplooiën die onder dezelfde milieucategorie valt. De hieruit volgende schade dient voor rekening van de gemeente te komen, aldus adressant.

Beantwoording:

Het maximeren van de toegestane milieucategorie tot categorie 3.2 is geen beperking ten opzichte van het voorafgaande planologische regime. Daarbij moet worden gezien dat het overgrote deel van de bedrijven binnen dit maximum blijft en bestaande bedrijven uit een hogere categorie middels een maatbestemming worden toegestaan. De maatbestemming is niet persoonsgebonden. Aldus is het mogelijk dat het bedrijf wordt overgenomen en voortgezet.

Daarnaast is de afweging gemaakt dat milieuruimte moet worden gereserveerd om in Buiksloterham een transformatie met woningbouw te kunnen bewerkstelligen. Dit belang afwegende tegen het belang van een zeer grote milieuruimte voor (toekomstige) bedrijvigheid heeft geleid tot de regeling zoals in het bestemmingsplan vastgelegd.

Daarbij is van een eventuele planschade die voor rekening van de gemeente zou moeten komen geen sprake. In een planschadeprocedure kan dit aspect desgewenst door betrokkenen aan de orde worden gesteld.

3. Adressant gaat er vanuit dat daar waar een nieuwe milieusituatie volgens de toelichting nieuwe mogelijkheden biedt voor woningbouw, de gemeente alsnog nadere eisen zal opleggen, dan wel vergunningen zal aanscherpen om aan de

grenswaarden voor piekgeluiden te voldoen. Adressant heeft bezwaar tegen het standpunt dat de hieraan verbonden kosten slechts voor rekening van de gemeente komen voor zover deze uitstijgen boven de kosten van normaal te achten voorzieningen conform de best beschikbare technieken. Er bestaat immers een causaal verband tussen dit plan en de kosten van bedoelde voorzieningen, aldus adressant.

Beantwoording:

Zowel het internationale als nationale milieubeleid kent de begrippen ALARA ("As Low As Reasonable Achievable") en BBT (Best Beschikbare Techniek). In de wetgeving (voor Nederland de Wet milieubeheer) wordt als uitgangspunt gehanteerd dat elk bedrijf, afhankelijk van het type en omvang van het bedrijf aan die ALARA dan wel BBT moet voldoen, ongeacht de aard van de omgeving dan wel de nabijheid van gevoelige bestemmingen zoals woningen. Elk bedrijf is dan ook ten alle tijden gehouden middelen of voorzieningen die als ALARA of BBT worden beschouwd, te treffen of aan te brengen. De kosten daarvan zijn vanzelfsprekend voor het bedrijf zelf.

Voor de realisatie van de in het bestemmingsplan Buiksloterham mogelijk gemaakte woonbestemmingen is uitvoerig onderzocht of dit tot milieuhygiënisch aanvaardbare situaties leidt, waarbij het toepassen van ALARA of BBT bij de bedrijven als uitgangspunt is gehanteerd. Op een enkele uitzondering na bleek dit mogelijk te zijn zonder de bedrijfsvoering onmogelijk te maken. Voor die uitzonderingen is geopteerd voor "maatwerk": er is sprake van de noodzaak tot verdergaande voorzieningen dan ALARA of BBT, waarbij de kosten van die voorzieningen voor rekening van de gemeente zijn gekomen.

Omdat bij de vaststelling van dit plan, als gevolg van het ontbreken van een gedetailleerde uitwerking van de woningbouwplannen, niet geheel kan worden uitgesloten dat er, teneinde te voldoen aan de grenswaarde voor piekgeluiden, aanvullende voorzieningen moeten worden getroffen, zullen deze mogelijk op een later moment alsnog middels maatwerkvoorschriften aan het bedrijf in kwestie moeten worden opgelegd.

Omdat het daarbij veelal ook om normaal te achten voorzieningen zal gaan (ALARA dan wel BBT), kan het niet zo zijn dat die voorzieningen per definitie door de gemeente worden gefinancierd. Slechts indien er sprake is van maatregelen welke verder gaan dan ALARA of BBT, kunnen deze kosten voor rekening van de gemeente komen. Zoals gesteld, de maatregelen welke als ALARA of BBT kunnen worden aangemerkt dienen ten allen tijde te worden getroffen en zijn de kosten daarvan voor rekening van het bedrijf. Dat de maatregelen met een maatwerkvoorschrift expliciet worden opgelegd doet daar niets aan af.

4. Adressant geeft aan dat de parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo behoort bij een locatie die goed door het openbaarvervoer wordt ontsloten (B-locatie). Dat is Buiksloterham volgens adressant niet: de metro ligt op aanzienlijke afstand, de pont vaart niet naar het Centraal Station en de busverbindingen zijn beperkt. Omdat veel werknemers zijn aangewezen op de auto ligt volgens adressant een ruimere norm voor de hand.

Beantwoording:

De parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in het bestemmingsplan zijn overeenkomstig het Locatiebeleid Amsterdam. Voor bedrijven en kantoren geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo, wanneer deze functie zijn gelegen op een zogenaamde B-locatie. De voorwaarde is, dat de locatie binnen 15 minuten vanuit een A-locatie bereikbaar moet zijn. De 15 minuten-grens wordt als volgt ingevuld:

- Op circa 1.500 meter loopafstand tot een A-locatie*
- Of binnen circa 15 minuten vanuit de A-locatie bereikbaar met na-transport van het openbaar vervoer*
- Of vanaf een afslag van het Rijkswegennet in circa 15 minuten per auto bereikbaar*

In de huidige situatie ligt het zuidelijk deel van Buiksloterham binnen 1.500 meter loopafstand van een A-locatie (Centraal Station). Na opening van de Noord-Zuidlijn ligt vrijwel het gehele plangebied binnen 1.500 meter loopafstand van de halte Johan van Hasseltweg. Een combinatie van metro/veer en busvervoer kan het plangebied vrijwel geheel binnen 15 minuten natransport van het Centraal Station brengen. In het Locatiebeleid Amsterdam is specifiek opgenomen dat een B-locatie 'op termijn ook zal gelden voor de omgeving van Noord/Zuidlijn haltes in Amsterdam Noord'. Het aanhouden van een normering voor B-locaties is derhalve gerechtvaardigd.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft nader overleg plaatsgevonden met de adressant. Uiteindelijk heeft de wethouder een brief aan de adressant gestuurd met daarin een toezegging om de uitvoering van bus- en pontverbindingen ter hand te nemen. Het openbaar vervoer in Buiksloterham zal aanzienlijk verbeteren door instelling van een nieuwe permanente busverbinding door Buiksloterham, over de Ridderspoorweg (ingebruikname uiterlijk op 1 januari 2010) zodat de bereikbaarheid van Buiksloterham per openbaar vervoer op korte termijn sterk verbetert. Mogelijk gaat de Klaprozenweg onderdeel uitmaken van een hoogwaardige buslijn, de Noordtangent, waarmee een belangrijke bijdrage geleverd zal worden aan de bereikbaarheid van het gebied per openbaar vervoer.

Een rechtstreekse pontverbinding tussen Centraal Station en Buiksloterham verbetert de bereikbaarheid van Buiksloterham voor fietsers en voetgangers. Wanneer in Buiksloterham voldoende draagvlak is op gebied van bewoners en werknemers kan een pontverbinding met Centraal Station in gebruik worden genomen. Afgesproken is dat dit een steeds terugkerend punt wordt in het reguliere overleg dat Projectbureau Noordwaarts met de adressant heeft.

- 5. De parkeernorm van 0,5 voor sociale woningbouw is volgens adressant niet realistisch omdat in de praktijk het autobezit aanzienlijk hoger zal liggen. De voor bedrijven bestemde parkeervoorzieningen zullen hierdoor door bewoners worden bezet, aldus adressant.*

Beantwoording:

Uitgangspunt is dat in nieuwe situaties geldt dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost, behoudens bezoekersparkeren. De parkeervoorzieningen die bedrijven realiseren op eigen terrein zullen niet zonder toestemming van het betreffende bedrijf door bewoners kunnen worden gebruikt.

Voor woningbouw zijn door Amsterdam nooit algemeen geldende parkeernormen vastgesteld, maar is een informele normstelling voor grootstedelijke gebieden ontstaan. Binnen de gemiddelde parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning vindt veelal een differentiatie plaats naar financieringscategorie. Uit ervaring blijkt dat toepassing van aanzienlijk lagere parkeernormen binnen de ring, met name bij sociale woningbouw verantwoord is.

In een gemengd gebied speelt in dit verband de mogelijkheid tot dubbelgebruik een substantiële rol: parkeerplaatsen kunnen overdag worden gebruikt door personeel en bezoekers van bedrijven en 's avonds door bewoners en bezoekers van voorzieningen.

6. In artikel 1 (begrippen) wordt zowel het begrip 'geluidwerend vlies' alsook het begrip 'vliesgevel' genoemd.

Beantwoording:

Wij stellen de gemeenteraad voor het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat het begrip 'vliesgevel' wordt vervangen door het begrip 'geluidwerend vlies'.

2.10 Fam. R. Voorneveld

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. De tuinen bij de woonschepen aan de Klaprozenweg 73A en 73B zijn ingetekend in het gebied "Groen" in plaats van "Tuinen en erven". Volgens adressant betekent dit een forse waardevermindering.

Beantwoording:

Gezien het feit dat de betreffende gronden overeenkomstig de met het stadsdeel gesloten huurovereenkomst in gebruik zijn als tuinen stellen wij de gemeenteraad voor om, in afwijking van het ontwerpbestemmingsplan, de betreffende gronden te voorzien van een nadere aanduiding waarmee het gebruik als tuinen ook volgens het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

2. Adressant geeft aan dat in die tuinen een schuur aanwezig is, terwijl op die locatie volgens het ontwerpbestemmingsplan gebouwen niet zijn toegestaan. Dit betekent in zijn visie een waardevermindering en een vermindering van het woongenot. Het voorstel van adressant is om de tuinen als gemengd gebied aan te wijzen.

Beantwoording:

Een aanduiding als gemengd gebied overeenkomstig andere plandelen zou betekenen dat ook andere functies, zoals bijvoorbeeld kantoren worden toegestaan. Dit is niet in overeenstemming met het Investeringsbesluit dat ten grondslag heeft gelegen aan dit bestemmingsplan. Uit overleg met adressant is gebleken dat het met name gaat om een bij het woonschip behorende berging.

Dit overwegende stellen wij de gemeenteraad voor ter plaatse van de nog aan te duiden tuinen (zie hiervoor) een schuur toe te staan met een maximum hoogte van 5 meter, een maximum lengte van 7 meter en meter een maximum breedte van 5 meter, met een luifel van maximaal 2 meter en het bestemmingsplan

dienovereenkomstig gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

2.11 Wegter en Zn B.V.

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. De VNG adviseert volgens adressant voor een bedrijf als Wegter (milieuhindercategorie 3.2) een minimumafstand van 100 meter ten opzichte van (beperkt) kwetsbare bestemmingen. Dit komt niet overeen met de zonering op de plankaart.

Beantwoording:

De Staat van Inrichtingen behorende bij de VNG-methodiek voor de zonering van milieugevoelige functies gaat primair uit van de afstand tussen een bedrijven-terrein met milieuhinderlijke functies en een rustige woonwijk. Voor die situatie worden per milieuhindercategorie indicatieve afstanden gegeven. Voor een functie uit milieuhindercategorie 3.2 geeft de VNG-methodiek inderdaad 100 meter aan. Diezelfde methodiek geeft echter ook aan dat daar waar het niet gaat om een rustige woonwijk, (zoals bijvoorbeeld een gemengd stedelijk gebied) een afstand van 50 meter kan worden aangehouden. Daarbij komt dat het gaat om een indicatieve afstand en altijd gekeken moet worden naar de feitelijke situatie.

Voor het bedrijf gelden conform het Activiteitenbesluit voor geluid grenswaarden van 50/45/40 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Dit bestemmingsplan beoogt de vergunde milieuruimte van het bedrijf ten aanzien van geluid enerzijds en het geurpotentieel anderzijds zijn door middel van een aanduiding op de plankaart ('zone wet milieubeheer') vast te leggen. Binnen deze zone zijn geen milieugevoelige functies toegestaan, waarmee de bestaande rechten van het bedrijf worden zeker gesteld. Uit nader onderzoek is gebleken dat niet overal rondom het bedrijf die hiertoe benodigde afstand van 50 meter is aangehouden. Wij stellen de gemeenteraad voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen met dien verstande dat op de plankaart de 'zone wet milieubeheer' wordt aangepast, waarmee aldus binnen een zone van 50 meter rondom het bedrijf woningen en andere milieugevoelige functies worden uitgesloten.

2. Er ontstaat volgens adressant een onwerkbaar situatie en een verslechtering van het bedrijfsklimaat.

Beantwoording:

Zoals onder zienswijze 1 van deze adressant is uiteengezet, heeft de regeling met betrekking tot de milieuhindersaspecten niet tot gevolg dat bestaande bedrijven onevenredig in hun bedrijfsvoering worden beperkt, waardoor er ook geen sprake kan zijn van een onwerkbaar situatie. In dit kader wordt ook gewezen op de voorgestelde wijziging genoemd in de reactie onder zienswijze 7 van CPM Europe B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

3. Gezien de aanmerkelijke stijging van de verkeersintensiteiten als gevolg van de plannen is de aansluiting Ridderspoorweg - Distelweg - Asterweg volgens adresant een potentiële blackspot.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 8 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

4. Adressant stelt het volgende: de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft eisen opgesteld voor een duurzaam veilige weg-infrastructuur. Op het punt van functionaliteit voldoet het toekomstige wegennet niet. De wegprofielen en de ruimte voor genoemde kruising is onvoldoende om het verkeer vlot af te wikkelen. Hierdoor zal het verkeer alternatieve routes gaan benutten.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 9 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

5. De verkeersprofielen zijn te krap voor de beoogde menging van verkeersstromen (een buslijn, voetgangers, fietsers, personenauto's, vrachtverkeer en heftrucks).

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 10 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

6. Met diverse uitritten van bedrijven met groot transport worden verkeerssituaties onvoorspelbaar.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 11 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

7. Adressant geeft aan dat bij de verkeersonderzoeken de toekomstige wegprofielen als uitgangspunten zijn genomen en dat het haalbare profiel op de Distelweg, daar waar de verkeersintensiteit het hoogst is, nog geen 21 meter en op de Asterweg 19,80 tot 22,30 meter bedraagt.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 12 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

8. Adressant merkt op dat geen aandacht wordt besteed aan de kruispunten Ridderspoorweg - Distelweg en Distelweg - Asterweg, zijnde twee kruispunten op nog geen 25 meter van de op- en afrit en laad- en losplaats van het bedrijf van adressant.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 13 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

9. Adressant merkt op dat de beoogde wegprofielen niet als verkeersbestemming zijn opgenomen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 14 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

10. Adressant merkt op dat de inrichtingsvarianten voor de wegen tot op heden niet bekend zijn gemaakt en dat het hierdoor niet mogelijk is om de invloed van deze varianten op de aanliggende kavels te beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 15 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

11. De verbreding van de wegprofielen overeenkomstig de in de onderzoeken gehanteerde uitgangspunten gaat volgens adressant ten koste van bedrijfsbebouwing.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 16 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

12. Adressant merkt op dat in de verkeersonderzoeken geen aandacht is besteed aan de situering van de huidige op- en afritten van de aanwezige bedrijven.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 17 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

13. De verkeersonderzoeken houden volgens adressant geen rekening met de parkeerbelasting op de openbare weg door bestaande bedrijven en het effect hiervan op de verkeersveiligheid. Bij de meeste bedrijven in de huidige situatie is het niet mogelijk op eigen terrein te parkeren.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 19 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

14. De toekomstige wegprofielen dienen volgens adressant met een arcering te worden opgenomen op de plankaart.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 20 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

15. Adressant verzoekt om af te zien van strengere geluidsvoorschriften zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek bestemmingsplan Buiksloterham van 11 juli 2008.

Beantwoording:

In het kader van bestemmingsplan Buiksloterham is in eerste instantie een nadere geluidseis opgelegd. Bij nader inzien bleek het niet noodzakelijk om deze nadere eis op te leggen en is van deze maatregel afgezien. Daarmee zijn de

grenswaarden voor geluid, zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit, van kracht gebleven en is derhalve al tegemoet gekomen aan het verzoek van de adressant.

16. Adressant verzoekt voor zijn bedrijf de richtafstand voor geur van 100 meter aan te houden, in overeenstemming met de VNG-methodiek en merkt hierbij op dat volgens het rapport 'Inventarisatie geuremissie Buiksloterham Amsterdam-Noord' (27 februari 2008) een afstand van 50 meter moet worden aangenomen. Overigens overlapt volgens adressant reeds bij een dergelijke afstand de geurcirkel de geplande woningbouw.

Reactie:

Zie reactie onder 1.

17. Adressant vraagt waarom niet alle locaties met een bestemming 'Gemengd' in het "Overzichtsrapport bodem Buiksloterham" zijn opgenomen als locatie waarvoor het stadsdeel zich actief inzet voor realisatie van woningbouw. Er zijn locaties opgenomen die vallen binnen de milieufacturen zoals voorgeschreven door de VNG.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 21 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

18. Het integraal ophogen van het gebied kan volgens adressant leiden tot grondwateroverlast, instabiliteit van de grond en verspreiding van aanwezige bodemverontreiniging.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 22 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

19. Adressant stelt dat per perceel moet de nulsituatie met betrekking tot de grondwaterstand moet worden vastgelegd, zodat de consequenties van de grondwaterveranderingen, veroorzaakt door de ophogingen kunnen worden toegewezen aan de veroorzaker.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 23 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

20. Verzakkingen op het terrein van adressant kunnen volgens hem leiden tot schade aan de vloestofdichte vloeren en vloestofbaden van het bedrijf.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 24 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerpbestemmingsplan.

21. Adressant vraagt aanvullend onderzoek te doen naar de effecten op de grondwatersituatie van de tot op heden uitgevoerde bouwwerkzaamheden.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 25 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

22. Adressant verzoekt het percentage woningbouw op zijn perceel op te schalen naar minimaal 60 procent en de floorspace-index te verhogen naar 2.

Beantwoording:

Aan de ruimte die dit bestemmingsplan biedt om woningbouw te realiseren ligt de afweging ten grondslag waarbij enerzijds de financiële aspecten worden beschouwd, maar ook wordt gekeken naar het ruimtelijk/planologisch eindbeeld. Om te voorkomen dat woningbouw te zeer de boventoon voert is deze functie gemaximeerd. Hiermee ontstaat een evenwichtige menging van functies, waarbij ook voldoende ruimte wordt geboden voor andere functies dan woningbouw.

Uit een stedenbouwkundige studie blijkt, dat deze plek, in het 'scharnier' tussen Distelweg en Asterweg, zich inderdaad leent voor een stevig bouwvolume, waarbij een floorspace-index van 2,3 als maximum wenselijk is. Mede gezien het feit dat elders in het plangebied (kop Distelweg) de bebouwingsmogelijkheden, ten opzichte van hetgeen het ontwerpbestemmingsplan mogelijk maakte, zijn ingeperkt kan daarom aan de strekking van het verzoek van adressant worden voldaan, door de maximale floorspace-index voor het betreffende bestemmingsvlak te verhogen van 1,5 naar 2,3. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor het bestemmingsplan op dit punt gewijzigd vast te stellen.

23. Adressant verzoekt het minimum aantal doorzichten op zijn perceel te beperken tot 1.

Beantwoording:

In het bestemmingsplan zijn op het perceel van de adressant geen doorzichten verplicht gesteld.

24. Het is niet duidelijk of het bestemmingsplan valt onder de Wet op de Ruimtelijke Ordening van voor 1 juli 2008 of de nieuwe wet van daarna.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 31 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

25. Om te kunnen beoordelen of de gemeente op een juiste manier komt tot een verdeling van opbrengsten en kosten binnen het gebied, verdient volgens adressant een exploitatieplan conform de nieuwe Wro de voorkeur boven een verwijzing naar het Investeringsbesluit Buiksloterham.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 32 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

26. Adressant acht de openbaarheid van het exploitatieplan van belang omdat:
- De gemeente deelt in de verhoging van de marktwaarde van de in erfpacht uitgegeven gronden. De spelregels hiervoor moeten eenduidig en toetsbaar zijn.

- Het is van belang inzicht te hebben in de bijdrage van de marktpartijen in de gebiedsexploitatie.
- Daarmee de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is te beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 33 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

27. Adressant verzoekt aan artikel 3.2 sub c en 4.5 sub f toe te voegen 'en/of per bestemmingsvlak en/of aaneengesloten eigendomssituatie'.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 1 van Ymere Gebieds- en projectontwikkeling.

28. Adressant verzoekt aan artikel 3.2 sub g en 4.2 sub q toe te voegen dat de huidige op- of afritten worden gerespecteerd.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 35 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

29. Adressant verzoekt aan artikel 4.4 sub a toe te voegen: 'mits dit geen negatief effect heeft op de ontwikkelingsmogelijkheden voor de buurkavels'.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 36 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

30. Adressant verzoekt aan artikel 4.5 sub m een normering voor bezoekersparkeren toe te voegen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 37 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

31. Adressant verzoekt de Staat van Inrichtingen behorende bij het bestemmingsplan uit te breiden met de richtafstanden zoals opgenomen in de activiteitenlijst van de VNG.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 38 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-bestemmingsplan.

Zienswijze ingediend op ontwerpbesluit vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder voor bestemmingsplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat vanwege de aan- en afvoer met zwaar transport het bedrijf verkeersgeluid veroorzaakt. Dit zal met de menging van functies alleen maar toenemen door de menging van verkeersstromen en omdat er steeds meer obstakels op de weg zullen zijn.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 1 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden.

2. De vaststelling van hogere geluidwaarden maakt het volgens adressant mogelijk om woningen, scholen en medische voorzieningen in de directe omgeving van het bedrijf van adressant te realiseren, hetgeen de mogelijkheid tot een optimale bedrijfsvoering en de courantheid van het perceel steeds verder zou beperken.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 2 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden.

3. Er ontstaat volgens adressant een onwerkbaar situatie en een verslechtering van het bedrijfsklimaat.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 3 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-besluit vaststelling hogere grenswaarden.

Zienswijze ingediend op ontwerp-exploitatieplan Buiksloterham

1. Adressant stelt dat een transformatie van het gebied naar wonen/werken om milieutechnische en ruimtelijke redenen niet verenigbaar is met de aanwezigheid van zijn bedrijf. Een oplossing zou zijn dat de gemeente bijdraagt in de kosten van een bedrijfsverplaatsing of het bieden van faciliteiten aan adressant of een potentiële koper, middels het bestemmingsplan.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 1 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatieplan.

2. Het exploitatieplan kan volgens de adressant de waarde van het erfpachtrecht van adressant negatief beïnvloeden. Adressant lijdt hierdoor schade. Het verkrijgen van een duidelijk beeld van de financiële consequenties, voortvloeiende uit het exploitatieplan, is volgens hem dan ook onontbeerlijk. Die hiervoor relevante informatie is, aldus adressant, onvoldoende beschikbaar.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 2 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatieplan.

3. Adressant vraagt duidelijk aan te geven welke gronden nodig zijn voor de reconstructie van de openbare ruimte, maar nog niet in eigendom zijn bij de gemeente.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 3 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatieplan.

4. Adressant verzoekt in het exploitatieplan de wijziging van de wegprofielen zoals in overleg overeengekomen, aan te geven.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 4 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

5. Adressant vraagt de parameters van het gehanteerde rekenmodel aan te vullen met het rekenpercentage waarmee de netto contante waarde van de kasstroom is berekend.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 5 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

6. Adressant verzoekt de parameters toe te voegen waarop de ramingen per kostensoort zijn gebaseerd, ook voor de onderliggende onderdelen. Zonder de volumes en aantallen en kostprijseenheden is een beoordeling van de cijfers niet mogelijk.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 6 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

7. Adressant verzoekt om nader toe te lichten hoe de taxaties tot stand zijn gekomen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 7 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

8. Adressant stelt dat Overhoeks ten minste 30 procent veroorzaakt van de toename van de verkeersdruk die de realisatie van Overhoeks en Buiksloterham tot gevolg heeft. Waarschijnlijk zelfs meer omdat de transformatie van Buiksloterham aan de markt wordt overgelaten. Adressant verzoekt daarom de bijdrage van Overhoeks te verhogen naar een reëel niveau, inclusief een goede onderbouwing.

Beantwoording:

Zie de reactie op hetgeen onder zienswijze 2 door Beheermaatschappij E. Koopman B.V. / Koopman International B.V. naar voren is gebracht.

9. Adressant verzoekt een toelichting toe te voegen waarin een overzicht wordt gegeven van het totaalbedrag en de wijze waarop de kosten zijn verdeeld, teneinde de kostentoedeling te kunnen beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 9 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

10. Adressant stelt dat de uitgifteprijs de basis zijn voor het vaststellen van een nieuwe erfpachtcanon bij bestemmingswijziging. Adressant verzoekt de onderliggende residuele waardeberekeningen aan de gehanteerde uitgifteprijs toe te voegen, teneinde deze te kunnen beoordelen.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 10 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

11. Adressant wijst er op dat er onzorgvuldigheden in de tabellen zitten (bijvoorbeeld tabel G).

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 11 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

12. Uit een reproductie van de kasstroom lijkt te volgen dat gewerkt is met verschillende percentages voor het berekenen van de contante waarde van de kasstroom.

Beantwoording:

Zie reactie onder zienswijze 12 van Air Products Nederland B.V. op het ontwerp-exploitatatieplan.

13. Adressant verzoekt de aangepaste berekeningen en tabellen toegestuurd te krijgen, met vermelding van de plaatsen waar deze zijn aangepast.

Beantwoording:

Wij hebben het aangepaste ontwerp-exploitatatieplan zoals dat in de raadsvoordracht is opgenomen de adressant toegestuurd.

2.12 Ydefix Schaverij

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

Op aandringen van stadsdeel Amsterdam Noord heeft adressant het bedrijf Ydefix zeven jaar geleden verplaatst van de Korte Papaverweg naar Papaverweg 37. Die locatie heeft volgens adressant een milieuzone 3-4, passend bij zijn werkzaamheden als schaverij. De met dit bestemmingsplan voorgenomen bestemming van wonen en bedrijfsmatige activiteiten zou hiermee in conflict zijn.

Beantwoording:

Naar aanleiding van deze zienswijzen is de feitelijke en vergunde milieusituatie van het bedrijf onder de loep genomen. Hieruit volgt dat binnen het betreffende bestemmingsvlak milieugevoelige functies zoals woningbouw niet verenigbaar zijn met de aanwezigheid van het bedrijf. Op grond van deze resultaten stellen wij de gemeenteraad voor om aan deze zienswijze tegemoet te komen door het bedrijf toe te voegen aan de lijst van uitzonderingen op de toegestane milieuhindercategorieën zoals opgenomen in artikel 4 lid 5 en conform de wens van de adressant woningen en andere milieugevoelige functies binnen het bestemmingsvlak uit te sluiten door ook hier de 'zone wet milieubeheer' aan te geven.

2.13 Ymere Gebieds- en projectontwikkeling

Zienswijze ingediend op ontwerpbestemmingsplan Buiksloterham

1. Adressant stelt voor om een ontheffingsmogelijkheid op te nemen in het bestemmingsplan waarmee een hoger aandeel wonen per perceel toegestaan kan worden voor zover het maximale aandeel gemeten over meerdere aaneengesloten percelen niet wordt overschreden.

Beantwoording:

Om niet alleen op de schaal van het plangebied als geheel, maar ook binnen de bestemmingsvlakken een min of meer evenredige verdeling van woningen te garanderen is het uitgangspunt opgenomen dat de percentages woningbouw per perceel moeten worden aangehouden, dus op een gedetailleerder niveau dan wanneer de percentages alleen voor het plan als geheel zouden gelden. Dit is een essentiële stedenbouwkundige randvoorwaarde.

Adressant heeft echter gelijk als hij wijst op situaties waarin het vasthouden aan een evenredige verdeling van woningbouw over de percelen niet realistisch is. Te denken valt aan de situatie waarbij meerdere kleine percelen in eigendom zijn bij één eigenaar. Het kan wenselijk zijn om, bijvoorbeeld vanwege de beperking van de geluidhinder van het wegverkeer, relatief veel woningen te realiseren aan de zijde die het minst met geluid wordt belast.

Om in voorkomende gevallen een goede afweging te kunnen maken moet een dergelijke clustering van percelen echter niet als direct recht worden opgenomen, maar worden gekoppeld aan een ontheffingsmogelijkheid. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor om naar aanleiding van deze zienswijze het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, met dien verstande dat in het bestemmingsplan de mogelijkheid wordt opgenomen dat burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van een aangegeven maximum woningbouwpercentage, mits de betreffende maxima, gerekend over meerdere percelen niet wordt overschreden.

2. Adressant stelt voor om een ontheffingsmogelijkheid op te nemen voor de bouw van woningen binnen 50 meter van de gronden met de bestemming 'Bedrijf', om zodoende ook in dit opzicht de maximale verhouding wonen en werken over meerdere aaneengesloten percelen mogelijk te maken.

Beantwoording:

De beperking dat binnen 50 meter van het bedrijventerrein geen woningen zijn toegestaan zorgt ervoor dat de daar toegestane bedrijvigheid (maximaal milieuhindercategorie 3.2, met daarbij maatbestemmingen voor reeds aanwezige bedrijven uit een zwaardere categorie) goed kunnen functioneren. Ook al zou de situatie op enig moment de bouw van woningen binnen de 50 meter contour milieutechnisch mogelijk maken, dan nog is dit ongewenst aangezien het bestemming 'Bedrijf' altijd nog de vestiging van nieuwe bedrijven uit milieuhindercategorie 3.2 mogelijk maakt. Bij dergelijke bedrijvigheid hoort een minimale afstand tot woonbebouwing van 50 meter.

3. Binnen de bestemming 'Verkeer-1 en -2' zijn de gronden volgens adressant niet bestemd voor parkeervoorzieningen. Adressant verzoek om de mogelijkheid op te nemen om een parkeervoorziening te realiseren.

Beantwoording:

Binnen de bestemming 'Verkeer-1' en 'Verkeer-2' (artikel 6) zijn in lid 1 onder meer wegen en pleinen aangegeven als toegestane functies aangegeven. Het gebruik als ongebouwde parkeervoorziening kan worden gezien als een gangbaar gebruik van wegen en pleinen. Zo is dit in dit bestemmingsplan ook bedoeld. Om in de toekomst misverstanden te voorkomen is dit nu expliciet in de toelichting aangegeven.

4. Adressant ziet geen verschil tussen de begrippen "functieaanduidingsvlak" en "bouwaanduidingsvlak". Deze begrippen worden, aldus adressant, ook niet gedefinieerd.

Beantwoording:

De gebiedsaanduidingen voor een functieaanduidingsvlak en een bouw-aanduidingsvlak zijn conform de door het ministerie van VROM voorgeschreven tekenwijze aangegeven. Daar waar het gaat om een aanduiding die verband houdt met het nader regelen van de ter plaatse toegestane functies is sprake van een functieaanduidingsvlak. Daar waar sprake is van een aanduiding van een plaatselijk geldende bouwregel betreft het een bouwaanduidingsvlak. De bijbehorende lettercoderingen voor functieaanduidingen zijn op de plankaart overigens aangegeven met ronde haken, de lettercoderingen voor bouw-aanduidingen zijn aangegeven met cursieve tekens en rechte haken. Ook dit weer conform de standaardnormen van VROM.

Daar waar de regels verwijzen naar de verschillende aanduidingen blijkt welke regeltechnische gevolgen de aanduidingen hebben. Het in de regels opnemen van definities is aan de orde wanneer een begrip specifiek moet worden ingeperkt. Een verduidelijking van een begrip is meer op zijn plaats in de toelichting bij het bestemmingsplan. De onderhavige verduidelijking is daar dan ook opgenomen.

5. Adressant stelt dat de aanduiding sgd-spl (specifieke vorm van gemengd stedelijke plint) niet nader wordt omschreven.

Beantwoording:

In artikel 4 lid 5 sub q wordt aangegeven dat binnen de bestemming 'Gemengd' uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'stedelijke plint' (volgens de standaardcodering van VROM aan te duiden als 'sgd-spl') detailhandel is toegestaan. Daarmee is aangegeven wat de bedoeling is van die aanduiding.

6. Adressant ziet graag de functie detailhandel perifeer (dhp) toegevoegd naast de Karwei (hoek Ridderspoorweg / Klaprozenweg).

Beantwoording:

Het gebied binnen het bestemmingsplan waarvoor geldt dat perifere detailhandel is toegestaan komt in grote lijnen overeen met het gebied waar deze functie nu reeds is gevestigd. Het (stadsdeel)beleid voor detailhandel is er niet op gericht dit gebied substantieel uit te breiden.

7. Adressant geeft aan dat de plankaart niet goed leesbaar is vanwege de over elkaar gelegen gebiedsaanduidingen.

Beantwoording:

De plankaart is getekend conform de standaard zoals deze door het Ministerie van VROM is opgesteld. De leesbaarheid van een papieren exemplaar is inderdaad niet uitmuntend, maar alle onderdelen van de plankaart zijn eensluidend te identificeren.