

× Gemeente  
× Amsterdam  
×

## Bestemmingsplan NDSM-Werf West

Vastgesteld

## Colofon

### Opdrachtgever

Opdrachtnemer      Dienst Ruimtelijke Ordening, Team Juridische en Milieuzaken De Dienst Ruimtelijke Ordening is onderdeel van de OntwikkelingsAlliantie en werkt daarin intensief samen met de diensten Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Economische Zaken, het Ontwikkelingsbedrijf, ProjectManagement Bureau en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam.

IMRO\_idn            NL.IMRO.0363.N1011BPSTD-VG01

Datum print        13 Mei 2014

Planstatus         vastgesteld

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheidsverdeling	7
<b>Hoofdstuk2</b>	<b>Plankader</b>	<b>9</b>
2.1	Beschrijving van het plangebied	9
2.2	Geschiedenis van het plangebied	10
2.3	Geldend planologisch kader	11
<b>Hoofdstuk3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>13</b>
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.5	Stadsdeel beleid	20
<b>Hoofdstuk4</b>	<b>Het ruimtelijk kader</b>	<b>23</b>
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	23
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	25
<b>Hoofdstuk5</b>	<b>Milieueffectrapportage</b>	<b>27</b>
5.1	Algemeen	27
5.2	Wetgeving	27
5.3	Inhoud MER	28
5.4	Conclusie	34
<b>Hoofdstuk6</b>	<b>Verkeer en parkeren</b>	<b>35</b>
6.1	Beleid, wet- en regelgeving	35
6.2	Autoverkeer	36
6.3	Openbaar vervoer	37
6.4	Langzaam verkeer	38
6.5	Parkeren	38
<b>Hoofdstuk7</b>	<b>Regeling milieuhinderlijke functies</b>	<b>41</b>
<b>Hoofdstuk8</b>	<b>Geluid</b>	<b>43</b>
8.1	Algemeen	43
8.2	Wet- en regelgeving	43
8.3	Resultaten onderzoeken	45
8.4	Conclusie	56
<b>Hoofdstuk9</b>	<b>Luchtkwaliteit</b>	<b>57</b>
9.1	Algemeen	57
9.2	Beleid, wet- en regelgeving	57
9.3	Resultaten onderzoeken	59
9.4	Conclusie	59
<b>Hoofdstuk10</b>	<b>Veiligheid</b>	<b>61</b>

10.1	Externe veiligheid	61
10.2	Nautische veiligheid	65
10.3	Sociale veiligheid	68
<b>Hoofdstuk11</b>	<b>Bodem</b>	<b>71</b>
11.1	Algemeen	71
11.2	Regelgeving	71
11.3	Resultaten onderzoeken	71
<b>Hoofdstuk12</b>	<b>Hoogbouweffecten</b>	<b>73</b>
12.1	Inleiding	73
12.2	Hoogbouweffectrapportage	74
12.3	Regeling in het bestemmingsplan	76
12.4	Conclusie hoogbouw	76
<b>Hoofdstuk13</b>	<b>Cultuurhistorieen archeologie</b>	<b>77</b>
13.1	Algemeen	77
13.2	Regelgeving	77
13.3	Cultuurhistorische effectrapportage	79
13.4	Archeologie	80
<b>Hoofdstuk14</b>	<b>Water</b>	<b>81</b>
14.1	Algemeen	81
14.2	Regelgeving	81
14.3	Watertoets	84
14.4	Conclusie	86
<b>Hoofdstuk15</b>	<b>Overige hinder</b>	<b>87</b>
15.1	Geur	87
15.2	Stofhinder	90
<b>Hoofdstuk16</b>	<b>Duurzaamheid</b>	<b>93</b>
<b>Hoofdstuk17</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>95</b>
17.1	Algemeen	95
17.2	Artikelsgewijze toelichting	95
17.3	Regeling dove- of vliesgevels vanwege industrielawaai	104
<b>Hoofdstuk18</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>109</b>
<b>Hoofdstuk19</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>111</b>
19.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	111
19.2	Maatschappelijk overleg	113



# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Aanleiding**

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

Vanwege de unieke ligging aan het IJ en de korte afstand tot het centrum heeft de gemeente al geruime tijd plannen om de werf te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd gebied voor wonen, werken en voorzieningen. Door het vaststellen van het Investeringsbesluit NDSM-werf heeft de gemeente groen licht gegeven aan de herontwikkeling. Gezien de omvang van de hele werf, het grootschalige nieuwbouwprogramma en de complexiteit van de ontwerpopgave van het westelijke gedeelte van de werf worden twee bestemmingsplannen opgesteld voor de NDSM-werf. Inmiddels is er een bestemmingsplan vastgesteld voor het oostelijke gedeelte van de werf, waar de monumentale loodsen verder worden ontwikkeld. Dit bestemmingsplan voorziet in de nieuwbouw op de braakliggende gronden in het zuidelijk gedeelte van het plangebied. Voor de overige gronden wordt het huidige bestaande gebruik vastgelegd, waarbij tevens ruimte wordt geboden voor nieuwe functies, zoals wonen. Het huidige bestemmingsplan laat alleen de vestiging van bedrijven toe.

### **1.2      Bevoegdheidsverdeling**

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

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





## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Beschrijving van het plangebied

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



*Situering plangebied in de stad*

Onderliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het westelijke gedeelte van de voormalige werf, begrensd door de Klaprozenweg en de TT Vasumweg aan de noordzijde, door de MS Van Riemsdijkweg aan de oostzijde, het IJ aan de zuidzijde en door de Melissapier aan de TT Melissaweg aan de westzijde. De exacte begrenzing wordt hieronder weergegeven.



*De exacte begrenzing van het plangebied*

Het noordelijke gedeelte van het plangebied is een bedrijventerrein. Het zuidelijke gedeelte van het plangebied ligt grotendeels braak. Hier is inmiddels het hoofdkantoor van HEMA en van de Vereniging van Nederlandse Uitgevers (VNU) gevestigd. Verder staan hier enkele tijdelijke gebouwen, zoals de studentenunits en het gebouw van ROC ASA. In het watergedeelte aan de westelijke kant van het plangebied zijn de jachthaven Amsterdam Marina en het hoofdgebouw van de HISWA gevestigd. Hier staat tevens het aansprekende Kraanspoorgebouw, een verzamelgebouw voor creatieve bedrijven.

## **2.2 Geschiedenis van het plangebied**

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

In 1909 werd besloten om het zuidoostelijk deel van de polder, waar het huidige plangebied ligt, in te richten als baggerplaats. Na de ophoging met bagger was het de bedoeling om hier industrie te vestigen. In 1916 werd besloten het terrein in erfpacht te geven aan de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij. Door een fusie met de Nederlandse Dok Maatschappij ontstond in 1946 de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij. In het topjaar 1953 werkten hier ruim 9.000 mensen. Als gevolg van de toenemende buitenlandse concurrentie in de scheepsbouw en de oliecrisis in de jaren '70 van de vorige eeuw moest de werf in 1985 definitief sluiten. Een deel van de bedrijfsactiviteiten werd overgenomen door het bedrijf Shipdock ten noordwesten van het plangebied.



*scheepswerf*

Hierna kwam een periode van leegte en verval. In de jaren 1980 en 1990 waren er pogingen om vervangende bedrijvigheid te laten vestigen in het gebied. In de noordelijke strook en langs de MS Van Riemsdijkweg werd een aantal kleinschalige bedrijven opgericht. Het grootste gedeelte van de werf bleef echter braak liggen. In deze situatie kwam verandering toen kunstenaars en creatieve bedrijven, zoals IDTV en MTV het gebied ontdekt hebben. Inmiddels zitten in het plangebied meerdere broedplaatsen en ondernemingen met name uit de creatieve sector. Tegenwoordig is de NDSM-werf weer een levendig en aantrekkelijk gebied.

### **2.3 Geldend planologisch kader**

Het vigerende juridisch-planologisch kader is het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein dat op 15 december 1999 werd vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Noord en op 27 juli 2000 werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland. Het bestemmingsplan laat vestiging van bedrijven toe, waaronder ook bedrijven die potentieel veel milieuhinder kunnen veroorzaken, zoals grote lawaaimakers.

Met een partiële herziening van dat bestemmingsplan die op 25 januari 2012 door de deelraad werd vastgesteld, is de vestiging van de hierboven genoemde zwaardere bedrijven uitgesloten. Met deze herziening werd tevens de status van gezoneerd industrieterrein opgeheven.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de Stadsregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam en stadsdeel Noord beschreven. In dit hoofdstuk wordt alleen het algemene ruimtelijke beleid beschreven. Het sectoraal beleid staat in het betreffende hoofdstuk genoemd, zie hoofdstukken 6 tot en met 16 hierna.

### 3.1      Rijksbeleid

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

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), op 22 november 2011 door de Tweede Kamer aangenomen, definieert de beleidsverantwoordelijkheid van het rijk inzake de ruimtelijke ordening en mobiliteit.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De structuurvisie vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040.

#### **AMvB Ruimte**

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

Op 1 oktober 2012 werd het besluit aangevuld met - onder meer - de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen en duurzame verstedelijking.

Bestemmingsplannen moeten zoveel mogelijk hun bijdrage leveren aan uitvoering van dit rijksbeleid. Hoewel het bestemmingsplan NDSM-werf West met de toegestane functieverruiming bijdraagt aan de versterking van de concurrentiepositie van Amsterdam, heeft het geen of nauwelijks invloed op de doelen van het rijksbeleid. De bepalingen van het Barro (voor zover relevant) worden in acht genomen. Met betrekking tot het onderwerp 'vaarwegen' zie verder paragraaf 10.2 Nautische veiligheid.

## 3.2 Provinciaal beleid

### **Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid**

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

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De Provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen wordt ingespeeld op de veranderingen in de bevolkingsontwikkeling op langere termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie draagt ze bij aan de CO<sub>2</sub>-reductie. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de Provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

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

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

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

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

### **Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie 2010**

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

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

- energie;
- landbouw.

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

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

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

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

### **3.3 Regionaal beleid**

#### **3.3.1 Stadsregio Amsterdam**

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

##### **Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam**

De ambitie van de Stadsregio Amsterdam is om een dynamische en fijnmazige detailhandelsstructuur in de stadsregio Amsterdam te realiseren.

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis -op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen. Behoud van een fijnmazige detailhandelsstructuur blijft een centraal uitgangspunt van het detailhandelsbeleid. Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van food van bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- versterking van bestaande winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Om deze ambitie te realiseren, zet de Stadsregio in op een aantal speerpunten:

terughoudendheid in het toevoegen van nieuwe meters;

- meer ruimte voor kwaliteit;
- maatwerk op de perifere locaties;



- pro-actief acquisitiebeleid.

### **Regionale woonvisie**

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

### **3.3.2 Overig regionaal beleid**

#### **Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (PlaBeKa)**

In het Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (PlaBeKa) werken gemeenten, waaronder Almere, Amsterdam, Haarlem, Haarlemmermeer en Zaanstad, samen met Flevoland, Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA) om als Noordvleugel beter op de wensen van het internationale bedrijfsleven in te kunnen spelen. PlaBeKa werkt een regionaal programma uit waaruit blijkt welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen, waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken. Voor dit bestemmingsplan is relevant dat op Noordvleugelniveau de PlaBeKapartners de intentie hebben uitgesproken om 3,5 miljoen m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak planaanbod van kantoren uit de markt te nemen.

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

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

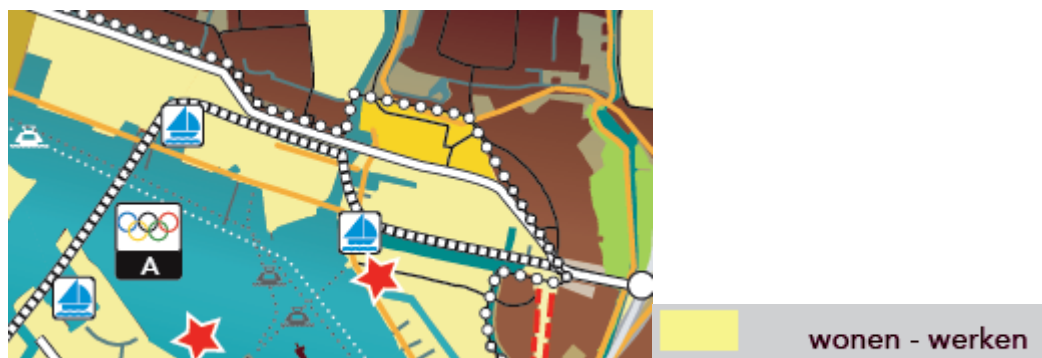
#### **Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch Sterk en Duurzaam**

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

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

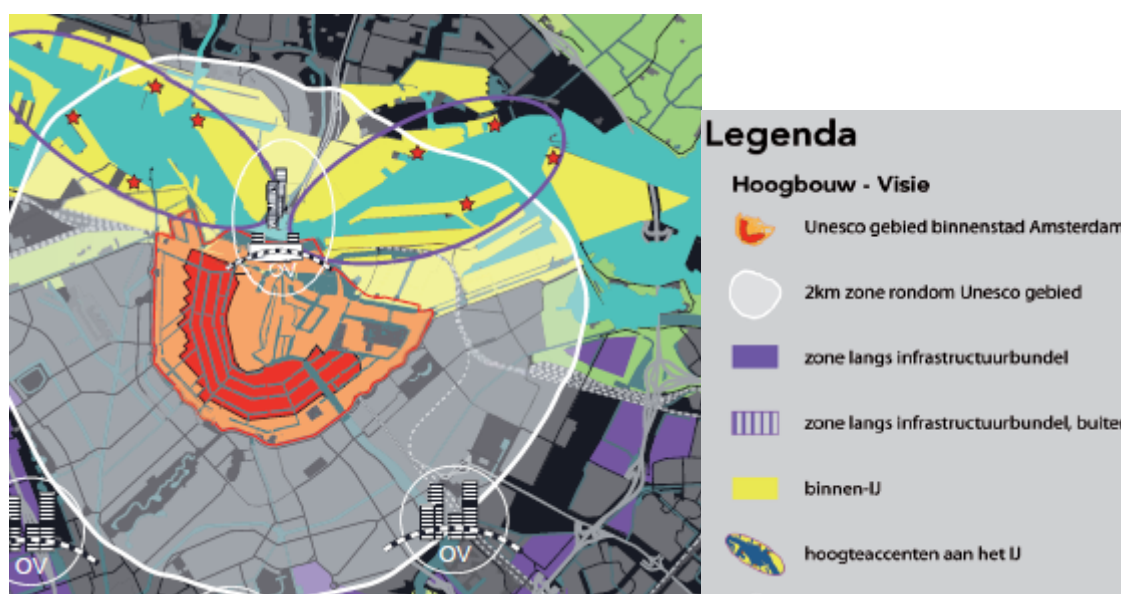
- uitrol centrumgebied;
- verweving metropolitane landschap en stad;
- herontdekking van het waterfront: het IJ centraal.

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



*Uitsnede uit Totaalkaart Structuurvisie*

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



*Uitsnede van de Structuurvisie, Kaart Visie hoogbouw*

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid gegeven om hoogbouwaccenten tot 60 en op enkele locatie tot 120 meter te realiseren. In hoofdstuk 12 Hoogbouweffecten wordt ingegaan op de hoogbouwaspecten.

### **Kantorenstrategie Amsterdam (2011)**

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

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

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

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

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

In onderliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met de beperkingen die de Kantorenstrategie Amsterdam oplegt. Het bestemmingsplan stelt een maximum aan de realisatie van kantoren; maximum 33.065 m<sup>2</sup> bvo nieuw kantoor is in het gebied toegestaan. Hiermee wordt voldaan aan de stedelijke doelstellingen om aan het aanbod kantoren te beperken. Nieuwe kantoren worden alleen in de door de gemeente actief te ontwikkelen delen toegestaan. Bij erfpachtuitgifte zal rekening worden gehouden met de hierboven genoemde voorwaarden van de Kantorenstrategie en met de voorgeschreven fasering (zowel binnen het plangebied als op gemeentebreed niveau).

#### **Detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'**

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. We continueren de regionale afstemming. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties.

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoeks-motief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. Het nieuwe detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

### **Beleidsnotitie short stay**

Op 12 juli 2012 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor shortstay in Amsterdam. Kern van het nieuwe beleid is dat het college kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum. Ook wordt het mogelijk gemaakt om met meerdere huishoudens in een shortstay woning te verblijven met een maximumbezetting van de woning door één huishouden of vier personen die niet tot één huishouden behoren. Zo kunnen naast een huishouden bijvoorbeeld ook meerdere niet tot één huishouden behorende collega's gebruik maken van de accommodatie. Door uit te gaan van een maximum van vier personen wordt voorkomen dat ongewenste "pensionachtige" activiteiten onder de noemer van shortstay plaatsvinden.

In het voorliggende bestemmingsplan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "short stay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

### **Hotelbeleid**

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in 2007 de nota Hotelbeleid 2007-2010 vastgesteld. Hierin zijn doelstellingen geformuleerd om de krapte op de hotelmarkt, waar Amsterdam al jaren mee kampte, op te lossen en aan te sluiten bij de verwachte kwalitatieve- en kwantitatieve groei van de vraag naar hotelkamers in de stad. De ambitie is om in de periode 2006-2015 negenduizend nieuwe hotelkamers toe te voegen om te komen tot een duurzame hotelbezettingsgraad van 75%. Naast deze uitbreiding vraagt de raad om meer spreiding van hotels over de stad, een juiste verhouding tussen de verschillende hotelklassen en de realisatie van nieuwe- en vernieuwende hotelconcepten met een vraagaantrekkende werking. Een gevarieerd, verspreid en onderscheidend aanbod van hotels draagt in belangrijke mate bij aan het vestigingsklimaat, de leefbaarheid en de marketing van de stad.

In het programmakoord 'Kiezen voor de stad' is aangegeven dat het ingezette hotelbeleid binnen de huidige collegeperiode wordt voortgezet, waarbij extra aandacht aan kleinschalige initiatieven besteed zal worden. Tijdens de raadscommissie d.d. 30 maart 2011 is afgesproken dat wordt vastgehouden aan de ambities van het hotelbeleid maar dat de aanbodontwikkeling op de vraagontwikkeling afgestemd- en zo nodig bijgesteld wordt en dat raadscommissieleden jaarlijks via een grondige analyse van vraag- en aanbodontwikkeling over de voortgang van het hotelbeleid geïnformeerd worden.

### **Strategiebesluit NDSM-werf**

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

Kernpunten van het Strategiebesluit NDSM zijn het volgende:

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

### **Investeringsbesluit NDSM-werf**

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

### **Convenant Houthaven / NDSM-werf**

De gemeente Amsterdam (de toenmalige stadsdelen Amsterdam-Noord en Westerpark, en de centrale stad), de provincie Noord-Holland en de havenbedrijven Cargill/Igma, Amfert en Eggerding hebben in 2009 een convenant getekend over woningbouw op terreinen in de Houthaven en op de voormalige NDSM-werf, en de gevolgen daarvan voor de bedrijven. Genoemde bedrijven aanvaardden de voorgenomen woningbouw in de Houthaven en op de NDSM-werf.

Afgesproken is dat de woningbouw niet ten koste zal gaan van de bestaande milieuruimte van deze bedrijven. Daarover worden ook afspraken gemaakt met de toekomstige ontwikkelaars en bewoners. Op deze manier wordt positief samengewerkt aan de ontwikkeling van zowel bedrijven als woningbouw. Bovendien stelt de gemeente een innovatiefonds in, waaruit de bedrijven een bijdrage kunnen krijgen voor innovatieve milieumaatregelen, waardoor de bedrijven hun werkzaamheden schoner en stiller kunnen uitvoeren en de overlast voor de nieuwe woningen zal afnemen.

De gemeente en de stadsdelen zullen vijftien jaar na tekening van de convenant geen nieuwe woningbouwplannen in procedure brengen die het functioneren van de havenbedrijven in de Coenhaven en de Vlothaven kunnen belemmeren. Zulke plannen kunnen pas na twintig jaar tot uitvoering komen.

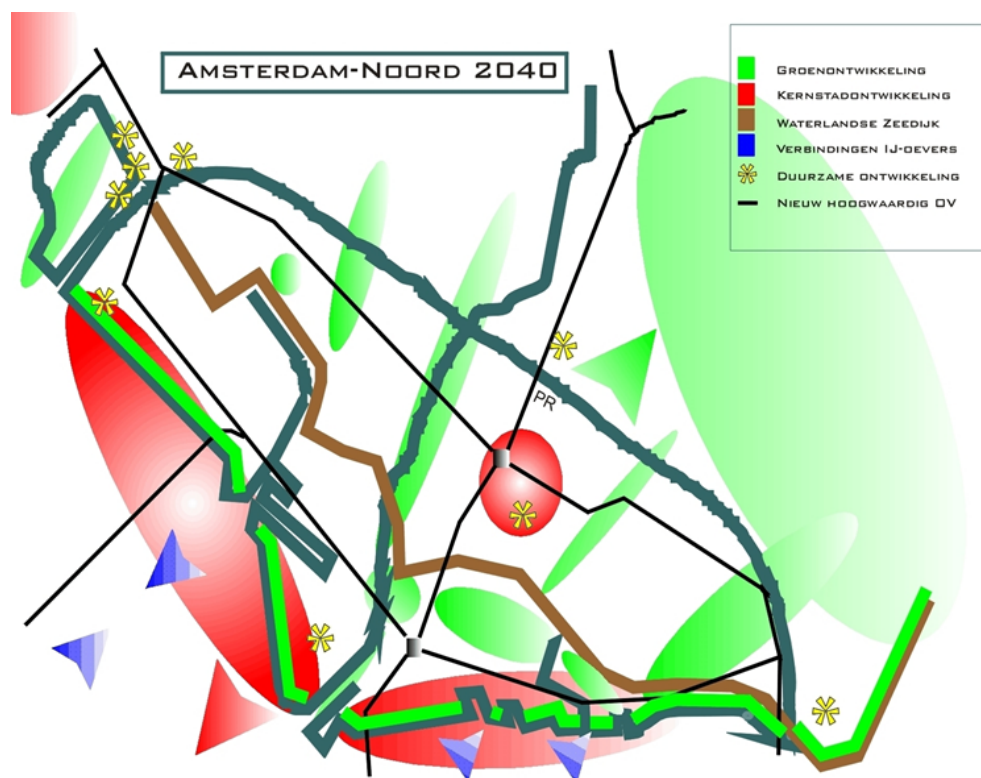
## **3.5 Stadsdeel beleid**

### **Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040**

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

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

- de bereikbaarheid van de oever moet in alle opzichten worden verbeterd;
- het IJ als zware transportroute moet verenigbaar zijn met recreatief gebruik, evenementen en een divers aanbod van personenvervoer over water tussen beide IJ-oevers;
- investeren in de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte; in versterking van de groene aders in het stedelijk gebied en in het metropolitane groen in Waterland.



*Kaart Ontwikkelingsbeeld Amsterdam-Noord 2040*

### **Horecabeleidsplan 2007-2015**

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

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

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

### **Detailhandelstructuurnota**

De Detailhandelstructuurnota Amsterdam-Noord 2005 "Ondernemen om consumenten binden" heeft de ambitie om het aanbod in winkels meer diverser en groter te maken om te voldoen aan de vraag in samenhang met de bevolkingstoename, overige ruimtelijke ontwikkelingen en de veranderende winkel trends. Naast een kwantitatieve uitbreiding wil het stadsdeel ook ruimte geven aan kwalitatief onderscheidend aanbod, rekening houdend met de kwaliteit, uitstraling, service en andere onderscheidende aspecten op een bepaalde locatie.

### **Schepen langs het IJ**

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

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

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

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

De belangrijkste groene beleidsuitgangspunten zijn:

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

## Hoofdstuk 4      Het ruimtelijk kader

Het ruimtelijk kader voor dit bestemmingsplan is vastgelegd in het Investeringsbesluit NDSM, zie paragraaf 3.4. Hieronder worden de hoofdlijnen van het Investeringsbesluit nader toegelicht. Het gehele Investeringsbesluit (inclusief Bijlagenboek) is opgenomen als bijlage 1 en 2.

### 4.1      Ruimtelijk-functionele aspecten

Zoals hierboven is reeds genoemd, wordt de NDSM-werf getransformeerd naar een hoogstedelijk woon- en werkgebied. Dit bestemmingsplan maakt deze transformatie mogelijk door het toelaten van nieuwe functies in het plangebied, zoals wonen, kantoren en voorzieningen.

Het totaal programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt is circa 390.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak hetgeen een toevoeging betekent op het bestaand (feitelijk gerealiseerd dan wel vergund) programma. Het bestaand programma van het plangebied ligt rond 80.000 m<sup>2</sup> bvo. Het grootste gedeelte van dit programma zal terecht komen op de zuidelijke, braakliggende kavels (Gemengd - 2 en Gemengd - uit te werken). Hier voert de gemeente actief grondbeleid door de uitgifte van gronden in erfpacht. Verder voorziet het bestemmingsplan in nadere intensivering van bestaande functies in het noordelijke gedeelte waarbij functieverandering ook mogelijk is (Gemengd - 1). Zo kan een bestaand bedrijf stoppen met de bedrijfsactiviteiten en bijvoorbeeld woningbouw realiseren. Bij de transformatie van het noordelijke deel heeft de gemeente slechts een faciliterende rol (passieve ontwikkelstrategie of passief grondbeleid).

Het gemengde programma bestaat uit de volgende functies.

#### **Wonen**

Gezien de stedelijke ambities om voor 2040 70.000 nieuwe woningen in Amsterdam te realiseren, wordt wonen op grote schaal toegestaan. Met 2.150 nieuwe woningen in het plangebied, wordt wonen de hoofdfunctie op de werf, zeker wat de zuidelijke, actief te ontwikkelen gedeelte van de werf betreft. Wonen wordt ook in het noordelijke deel van het plangebied toegestaan. Woningbouw in dit deel is slechts mogelijk voor zover zittende bedrijven in hun bedrijfsvoering niet worden belemmerd door de komst van woningen. Binnen de op de plankaart aangegeven zones Wet milieubeheer is woningbouw derhalve niet toegestaan.

Omdat het doel is dat de werf ook in de toekomst een levendig gemengd gebied blijft en er geen monofunctionele woonwijk ontstaat, wordt woningbouw per kavel dan wel per bestemmingsvlak beperkt. In het zuidelijke deel geldt een maximale woningbouwpercentage van 90%. In het noordelijke deel wordt de vestiging van woningen op de begane grond in principe niet toegestaan.

#### **Kantoren en de creatieve sector**

De NDSM-werf heeft zich de laatste jaren succesvol geprofileerd als creatief werkgebied. Het Kraanspoor in werf-west is een verzamelgebouw van creatieve bedrijven, waaronder IDTV, HEMA en VNU hebben hier inmiddels hun hoofdkantoor.

Vanwege het overaanbod van kantoorruimte in de regio, heeft de gemeente een nieuwe Kantorenstrategie vastgesteld, op grond waarvan een maximum wordt gesteld aan de bouw van nieuwe kantoren in de hele stad. Gelet hierop is ook een maximum aan het kantoorprogramma in de regels van het bestemmingsplan opgenomen; 79.450 m<sup>2</sup> bvo, waarvan 33.065 m<sup>2</sup> nog te realiseren is. Kantoren zijn in het noordelijke deel van het plangebied niet toegestaan.

#### **Bedrijven**

In het noordelijke deel van het plangebied (bestemming Gemengd - 1) bevinden zich enkele bedrijven die



zich na het faillissement van NDSM in het plangebied hebben gevestigd. Bedrijvigheid blijft een belangrijke activiteit op de NDSM-werf. Omdat in het plangebied ook gevoelige functies worden toegestaan, worden zware bedrijven niet toegestaan om potentiële milieuhinder te voorkomen. Zie hierover meer in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies. Uitgangspunt voor de transformatie is dat bestaande bedrijven hun bedrijfsvoering onbelemmerd moeten kunnen blijven uitoefenen. Woningbouw wordt niet toegestaan op (nader aangeduid) plaatsen waar de benodigde milieuruimte van bedrijven hierdoor beperkt zou worden.

### **Voorzieningen**

Gezien de naamsbekendheid en de gunstige ligging is het gebied in het bijzonder geschikt voor de vestiging van nieuwe voorzieningen uit de nautische, creatieve of cultureel-maatschappelijke sector. Hierbij kan gedacht worden aan (kleinschalige) galerieën en expositieruimten. Verder is het gebied aantrekkelijk voor hotels en horecazaken.

Detailhandel is ook welkom in het plangebied, maar er gelden - conform het hieronder genoemde advies van de Commissie Winkelplanning van Amsterdam - beperkingen. Detailhandel in dagelijkse goederen is gemaximaliseerd tot 2.750 m<sup>2</sup> bvo. Overige detailhandel is alleen toegestaan in nautische producten, met een maximum van 10.500 m<sup>2</sup> bvo.

Deze omvang van de detailhandel komt overeen met de metrages die zijn opgenomen in het investeringsbesluit NDSM-werf. Bij totstandkoming van dit investeringsbesluit is advies gevraagd aan de Commissie Winkelplanning Amsterdam (CWA). De CWA heeft geadviseerd maximaal 2.200 m<sup>2</sup> detailhandel in dagelijkse goederen te realiseren (uitgaande van maximaal 2.200 m<sup>2</sup> v.v.o. betekent dit een metrage van maximaal 2.750 m<sup>2</sup> b.v.o.). Daarnaast heeft de CWA gesteld dat, gezien de beperkte marktruimte, niet-dagelijkse detailhandel zonder thema te weinig onderscheidend is. De CWA heeft daarom geadviseerd detailhandel in niet-dagelijkse goederen te schrappen als wordt verwacht dat detailhandel in het thema nautisch niet kan worden ingevuld.

In het bestemmingsplan wordt het maximale metrage van 10.500 m<sup>2</sup> voor detailhandel in niet-dagelijkse goederen aangehouden. Het is een kans en hoeft niet persé te worden ingevuld als er geen markt voor bestaat. Het thema nautisch wordt conform het advies van CWA in het bestemmingsplan wel dwingend voorgeschreven. Dit past goed in de ambitie van het plangebied met nautische bedrijvigheid (o.a. HISWA hoofdkantoor) en evenementen (o.a. HISWA bootshow) en is daarmee een versterking van de identiteit en positionering van het plangebied.

Op 15 oktober 2013 is advies gevraagd over het ontwerp bestemmingsplan aan de Regionale Adviescommissie Detailhandel Noord\_Holland Zuid (RAC) en Regionale Commissie Winkelplanning Stadsregio Amsterdam. De RAC heeft op 14 november 2013 een advies gestuurd aan GS en aan Stadsdeel Noord waarin zij zich aansluit bij het advies van de Commissie Winkelplanning Amsterdam over het maximeren van het metrage dagelijkse detailhandel. De RAC adviseert negatief over het toevoegen van niet-dagelijkse detailhandel omdat de marktruimte voor niet-dagelijkse detailhandel te beperkt zou zijn en voorkeur zou moeten worden gegeven aan locaties die qua verzorgingsgebied en synergie met omgeving, het meest kansrijk zijn. In het voorliggende bestemmingsplan is dit laatste advies niet verwerkt en wordt vastgehouden aan detailhandel in het thema nautisch. Zoals hierboven reeds opgemerkt past dit thema goed op de NDSM-werf en wordt het maximale volume niet ingevuld als er geen markt voor is. Wel is naar aanleiding van het advies grootschalige detailhandel uitgesloten. Daarnaast is het bestuur zich er van bewust dat naleving van het nautische thema moet worden gehandhaafd.

Naast commerciële voorzieningen, voorziet het bestemmingsplan ook in een maatschappelijk programma. Er is een locatie voor een basisschool gereserveerd. Verder is er ook ruimte voor andere typen maatschappelijke voorzieningen, zoals hoger onderwijs.

### **Haven**

Als scheepsbouwwerf kende de NDSM een directe relatie tussen land en water. Er wordt ingezet op de vernieuwing van deze relatie door de mogelijkheid tot diverse vormen van watergebruik te bieden. De ambitie is het havenfront uit te bouwen tot een levendig milieu op het water, geclusterd rond de pieren. De ambitie, die op hoofdlijnen in het Investeringsbesluit is vastgesteld, is verder uitgewerkt in de Havenatlas NDSM, zie bijlage 4. Door de aanleg van een golfbreker is inmiddels een beschut en bruikbaar havenbekken ontstaan.

Het waterprogramma van de NDSM-werf herbergt de volgende hoofdfuncties:

#### 1. Jachthaven en HISWA Nautisch Centrum

Inmiddels is een jachthaven bij het Kraanspoor aangelegd, waar tevens de watersportbeurs HISWA gehouden kan worden. Verder staat hier ook het kantoorgebouw van de HISWA organisatie, het HISWA Nautisch Centrum Amsterdam (HNC-A). Naast HISWA Bootshow kunnen nog enkele kleine evenementen, zoals beurs voor sloepen of gebruikte vaartuigen of een tentoonstelling van klassieke vaartuigen gehouden worden.

#### 2. Havenkom

In de Havenkom worden vaste ligplaatsen aangeboden voor schepen die bijdragen aan ontstaan van een levendig en aantrekkelijk waterprogramma. Aan deze schepen en boten stelt de Havenatlas de volgende criteria:

- Slechts echte, varende schepen worden toegestaan, die aantrekkelijk zijn qua oorspronkelijke scheeps-typologie. Betonnen bakken met opbouw of vierkante dozen zijn niet welkom.
- De functie moet watergebonden zijn. Uitzondering hierop kan gemaakt worden voor schepen die door een unieke beleving een toegevoegde waarde voor de werf opleveren (bv. theaterduwbootschip, hotel-cruiseschip, restaurant-zeilschip, café-starferry, conferentie-lichtschip) en die voldoen aan de criteria voor wat betreft de verschijningsvorm van het schip. Permanente woonfuncties zijn niet toegestaan.

#### 3. Passanten

Naast vaste aanlegplekken wordt ruimte vrijgehouden voor passanten: bezoekers die de werf tijdelijk bezoeken per water. Passanten zijn waardevol voor een dynamische en diverse haven.

#### 4. Evenementen

Naast de jachthaven wordt nog een locatie vrijgehouden voor het houden van nautische evenementen. Omdat de plannen voor deze evenementen nog niet concreet genoeg zijn en daarom de aard van deze evenementen ook nog niet vaststaan, worden deze evenementen in het bestemmingsplan vooralsnog niet toegestaan.

## **4.2 Stedenbouwkundige aspecten**

De ruimtelijke structuur van het plangebied wordt gekenmerkt door een stedelijke bouwblokkenstad in hoge dichtheid. Werf West kent klassieke straten met een helder onderscheid tussen rijbaan en trottoir en een levendige plint.

#### **4.2.1 Bouwvolume**

Het toegestane programma wordt in het plangebied beperkt door specifieke gebruiksregels ten aanzien van maximum m<sup>2</sup> bvo programma; in het hele plangebied wordt maximaal een gezamenlijk programma van 390.000 m<sup>2</sup> bvo toegestaan.

Hiernaast worden slechts enkele beperkingen gesteld ten aanzien van bouwvolume en bouwhoogte; waardoor zo veel mogelijk flexibiliteit wordt geboden. De maximale bouwhoogte wordt 30 meter; een inmiddels gebruikelijke en veel voorkomende bouwhoogte aan zowel de Noordelijke als de Zuidelijke IJ-oever. Tevens is het mogelijk om hoogbouwaccenten van 60 meter toe te voegen. Op één locatie wordt zelfs een hoogbouwaccent tot 120 meter toegestaan. In hoofdstuk 12 wordt nader ingegaan op de hoogbouwaspecten.

Het maximale bebouwingspercentage per perceel is 100. Er wordt gestreefd naar intensieve bebouwing. Er wordt geen maximum floor space index voorgeschreven; indien het bouwplan in het totale programma en de maximale bouwhoogte past, is een hoge fsi acceptabel. De floorspace-index geeft per (kadastraal) perceel aan hoe groot het bruto vloeroppervlak van de gebouwen mag zijn. Een maximum van 1 betekent bijvoorbeeld dat het totale bruto vloeroppervlak per perceel net zo groot mag zijn als het oppervlak van het perceel. Als bijvoorbeeld 1/3 van het perceel wordt bebouwd, zijn maximaal 3 bouwlagen toegestaan. Voor de zuidelijke kavels (actief te ontwikkelen gedeelte) wordt uitgegaan van een minimale fsi van 3,5.

#### **4.2.2 Openbare ruimte**

In het kader van het Investeringsbesluit NDSM-werf (zie bijlage) is met het oog op de ruimtelijke toekomstvisie voor de gehele NDSM-werf een basisplan openbare ruimte opgesteld. Terwijl het oostelijke deel van de werf zo veel mogelijk open blijft, zal werf West met hoge bouwvolumes en stadse straten juist intiem aanvoelen.

##### ***Straten***

Het stedelijk grid op de werf West worden gekenmerkt door klassieke straten met een helder onderscheid tussen privé en openbaar. Het standaard profiel is niet breder dan 18 meter met een rij bomen aan de zonzijde en parkeren aan de schaduwzijde. Op de brede verhoogde stoepen komen betontegels met een deklaag van natuursteen, in de rijweg worden granietkeien toegepast. Zo wordt een robuuste, duurzame en neutrale bodem aangelegd, die niet concurreert met de rijke architectonische variatie van de gebouwen. Enkele profielen hebben, afhankelijk van de situatie, een afwijkende breedte. Dit leidt tot variaties in profielinrichting met soms een extra bomenrij of extra parkeren op straat. Een echt afwijkend profiel kent de Van Riemsdijkweg, de belangrijkste toegangsweg tot de NDSM-werf met een profiel van 30 meter. Hierbinnen is ruimte voor een brede bomenpromenade naar het water met vrij liggend fietspad naar de pont.

##### ***Kades, pieren en hellingen***

De toegankelijkheid van de oever wordt verbeterd door een steiger of boardwalk. De kades en pieren worden robuust en sober ingericht. Het zicht op het water moet zoveel mogelijk open blijven met een brede looproute. Naast het HISWA Nautisch Centrum zijn geen andere gebouwen in het water toegestaan.

## Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

### 5.1 Algemeen

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

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

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

### 5.2 Wetgeving

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

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

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

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

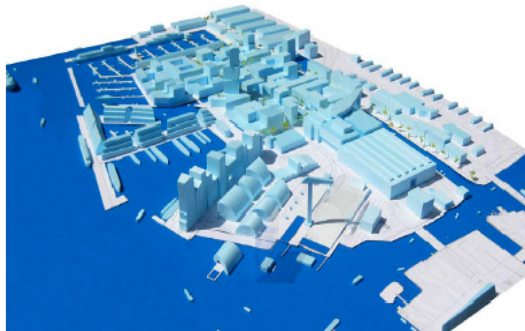
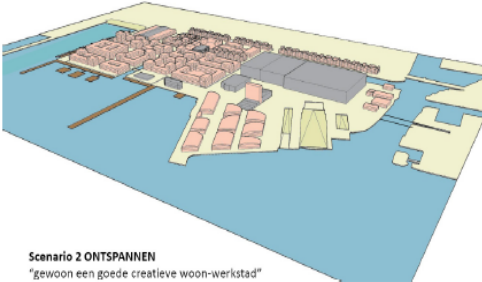

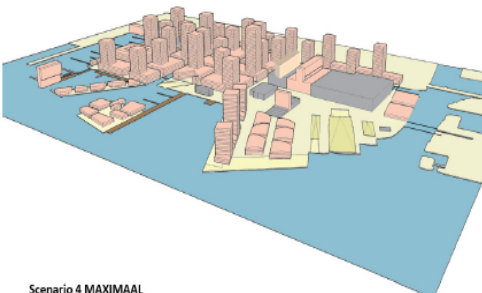
De herontwikkeling van de NDSM-werf is in meerdere opzichten een m.e.r.-beoordelingsplichtig project. Hoewel in de beginfase van de planvorming voor de NDSM-werf nog onduidelijk was of de drempels voor m.e.r.-plicht al dan niet worden overschreden, is besloten om een MER in ieder geval op te stellen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

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

## **5.3 Inhoud MER**

### **5.3.1 Scenario's en effecten**

Adviesbureau Oranjewoud heeft in opdracht van de gemeente (als initiatiefnemer voor de herontwikkeling van de NDSM-werf) een milieueffectrapport opgesteld, zie als bijlage 5. In het MER zijn de volgende vier scenario's onderzocht en vergeleken met elkaar.

<p><b>Scenario 1: Strategiebesluit</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conform strategiebesluit (ca. 740.000 m2 bvo + jachthaven van ca. 500 ligplaatsen)</li> <li>- Gemiddeld aantal evenementen</li> </ul>	<p><b>Scenario 2: Ontspannen</b></p>  <p><b>Scenario 2 ONTSPANNEN</b> "gewoon een goede creatieve woon-werkstad"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minimaal landprogramma (ca. 430.000 m2 bvo)</li> <li>- Geen jachthaven</li> <li>- Minimaal aantal evenementen</li> </ul>
<p><b>Scenario 3: Contrast</b></p>  <p><b>Scenario 3 CONTRAST</b> "verschillen tussen deelgebieden versterken"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemiddeld landprogramma (ca. 660.000 m2 bvo)</li> <li>- Geen jachthaven</li> <li>- Gemiddeld aantal evenementen</li> </ul>	<p><b>Scenario 4: Maximaal</b></p>  <p><b>Scenario 4 MAXIMAAL</b> "maximaal programma"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maximaal landprogramma (ca. 1 miljoen m2 bvo)</li> <li>- Maximaal waterprogramma (incl. Jachthaven ca. 500 ligplaatsen)</li> <li>- Maximaal aantal evenementen</li> </ul>

Scenario's

*m.e.r. Ontwikkeling NDSM-werf*

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

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

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

Vergelijken

g effecten scenario's

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat verdichting zowel negatieve (hogere verkeersaantrekkende werking) als positieve (afscherming geluid en geen realisatie projecten op andere plekken waar potentieel grotere nadelige effecten kunnen ontstaan) effecten heeft. Bij de

herontwikkeling van de NDSM-werf wordt overigens niet een concreet scenario gekozen die uitgevoerd wordt. Bij het maken van ruimtelijke keuzes wordt echter wel degelijk rekening wordt gehouden met de uitkomsten van de m.e.r.

### **5.3.2 Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.**

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

### **5.3.3 Aanbevelingen MER en doorwerking in bestemmingsplan NDSM-werf West**

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

#### **Bodem**

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

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

Op de NDSM-werf worden twee centrale parkeervoorzieningen gerealiseerd. Deze parkeergarages zijn bedoeld voor werknemers en bezoekers van nieuwe functies op de zuidelijke kavels en op werf Oost. Hiermee neemt de behoefte c.q. plicht om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren af; ontwikkelaars kunnen volstaan met kleinere parkeergarages voor alleen de bewoners van de betreffende kavels. De aanleg van ondergrondse parkeergarages in de noordstrook wordt in het bestemmingsplan uitgesloten.

Grond die hierbij vrijkomt, wordt gebruikt in een ander gedeelte van de werf voor het aanbrengen van aanplempingen. Derhalve is er een sluitend grondbalans voor dit plangebied en de gehele NDSM-werf.

#### **Verkeer en vervoer**

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

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



Neveritaweg / NDSM-sstraat zodat de MT Lincolnweg vaker wordt gebruikt dan in de huidige situatie.

Conform de aanbeveling wordt een "knip" ingesteld ter hoogte van de kruising van de TT Vasumweg, MS Tarnweg en de MS Oslofjordweg met de MS Van Riemsdijkweg. Door deze knip wordt bewerkstelligd dat een groot deel van het verkeer (met name vanuit de noordelijke kavels) de MT Lincolnweg kiest bij het verlaten van het plangebied, waardoor de druk op de MS van Riemsdijkweg en diens toegangswegen afneemt. De knip wordt ingesteld op het moment dat de toegenomen verkeerdrukke hiertoe aanleiding geeft. In de huidige situatie is er immers geen sprake van congestie. Met de geleidelijke realisatie van het programma op de NDSM-werf zal ook de druk op de wegen toenemen. De toename van de verkeersdruk wordt regelmatig gemonitord. Indien de verkeersdruk een kritiek punt zal benaderen wordt de knip ingevoerd.



*Situering van de knip*

*Aanbeveling: extra stimuleren openbaar vervoer en fiets*

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

Inmiddels rijden er nieuwe buslijnen (stadsbussen 105 en 109) op de NDSM-werf. Vanaf 2014 zal over Klaprozenweg een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) bus rijden. De gemeente zal de ontwikkeling van de NDSM-werf en in het bijzonder het gebruik van auto en openbaar vervoer monitoren en indien wenselijk worden extra maatregelen getroffen. Prioriteit heeft hierbij op korte termijn het opvoeren van de frequentie van de pontverbindingen. Op de lange termijn voorziet de Structuurvisie Amsterdam in mogelijke aanpassing van het OV-netwerk, waaronder het doortrekken van de metrolijn naar Amsterdam Noord. Hiervoor is bepaalde kritische massa nodig, die pas buiten de horizon van dit bestemmingsplan wordt bereikt.

*Aanbeveling: invoeren betaald parkeren*

Het invoeren van betaald parkeren is wenselijk om parkeeroverlast te voorkomen. Op 13 november 2013 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord besloten dat het betaald parkeren op de NDSM-werf

*bestemmingsplan\_NDSM-werf West (vastgesteld)*

ingaat per 1 april 2014.

## **Geluid**

*Aanbeveling: eerstelijns bebouwing laten aansluiten om effecten industrielawaai te verminderen*

In het bestemmingsplan wordt voorgeschreven dat de eerstelijns bebouwing aan de west- en aan het IJ-kant aaneengesloten wordt gebouwd. Op deze manier wordt bewerkstelligd dat de eerstelijns bebouwing (die ook als eerste gebouwd moet worden) voldoende afscherming biedt tegen het geluid vanuit de gezoneerde industrieterrein Westpoort en Cornelis Douwes. Zo ontstaat achter de betrokken kavels een geluidluw klimaat. Hierbij wordt wel opgemerkt dat er geen minimum bouwhoogte wordt voorgeschreven. Dat zou immers te belemmerend kunnen werken voor kleinere initiatieven die juist in de eerste fase van de herontwikkeling een aanjagende functie hebben.

*Aanbeveling: bij aanleg van buiten naar binnen bouwen (afschermende gebouwen eerst)*

In het bestemmingsplan wordt een fasering voorgeschreven die inhoudt dat de kavels aan de west- en aan het IJ-kant worden als eerste gerealiseerd. Deze fasering is tevens in lijn met het zogenaamde 6-puntenplan dat in het Investeringsbesluit NDSM is voorgeschreven. Op deze manier wordt bewerkstelligd dat eerst gebouwen worden gerealiseerd die voldoende afscherming kunnen bieden tegen het geluid vanuit de gezoneerde industrieterrein Westpoort en Cornelis Douwes. Zo ontstaat achter de betrokken kavels een geluidluw klimaat. De voorgeschreven fasering geldt alleen voor de zuidelijke kavels met betrekking waartoe de gemeente actief grondbeleid voert. Bij de passieve ontwikkeling van de noordelijke kavels heeft de gemeente weinig sturing en kan niet afdwingen dat ontwikkelingen in een bepaalde volgorde zullen zich plaatsvinden.

*Aanbeveling evenementenlawaai: beperken toegestane geluidniveau en frequentie van evenementen*

Deze aanbeveling heeft met name betrekking op evenementen op de NDSM-werf Oost en werd aldus betrokken bij het opstellen van dat bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan beperkt tevens het aantal evenementen die in de haven mogen gehouden worden. Deze evenementen hebben een nautisch karakter (denk aan watersportbeurzen e.d.) en er worden dus geen concerten met (zeer) hoge geluidniveaus gehouden. Beperking van de geluidniveaus (indien noodzakelijk) vindt plaats in het kader van de vergunningverlening op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (de evenementvergunning). Het aantal evenementen wordt in het bestemmingsplan beperkt.

## **Duurzaamheid**

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

Met de ontwikkeling van de NDSM-werf wordt bijgedragen aan duurzame stedenbouw. Het plan hergebruikt en transformeert op intensieve wijze een centraal gelegen vrijgevallen en vervuilde industriële locatie. Bovenop de wettelijk voorgeschreven regels (die voor nieuwbouw al voldoende streng zijn) worden op de NDSM-werf West geen dwingende maatregelen voorgeschreven. De gemeente zal ontwikkelende partijen (door middel van subsidies e.d.) stimuleren om nieuwbouw duurzaam te laten uitvoeren. De gemeente zal in de openbare ruimte duurzame materialen toepassen.

## **5.4 Conclusie**

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de aanbevelingen vanuit het MER zoveel mogelijk betrokken en meegewogen. De beschrijving van de gevolgen van het milieu van dit bestemmingsplan richt zich in de hierna volgende hoofdstukken op de effecten die zijn gerelateerd aan het plangebied van dit bestemmingsplan zelf.

## Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

### 6.1 Beleid, wet- en regelgeving

#### Regionaal Verkeer en Vervoerplan

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

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

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

#### Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

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

#### Nota Locatiebeleid Amsterdam

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

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

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

#### Parkeerbeleid Stadsdeel Noord

Het parkeerbeleid van het stadsdeel is opgenomen in de parkeernota "Parkeren op maat" uit 2008. Uitgangspunt van het beleid is dat het wensbeeld gratis parkeren is, maar bij overlast (parkeerdruk

hoger dan 90%) kunnen maatregelen getroffen worden. Inmiddels is de nota 'Actualisering parkeerbeleid stadsdeel Noord 2013- 2017' vastgesteld (door DB van stadsdeel Noord 10 september 2013, gemeenteraad 19 december 2013). In deze nota zijn de te treffen parkeermaatregelen opgenomen. Onderdeel hiervan is dat betaald parkeren wordt ingevoerd op de NDSM-werf. Op 13 november 2013 heeft het dagelijks bestuur besloten dat 1 april 2014 als ingangsdatum geldt voor het betaald parkeren op de NDSM-werf.

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

De nota 'Laat de fiets niet links liggen' is op 13 juni 2007 door de Deelraad vastgesteld. In deze nota worden de verandering of nadere uitwerkingen ten opzichte van 'Hoofdnet Fiets in Amsterdam-Noord' beschreven. Tevens worden in deze nota de kwaliteitseisen en de verbeterpunten Fietsnet Noord beschreven.

## **6.2 Autoverkeer**

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

In de eindsituatie wordt een 30 km per uur regime ingesteld voor een groot deel van het plangebied. Gezien het relatief geringe aantal verkeersbewegingen en het feit dat het gebied geen doorrijroute is, is het gebied hier uitermate geschikt voor. Het 30 km/uur regime wordt pas ingevoerd als hiervoor (gezien de realisatie van publiekaantrekende functies) concrete aanleiding is. Op dat moment worden de straten ook opnieuw ingericht.

Ten behoeve van het m.e.r. heeft de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam (DIVV) de verkeerseffecten van de verschillende scenario's onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Verkeersberekeningen 2020 Noordwaarts NDSM" van 21 juli 2009, aangevuld met de notities van 21 juli 2010 en 4 augustus 2010. In het Milieueffectrapport is een uitgebreide samenvatting opgenomen van deze onderzoeken. In 2012 heeft DIVV het verkeersonderzoek geactualiseerd. Hierbij werden de verkeerseffecten onderzocht van het programma dat dit bestemmingsplan en het bestemmingsplan NDSM-werf Oost gezamenlijk mogelijk maken. Verder wordt - naar aanleiding van een aanbeveling van de Commissie M.e.r. - een doorkijk gegeven van het jaar 2033. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het DIVV-rapport "Aanvullend verkeersonderzoek NDSM-werf 2012, Effectbepaling verkeersafwikkeling herontwikkeling NDSM-werf", zie bijlage 6. Hieronder worden de resultaten van het verkeersonderzoek 2012 samengevat.

Uit eerdere onderzoeken ten behoeve van het m.e.r. is gebleken dat veel bestemmingsverkeer het plangebied aandoet / verlaat via de MS Van Riemsdijkweg, waardoor congestieproblemen kunnen ontstaan bij die weg. In het MER is ook de aanbeveling geformuleerd om maatregelen te treffen voor een betere verdeling van het bestemmingsverkeer, zie hierover paragraaf 5.3.3 Aanbevelingen MER en doorwerking in bestemmingsplan NDSM-werf West. Deze aanbeveling wordt opgevolgd en er wordt een oost-west "knip" aangebracht tussen de MS Van Riemsdijkweg en de eerste drie westelijke zijwegen (TT Vasumweg, MS Tamweg en MS Oslofjordweg). Het bestemmingsverkeer wordt hierdoor beter verdeeld tussen de ontsluitingswegen.

In het verkeersonderzoek 2012 is de referentiesituatie vergeleken met de plansituatie (uitgevoerd in 2023) en met de doorkijkvariant (2033). Uit het onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteiten door de autonome groei, maar vooral als gevolg van de ontwikkelingen van de NDSM-werf fors toenemen. Deze groei is vooral terug te vinden in de directe omgeving van het plangebied en op de route Klaprozenweg – Cornelis Douwesweg – Coentunnelcircuit – Molenaarsweg. De groei tussen 2023 en 2033 is beperkt vanwege de geringe toename van het gedefinieerde programma dat tussen 2023 en 2033 tot ontwikkeling komt.

Op basis van de berekende verkeersintensiteiten is de bereikbaarheid van het studiegebied (Amsterdam-Noord) beoordeeld. De beoordeling vindt plaats door middel van de I/C verhouding (intensiteit ten opzichte van capaciteit) op een bepaald wegvak. De I/C verhouding is een indicator voor de mate van congestie (filedruk).

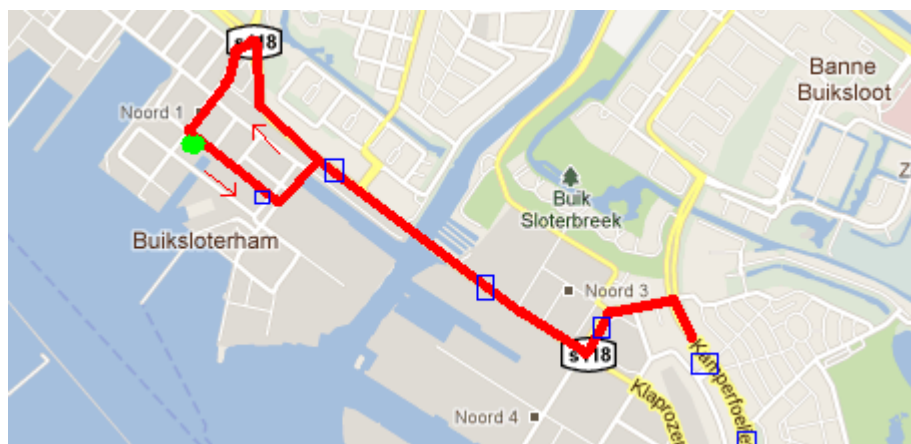
Ten gevolge van de ontwikkeling van het NDSM-terrein neemt de verkeersdruk op de ontsluitingswegen van en naar het NDSM-terrein toe. Deze verkeersdruk leidt tot hogere I/C verhoudingen op een aantal wegvakken van de route Klaprozenweg - Cornelis Douweslaan – Molenlaan. Verder leiden de ontwikkelingen van de werf tot verkeersdruk op de ontsluitingswegen binnen de NDSM-werf (MS Van Riemsdijkweg en MT Lincolnweg). Doordat bezoekers en medewerkers van de bedrijven, kantoren en voorzieningen van het hele NDSM-terrein alleen parkeren in de speciale parkeergebouwen aan de Mt. Lincolnweg en de Ms. van Riemsdijkweg ontstaat er een grote stroom verkeer tussen de in- en uitgangen van deze parkeergebouwen en de Klaprozenweg / Cornelis Douwesweg. Dit zorgt ervoor dat op de wegen in het plangebied zelf een zeer lage verkeersintensiteit optreedt.

Binnen het plangebied zal geen congestie ontstaan. Met betrekking tot mogelijke knelpunten buiten het plangebied wordt het volgende overwogen. In de berekeningen van DIVV werd uitgegaan van de maximale ontwikkeling van de gehele Noordelijke IJ-oever. Dit heeft een zeer ruime overschatting van de verkeersintensiteiten tot gevolg. Het is echter aannemelijk dat de ontwikkelingen van de Noordelijke IJ-oever niet volledig binnen het planhorizon worden uitgevoerd. De gemeente monitort de toename van het verkeer en zal indien nodig maatregelen treffen. De maatregelen kunnen zowel gericht zijn op het terugdringen van autoverkeer (bv. door het stimuleren van openbaar vervoer) als op het verbeteren van het doorstroming van verkeer (door middel van vergroten van de capaciteit van wegen of aanpassing van de kruispunten, zoals het plaatsen van verkeerslichten of aanleggen van nieuwe opstelstroken e.d.). Uit inventarisatie blijkt dat er overal (waar potentieel noodzakelijk kan zijn) ruimte aanwezig is om eventuele fysieke maatregelen te treffen.

Gelet hierop kan worden geconcludeerd dat het toegenomen verkeer als gevolg van dit bestemmingsplan en het bestemmingsplan voor deelgebied Oost zonder congestie afgewikkeld kan worden. Dit bestemmingsplan leidt aldus niet tot onaanvaardbare verkeersproblemen.

### **6.3 Openbaar vervoer**

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



Route van buslijnen 105 en 109

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

## 6.4 Langzaam verkeer

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

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

## 6.5 Parkeren

### 6.5.1 Parkeren in huidige situatie

Op de NDSM-werf heerst in de huidige situatie geen parkeerregime; er kan overal gratis geparkeerd worden. Een aantal kavels zijn tijdelijk aan nieuwe ondernemers verhuurd als tijdelijk exclusief parkeerterrein. (ten zuiden van de Timmerwerkplaats, ten zuiden van de smederij en ten oosten van het gebouw van HEMA/VNU). Er is enige parkeerdruk ontstaan in het gebied vanwege parkeren bij de pont. Betaald parkeren wordt per 1 april 2014 ingevoerd.

### 6.5.2 Parkeren in eindsituatie

In de eindsituatie is in het gebied gereguleerd parkeren ingevoerd, waarbij parkeren in de openbare ruimte slechts in een beperkt aantal parkeervakken wordt toegestaan. Parkeren vindt op eigen terrein of in de collectieve openbare parkeergarage plaats.

Met betrekking tot het totale bouwprogramma dat op de hele NDSM-werf wordt mogelijk gemaakt, is een inschatting gemaakt naar het aantal benodigde parkeerplaatsen. Een deel van de benodigde parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd. Een ander deel van de parkeerbehoefte wordt in collectieve parkeervoorzieningen opgelost. Om voldoende parkeergelegenheid in het hele projectgebied

te bieden, worden twee centrale / collectieve parkeervoorzieningen gerealiseerd met in het totaal 2500 parkeerplaatsen. Het grootste parkeergebouw voor 1600 parkeerplaatsen komt in plangebied NDSM-werf Oost, ter plaatse van de Docklandsplot. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte in het gebied is gebruik gemaakt van de parkeernormen uit het Amsterdamse Locatiebeleid en het stadsdeelbeleid. Het plangebied kan aangemerkt worden als een B-locatie: met openbaar vervoer kan binnen 15 minuten een A-locatie (Amsterdam Centraal Station) en met auto kan binnen 15 minuten de ring A-10 bereikt worden. De parkeernormen behorende bij een B-locatie zijn de volgende:

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

Zowel voor het passieve ontwikkelgebied (bestemming Gemengd - 1) als voor de zuidelijke kavels (bestemmingen Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Gemengd - uit te werken) geldt dat minimale en maximale parkeernormen worden voorgeschreven in artikel 17 Algemene gebruiksregels. Deze parkeernormen representeren de gemiddelde parkeerbehoefte van diverse functies. Via ontheffing (omgevingsvergunning) zoals opgenomen in artikel 19 Algemene afwijkingsregels kan maatwerk geboden worden per bouwplan.

Met betrekking tot de noordelijke kavels, waar passieve transformatie plaats vindt, en waar de gemeente slechts een faciliterende rol heeft, geldt de hoofdregel dat bij herontwikkeling de parkeerbehoefte van het te ontwikkelen programma op eigen terrein wordt opgelost. Voor de zuidelijke kavels vindt parkeren ten behoeve van de functie wonen op eigen terrein plaats, voor overige functies wordt parkeren in de centrale collectieve parkeervoorziening opgelost. Via privaatrechtelijke afspraken worden ontwikkelaars verplicht om duurzaam parkeerplaatsen af te nemen in de collectieve voorziening. Op deze manier wordt tevens bereikt dat in het zuidelijke gedeelte van het plangebied minder auto's rijden en er ontstaat meer voetgangersverkeer. Hiermee wordt de levendigheid op straat gestimuleerd.

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

### 6.5.3 Parkeren in de tussenfase

Zoals hierboven gesteld, wordt betaald parkeren per 1 april 2014 ingevoerd.

Totdat de collectieve parkeervoorziening beschikbaar is, worden er tijdelijke parkeervoorzieningen gerealiseerd. De tijdelijke parkeervoorzieningen zijn voor exclusief gebruik. Bij nieuwe ontwikkelingen legt de gemeente een tijdelijk parkeerveld aan op braakliggende (nog niet ontwikkelde) kavels waar alleen gebruikers van het betreffend project gebruik kunnen maken. Hiernaast zijn op de Docklandsplot op werf Oost circa 300 parkeerplaatsen aanwezig voor bezoekers van het plangebied. Hiermee zijn voldoende parkeerplaatsen ook in de tijdelijke situatie aanwezig.



#### **6.5.4 Conclusie**

In de eindsituatie wordt op eigen terrein of in de collectieve parkeergarages geparkeerd. Totdat de collectieve parkeergarages worden gerealiseerd, worden ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen op de zuidelijke kavels tijdelijke parkeervelden aangeboden voor exclusief gebruik. Hiermee wordt voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in en nabijheid van het plangebied.

## Hoofdstuk 7      Regeling milieuhinderlijke functies

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

In de visie van de gemeente wordt de NDSM-werf gemengd woon-werkgebied. Er worden aldus woningen, maar ook andere werkfuncties en voorzieningen in het plangebied toegelaten. Hieronder wordt de methodiek beschreven hoe milieuhinder van nieuwe functies zo veel mogelijk wordt voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau wordt beperkt. In de hierna volgende hoofdstukken wordt beschreven in hoeverre de milieuhinder van bestaande bedrijven in en rondom het plangebied het woon- en leefklimaat van woningen kan beïnvloeden.

Onderstaande regeling is gebaseerd op de methodiek van de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten), zoals gepubliceerd in de brochure "Bedrijven en milieuzonering", onderdeel functiemenging. De NDSM-werf wordt geen monofunctionele rustige woonwijk, maar een hoogstedelijk gemengd gebied, zonder fysieke scheiding van wonen en andere, mogelijk hinderveroorzakende functies.

De regeling kan als volgt worden samengevat. Onderdeel van de regels van dit bestemmingsplan is de "Staat van Inrichtingen"; een lijst waarin potentieel hinderveroorzakende functies zijn opgesomd aan de hand van de SBI-codes. Deze lijst wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. In deze Staat van Inrichtingen is per type activiteit de potentiële milieubelasting met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof bepaald. De potentiële milieubelasting wordt uitgedrukt in een milieuhindercategorie die aan de functies / type activiteit wordt gekoppeld. De milieuhindercategorieën worden ingedeeld in hoofdcategorieën en in een aantal subcategorieën en lopen op naarmate de milieuhinder toeneemt.

In het hele plangebied worden - conform de systematiek van de VNG voor functiemenging - 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 stof. 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. Er 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.

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

De milieuhindercategorie geeft een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Het betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is een indicatie gebaseerd op aannames 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.

De te verwachten milieuhinder van nieuwe functies wordt indicatief getoetst via de Staat van Inrichtingen. Hiernaast kan toetsing ook plaatsvinden op basis van de werkelijke milieuhinder van een concreet bedrijf. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven. In de artikelen 19 en 20 is een regeling getroffen voor de afwijkingen c.q. aanvulling van de Staat van Inrichtingen.

Het vigerend bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein, zoals vastgesteld in 1999, heeft oorspronkelijk relatief zware bedrijven in het plangebied toegelaten (maximaal categorie 4b). Bij een partiële herziening van dat bestemmingsplan, zoals vastgesteld op 25 januari 2012 (Tweede partiële herziening bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein), werden de vestigingsmogelijkheden van nieuwe bedrijven (en de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande functies) alvast beperkt met oog op de toekomstige transformatie van het gebied. Hiermee mogen conform het vigerend bestemmingsplan ook slechts functies in het plangebied vestigen, die in de Staat van Inrichtingen in de milieuhindercategorie 1, 2 of 3.1 vallen. De regeling van dit bestemmingsplan betekent aldus geen beperking ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan; het is slechts een voortzetting van die regeling.

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

1. het las- en constructiebedrijf Pugh op het adres MS Oslofjordweg 30, die valt in de milieuhindercategorie 4.1.;
2. het las- en snijdtechniekbedrijf en gassenhandel STV op het adres KS Ibisweg 5-9, milieuhindercategorie 4.1;
3. autoplaatwerkerij- en spuiterij Frans Hoogendorp op het adres MS Tamweg 5-7, milieuhindercategorie 3.2.

## Hoofdstuk 8      Geluid

### 8.1      Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industriellawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

Een breder afwegingskader is het beginsel van goede ruimtelijke ordening, hetgeen onder meer inhoudt dat bij de toelating van nieuwe geluidgevoelige objecten een aanvaardbaar woon- en leefklimaat geborgd dient te worden. Bij toetsing hieraan dient betrokken te worden geluidhinder waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Belangrijke vorm van "overige" geluidhinder is de geluidemissie van inrichtingen waarop de Wet milieubeheer van toepassing is.

Het beginsel van goede ruimtelijke ordening houdt tevens in dat het geluideffecten van het bestemmingsplan op bestaande geluidgevoelige objecten onderzocht en beoordeeld dienen te worden. Hierbij kan met name gedacht worden aan toegenomen wegverkeerslawaai als gevolg van nieuwe functies in het plangebied en aan het "directe geluidhinder" (Wm-lawaai) van nieuwe inrichtingen die het bestemmingsplan juridisch-planologisch mogelijk maakt.

### 8.2      Wet- en regelgeving

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidsnormen opgenomen, die gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

#### 8.2.1      Algemene systematiek van de Wet geluidhinder

Wanneer een bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is of als er overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid geluidgevoelige functies te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) te realiseren. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm.

## **8.2.2 De normering van de Wet geluidhinder**

### *8.2.2.1 Industrielawaai*

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt 50 dB(A) als voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen binnen deze zones (artikelen 40 en 44). Via een hogere waarde procedure kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend tot 55 dB(A) (artikel 45). Met toepassing van de zogenaamde zeehavennorm (artikel 50) is de maximale ontheffingswaarde 60 dB(A). Besloten is echter om van toepassing van de zeehavennorm af te zien.

### *8.2.2.2 Wegverkeerslawaai*

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

## **8.2.3 Cumulatie**

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

## **8.2.4 Amsterdams geluidbeleid**

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota 'Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid' vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Op 22 november 2013 is het bestemmingsplan besproken in het TAVGA. Naar aanleiding van een bouwplan voor studentenwoningen is gebleken dat een verplichte stille zijde redelijkerwijs niet realiseerbaar is voor alle woningen binnen dit bestemmingsplan waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Zoals hierboven reeds aangegeven biedt het Amsterdams geluidbeleid de mogelijkheid om in uitzonderlijke gevallen woningen met een hogere waarde zonder stille zijde te realiseren. In overleg met het TAVGA is voor dit bestemmingsplan een aanvullende afwijkingmogelijkheid geformuleerd, op basis waarvan voor incidentele gevallen onder voorwaarden ontheffing kan worden verleend van de verplichte stille zijde. Als voorwaarden bij een dergelijke ontheffing geldt dat de realisatie van een geluidluwe zijde onredelijk bezwarend is vanwege stedenbouwkundige, architectonische en financiële redenen, en dat het gaat om een ondergeschikt aantal woningen van een groter bouwplan (niet meer dan een kwart van het totale bouwplan). Bovendien geldt de afwijkingmogelijkheid niet voor woningen met een dove gevel of vliesgevel.

## **8.3 Resultaten onderzoeken**

### **8.3.1 Algemene uitgangspunten**

In het kader van het MER is reeds onderzoek uitgevoerd naar de geluidhinder die nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zoals wonen en scholen kunnen gaan ondervinden ten opzichte van industrie- en wegverkeerslawaaï. Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een geactualiseerd akoestisch onderzoek uitgevoerd (hierna: het akoestisch onderzoek). De resultaten hiervan zijn opgenomen in het rapport van LBP/SIGHT d.d. 3 januari 2014, zie bijlage 7.

Hierna worden eerst enkele uitgangspunten van het onderzoek uitgelicht. In de daarna volgende paragrafen worden de resultaten van de onderzoeken samengevat.

#### *8.3.1.1 De zeehavennorm voor het Cornelis Douwesterrein*

Onder bepaalde voorwaarden kunnen rond aangewezen zeehavens (i.c. de haven van Amsterdam) geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd met een maximale geluidbelasting tot 60 dB(A). In het ontwerpbestemmingsplan werd uitgegaan van de toepassing van de zeehavennorm. Besloten is echter om hiervan af te zien, aangezien er op voorhand niet voldoende zekerheid bestaat over het voldoen aan de wettelijke voorwaarden voor toepassing van deze norm. Het desondanks handhaven van het gebruik van de zeehavennorm zou leiden tot te veel rechtsonzekerheid voor het bedrijf Shipdock. Het akoestisch onderzoek is dan ook op dit punt aangepast en een afdoende oplossing is gevonden in het aanvullend voorschrijven van vlies- of dove gevels, daar waar de maximale ontheffingswaarde voor industrielawaai van 55 dB(A) wordt overschreden.

#### *8.3.1.2 Hoogbouwaccenten*

Het bestemmingsplan maakt rechtstreeks (met directe bouwtitel) een maximale bouwhoogte van 30 meter mogelijk. Het is mogelijk om met een wijzigingsplan (of in geval van de bestemming Gemengd - uit te werken met een uitwerkingsplan) hogere bouwhoogtes toe te staan; tot 60 meter en op één locatie tot 120 meter. Omdat de exacte situering en vormgeving van deze accenten nog niet bekend is, is het ook niet mogelijk om deze accenten goed te modelleren in het akoestisch onderzoek. Derhalve is voor deze hoogbouwaccenten slechts een indicatieve berekening uitgevoerd (zie paragraaf 4.3 van het akoestisch onderzoek). Ten behoeve van het wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) dient nog nader akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Indien nodig, dient tegelijkertijd met het wijzigings- of uitwerkingsplan tevens een hogere waarde besluit genomen te worden. Op enkele locaties (dichtbij Cornelis Douwesterrein) zal zelfs de maximale ontheffingswaarde overschreden worden. Op die locaties kan het wijzigingsplan het hoogbouwaccent uitsluitend toestaan indien een dove gevel (of geluidwerend vlies) wordt voorgeschreven.

#### *8.3.1.3 Gefaseerde ontwikkeling*

In het akoestisch onderzoek is in de eerste instantie de bebouwing in het eindbeeld gemodelleerd. Deze resultaten geven een goede inschatting van de te verwachten geluidbelasting in de eindsituatie weer. Hiernaast zijn er nog een aantal worst case scenario's berekend zonder afschermdende bebouwing. Ten behoeve van het hogere waarde besluit is uitgegaan van deze worst-case geluidssituatie. In de praktijk zal de geluidbelasting lager uitvallen.

#### *8.3.1.4 Globaal plan en aantallen woningen*

Het bestemmingsplan is (met uitzondering van één kavel met uit te werken bestemming) een globaal eindplan. Alle kavels worden in het algemeen als "gemengd" bestemd, waar een breed scala aan functies mogelijk is. Naast de gebruiksmogelijkheden zijn de bouwmogelijkheden ook zeer globaal en flexibel opgesteld. Er wordt slechts een maximum bouwhoogte van 30 meter voorgeschreven (voor de uitzondering van de hoogbouwaccenten zie paragraaf 8.3.1.2 hierboven). Deze flexibele wijze van bestemmen betekent dat het niet vooraf aan te geven is op welke kavel hoe veel woningen (of andere geluidgevoelige functies) worden toegestaan. In het bestemmingsplan is er een maximum metrage van 212.250 m<sup>2</sup> bvo voor wonen voorgeschreven (ca. 2.000 woningen). Ook m.b.t. de andere geluidgevoelige functies staat het niet vast hoeveel van die voorziening op welke kavels worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan is de metrage voor toegelaten voorzieningen (voorzieningen in het algemeen, dus niet alleen geluidgevoelige objecten) beperkt tot een maximum van 23.000 m<sup>2</sup> bvo.

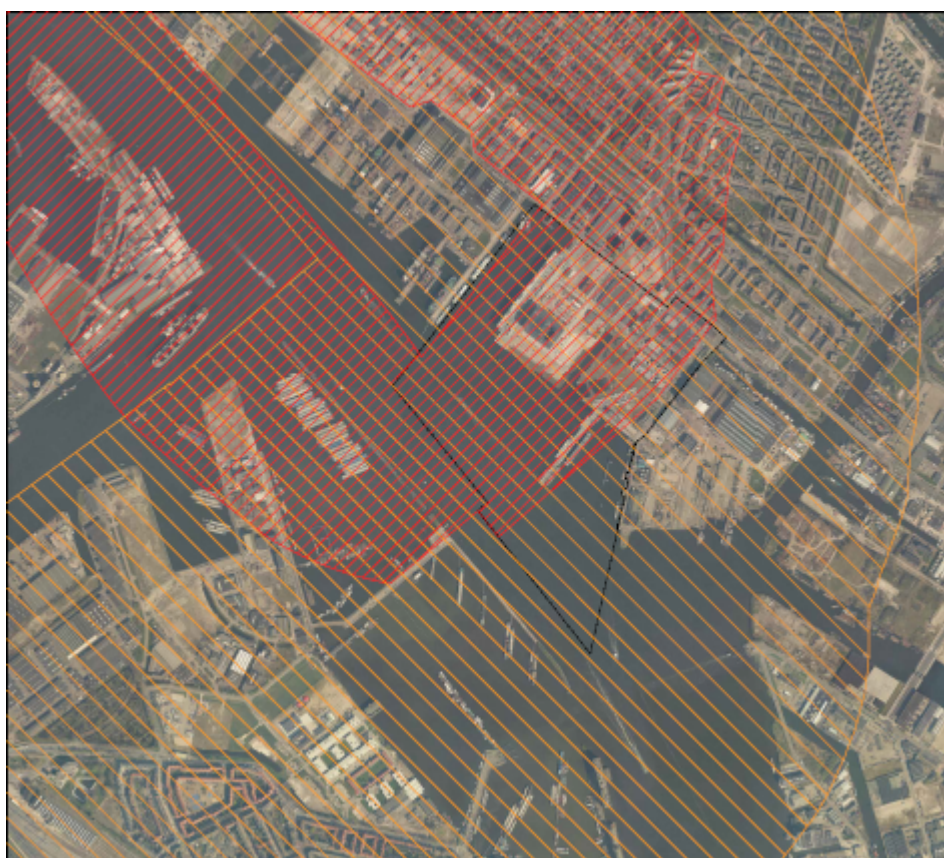
Verder is voor de vaststelling van de hogere grenswaarde het hoogste geluidsniveau per gevel gehanteerd. Afhankelijk van de exacte locatie van de woningen op de betreffende gevelzijde (zowel horizontaal als verticaal gezien) kan de geluidbelasting lager zijn dan de vastgestelde hogere

grenswaarde.

### 8.3.2 Industrielawaai

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar de vestiging van inrichtingen die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" is toegestaan (artikel 41, derde lid Wgh). Deze inrichtingen, de zogenaamde grote lawaaimakers zijn nader aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Het plangebied ligt binnen de geluidzone van de gezoneerd industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwesterrein.



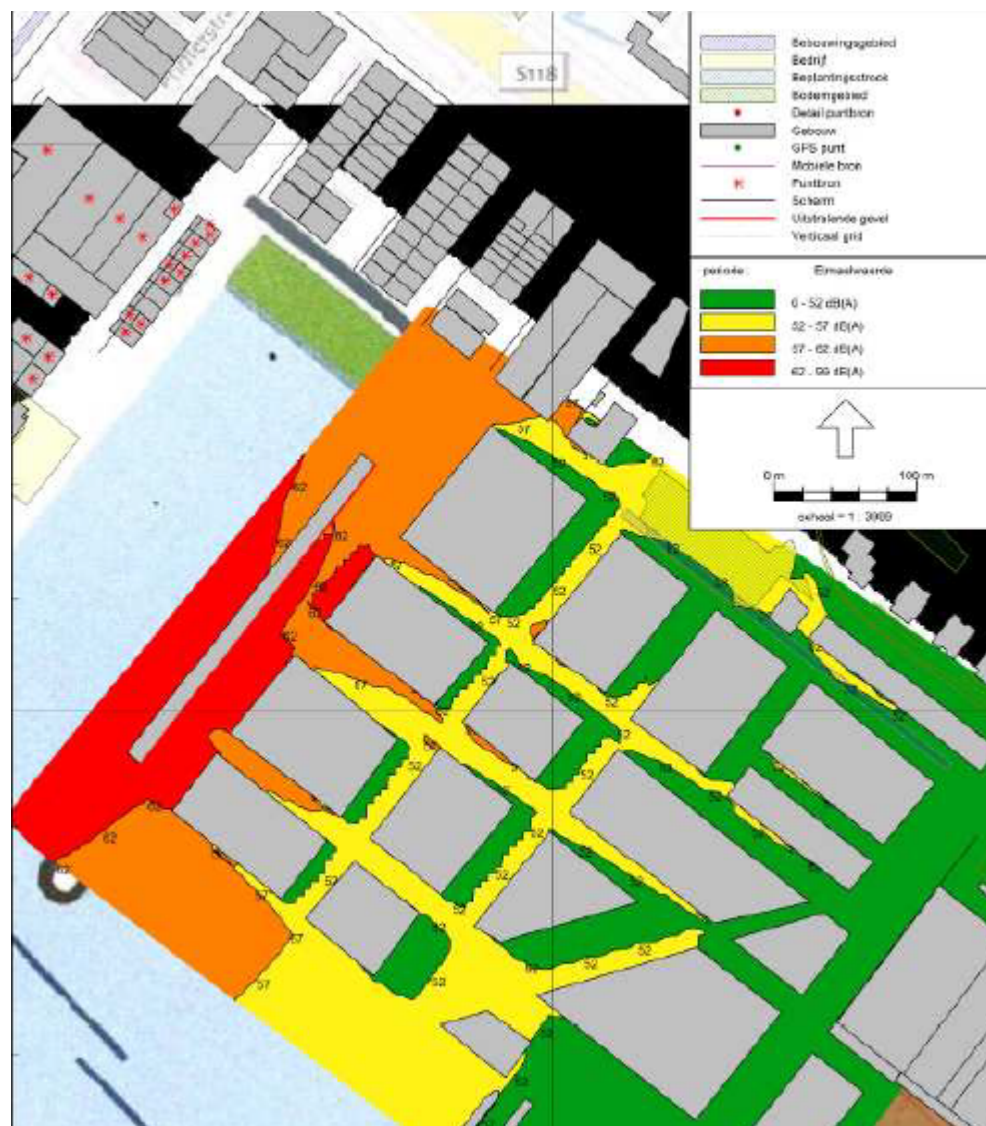
*Geluidzones Westpoort (gele arcering) en Cornelis Douwesterrein (rode arcering)*

Hierbij wordt nog opgemerkt dat het plangebied tot voor kort ook onderdeel uit maakte van het gezoneerd industrieterrein Cornelis Douwes. Er waren echter al ruime tijd geen grote lawaaimakers meer aanwezig in het plangebied van dit bestemmingsplan. Gelet op de toekomstige transformatie van het plangebied, werd de status van gezoneerd industrieterrein opgeheven. Door de Tweede partiële herziening van het bestemmingsplan Cornelis Douwesterrein, zoals door de deelraad op 25 januari 2012 vastgesteld, werd de vestiging van nieuwe grote lawaaimakers in het plangebied uitgesloten.



### 8.3.2.1 Industrielawaai vanwege Cornelis Douwes

De resultaten voor de berekening van het Industrielawaai afkomstig van het Cornelis Douwesterrein zijn in contourvorm weergegeven in onderstaande figuur.



*Industrielawaai Cornelis Douwesterrein op 29 meter hoogte (hoogst belaste punt op de gevel)*

Uit de contouren alsmede uit de immisietabellen in bijlage V van het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) geluidbelasting op veel locaties wordt overschreden. De hoogste geluidbelasting is 61 dB(A). Hier kunnen volgens de Wet geluidhinder dus geen geluidgevoelige locaties worden gerealiseerd tenzij een dove gevel (of geluidwerend vlies) wordt toegepast. Voor de overige locaties zal een hogere waarde moeten worden vastgesteld, zie het hogere waarde besluit als bijlage 8. Bij de vaststelling van de hoogte van deze hogere waarden voor de achterliggende bebouwing is geen rekening gehouden met de afschermende werking van de tussenliggende bebouwing. De hogere waarden geven hierdoor een te negatief beeld van de uiteindelijk te verwachten geluidhinder (worst case benadering). In bijlage VI van het akoestisch onderzoek is het reëel te verwachten geluidsniveau

opgenomen.

### 8.3.2.2 Industrielawaai vanwege Westpoort

De resultaten voor de berekening van het Industrielawaai afkomstig van het Westpoort terrein zijn in contourvorm weergegeven in onderstaande figuur.



*Industrielawaai Westpoort op 29 meter hoogte (hoogst belaste punt op de gevel)*

Uit zowel de contouren als de immisietabellen in bijlage V van het akoestisch onderzoek is af te leiden dat de maximaal vast te stellen hogere grenswaarde van 55 dB(A) nergens wordt overschreden. De hoogste geluidbelasting is 54,7 dB(A). Voor de locaties waar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden zal een hogere grenswaarde moeten worden vastgesteld, zie het hogere waarde besluit. Bij de vaststelling van de hoogte van deze hogere waarden voor de achterliggende bebouwing is geen rekening gehouden met de afschermende werking van de tussenliggende bebouwing. De hogere waarden geven hierdoor een te negatief beeld van de uiteindelijk te verwachten geluidhinder (worst case benadering). In bijlage VI van het akoestisch onderzoek is het reëel te verwachten geluidsniveau opgenomen.

### 8.3.2.3 *Maatregelen ter beperking industrielawaai*

- Maatregelen aan de bron

In het algemeen kan gesteld worden dat het treffen van bronmaatregelen het meest effectief zijn ter beperking van industrielawaai. De beperking van de geluidrechten van bedrijven op het gezoneerd industrieterrein wordt echter niet wenselijk geacht vanwege de belemmering die het voor de bedrijfsvoering van bedrijven betekent. Een gezoneerd industrieterrein is immers juist bedoeld om een speciaal vestigingsklimaat te bieden voor grote lawaaimakers. Met betrekking tot Westpoort in het bijzonder wordt opgemerkt dat afgelopen jaren reeds een sanering is uitgevoerd ten gevolge waarvan de geluidbelasting vanwege Westpoort op de NDSM-werf aanzienlijk afgenomen is.

- Geluidschermen

Het beperken van industrielawaai door geluidschermen wordt tevens niet efficiënt geacht vanwege de geringe milieuwinst (gelet op de afstand tussen de bronnen op het gezoneerd industrieterrein en de mogelijke woningbouwlocaties), de hoge kosten en stedenbouwkundige bezwaren.

- Overige stedenbouwkundige maatregelen

Tot slot kan nog gedacht worden aan een zo optimaal mogelijk situering van geluidsgevoelige functies. In aansluiting op de ontwikkelstrategie van de gemeente, zoals opgenomen in het Investeringsbesluit, wordt een globaal bestemmingsplan opgesteld, waarbij de hoofdregel geldt dat zo veel mogelijk kavels een flexibele eindbestemming krijgen. Een zo optimaal mogelijke situering van woningen wordt aldus niet in een gedetailleerd bestemmingsplan vastgelegd. Wel worden in het bestemmingsplan enkele regels gesteld die gericht zijn op de optimalisatie van het akoestische klimaat.

Ten eerste wordt in het bestemmingsplan een fasering voorgeschreven die inhoudt dat de kavels aan de west- en aan het IJ-kant als eerste moeten worden gerealiseerd. Op deze manier wordt bewerkstelligd dat eerst gebouwen worden gerealiseerd die voldoende afscherming kunnen bieden tegen het geluid vanuit het gezoneerd industrieterrein Westpoort en Cornelis Douwes. Zo ontstaat achter de betrokken kavels een geluidluw klimaat. Naast de regeling in het bestemmingsplan worden deze maatregelen ook door de privaatrechtelijke uitgifte van gronden geborgd.

Ten tweede wordt op de meest geluidbelaste locaties verplicht voorgeschreven dat de eerste lijn aaneengesloten gebouwd moet worden. Hiermee wordt ook de afschermende werking van de eerste lijns bebouwing vergroot. Hierbij wordt wel opgemerkt dat er geen minimum bouwhoogte wordt voorgeschreven. Dat zou immers te belemmerend kunnen werken voor kleinere initiatieven die juist in de eerste fase van de herontwikkeling een aanjagende functie hebben.

Tot slot wordt het opgemerkt dat het ook het belang van de ontwikkelende partij is om bij de uitwerking van een bouwplan een zo aantrekkelijk mogelijk (akoestisch) woonklimaat te bereiken.

### 8.3.2.4 *Maximale geluidniveaus*

De Wet geluidhinder heeft betrekking op de gemiddelde geluidbelasting van een etmaal. Hiermee wordt bescherming geboden tegen geluid van relatief lange duur. Hiernaast kan hinder ontstaan door kortstondige hoge geluiden, de zogenaamde pieken. De Wet geluidhinder beoogt deze pieken niet te weren. In het breder kader van goede ruimtelijke ordening dient wel beoordeeld te worden of deze pieken al dan niet een inbreuk kunnen betekenen op het aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Uit inventarisatie van de gemeente is gebleken dat het bedrijf Shipdock relatief hoge pieken veroorzaakt.

*bestemmingsplan\_NDSM-werf West (vastgesteld)*

Er is onderzoek verricht naar deze piekgeluiden. De resultaten van dit onderzoek is opgenomen in de notitie van LBP/SIGHT van 22 september 2013, zie bijlage 9.

Uit het onderzoek blijkt dat in de huidige situatie de meest maatgevende activiteit (het gritstralen) op grote afstand plaats vindt. Het onderzoek houdt tevens rekening met de mogelijkheid om een drijvend dok dichterbij de NDSM-werf te realiseren. Dit drijvende dok is opgenomen in de vergunningaanvraag van Shipdock die ten tijde van de voorbereiding van de vaststelling van dit bestemmingsplan in behandeling was bij het bevoegd gezag (het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord). Uit het akoestisch rapport blijkt dat de meeste pieken als gevolg van activiteiten op en bij het drijvend dok onder de 60 dB(A) blijven. Dit niveau geldt gelet op de normering in het Activiteitenbesluit en gelet op de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening in het algemeen als aanvaardbaar in de nachtperiode.

In incidentele gevallen kunnen bij gritstralen hogere pieken voorkomen, tot ongeveer 64 dB(A). Dit hoger niveau doet zich voor bij het verplaatsen van de spuitlans de spuitmond van het schip afgekeerd. Deze worst-case situatie zal in de praktijk maar incidenteel optreden, normaliter zal de spuitlans op de scheepswand zijn gericht. Hierbij wordt nog overwogen dat gritstralen niet alle nachten zal plaatsvinden en ook niet altijd in het meest dichtbij liggende drijvende dok.

In het akoestisch rapport van LBP/SIGHT d.d. 3 januari 2014, zie bijlage 7 van de toelichting, zijn aanvullende berekeningen opgenomen met betrekking tot de piekgeluiden van het bedrijf Shipdock, waarvoor (in de bepalende nachtperiode) een grenswaarde van 60 dB(A) geldt. Op basis van dit akoestisch onderzoek zijn middels de planregels aanvullende maatregelen voorgeschreven. Daar waar piekgeluiden boven 60 dB(A) uitkomen, wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen. Hierbij wordt nog opgemerkt dat het bevoegd gezag in het kader van de vergunningverlening nog een nader oordeel moet vellen over de vergunningaanvraag. Daarbij wordt de definitieve aanvraag aan de geldende wet- en regelgeving en beleid getoetst.

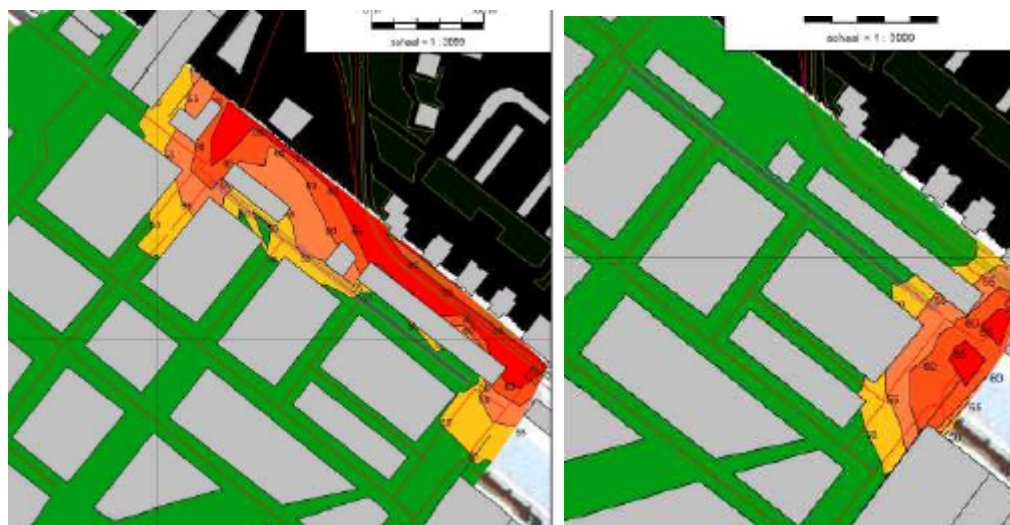
### **8.3.3 Wegverkeerslawaai**

In het plangebied wordt - met uitzondering van het begin van de MS Van Riemsdijkweg - overal een 30 km/uur zone ingesteld. Op geluid vanwege het verkeer op deze wegen is de Wet geluidhinder niet van toepassing. Desalniettemin is de geluidbelasting vanwege deze wegen tevens onderzocht en beoordeeld. Tevens ligt het plangebied in de zone van de Klaprozenweg en een deel van de TT Vasumweg.

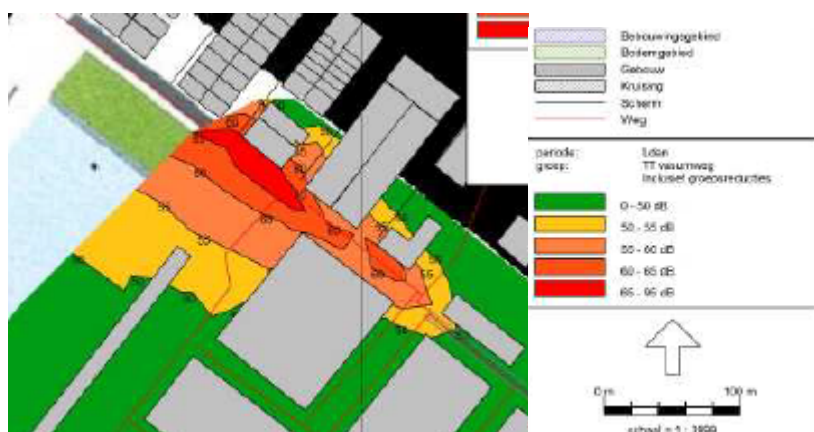
Met betrekking tot het wegverkeerslawaai als gevolg van verkeer van en naar het plangebied wordt het volgende opgemerkt. Uit het akoestisch onderzoek ten behoeve van het m.e.r. voor de gehele herontwikkeling van de NDSM-werf blijkt dat de geluidbelasting op de wegen buiten het plangebied beperkt is.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

#### *8.3.3.1 50 km/uur wegen*

De geluidbelasting vanwege de Klaprozenweg (de hoofdonthoofsluitingsweg van meerdere ontwikkelgebieden, alsmede bestaande buurten), de TT Vasumweg en de MS Van Riemsdijkweg is relatief hoog, zie onderstaande figuren. De voorkeurgrenswaarde wordt zowel vanwege de TT Vasumweg als vanwege de MS Van Riemsdijkweg overschreden. Langs de Klaprozenweg wordt zelfs de maximale ontheffingswaarde overschreden op de gevel van de eerstelijns bebouwing.



Geluidbelasting vanwege de Klapprozenweg en de MS van Riemsdijkweg op 4,5 meter hoogte



Geluidbelasting vanwege de TT Vasumweg op 4,5 meter hoogte en legenda

Voor locaties die belast worden door wegen waarop de Wet geluidhinder van toepassing is (maximum toegestane snelheid 50 km/h) betekenen deze resultaten dat er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld omdat de geluidbelasting meer bedraagt dan 48 dB. Bij de vaststelling van de hoogte van deze hogere waarden voor de achterliggende bebouwing is geen rekening gehouden met de afschermende werking van de tussenliggende bebouwing. De hogere waarden geven hierdoor een te negatief beeld van de uiteindelijk te verwachten geluidhinder (worst case benadering). In bijlage VI van het akoestisch onderzoek is het reëel te verwachten geluidsniveau opgenomen. Op de gevel van gebouwen die direct grenzen aan de Klapprozenweg wordt ook de maximale ontheffingswaarde van 63 dB overschreden (tot een hoogte van 20 meter). Hier zal dus gebruik moeten worden gemaakt van dove gevels (of geluidwerend vlies). Conform het Amsterdams geluidbeleid betekent dit dat woningen in dit gebouw ook over een stille gevel moeten beschikken.

### 8.3.3.2 Overige wegen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten ook 30 km/h wegen worden meegenomen in het onderzoek. In onderstaande figuur is de gecumuleerde geluidbelasting van deze wegen weergegeven.



*Gecumuleerd verkeerslawaai 30 km/uur wegen*

Het blijkt dat deze wegen geen geluidbelasting veroorzaken hoger dan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder, zodat er dus sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

### 8.3.3.3 Maatregelen ter beperking wegverkeerslawaai

- Maatregelen aan de bron

Wegverkeerslawaai kan efficiënt beperkt worden door het gebruik van zogenaamde stil asfalt. In het kader van de verbreding van de Klaprozenweg zijn de geluidbeperkende maatregelen grondig onderzocht. Er wordt stil asfalt toegepast. Met betrekking tot de overige wegen wordt opgemerkt dat de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde onderschrijft. Het toepassen van stil asfalt kan in het kader van eventuele herbestrating van wegen overwogen worden. In dit bestemmingsplan wordt het echter niet dwingend voorgeschreven vanwege financiële en praktische bezwaren (snellere slijtage).

- Geluidschermen

Het beperken van verkeerslawaai door geluidschermen wordt tevens niet efficiënt geacht vanwege de hoge kosten en stedenbouwkundige bezwaren.

- Overige stedenbouwkundige maatregelen

Zoals hierboven reeds aangegeven, wordt een zo optimaal mogelijk situering van woningen niet in een

gedetailleerd bestemmingsplan vastgelegd. In dit globaal en flexibel bestemmingsplan worden slechts enkele randvoorwaarden gesteld. Stedenbouwkundige maatregelen ter beperking van wegverkeerslawaaï zijn derhalve slechts opportuun op de meest geluidbelaste locaties langs de Klaprozenweg. Daar wordt - naast het toepassen van dove gevel - verplicht gesteld om aaneengesloten te bouwen. Hiermee heeft de bebouwing aan de Klaprozenweg een afscherpende werking ten opzichte van de achterliggende bebouwing.

#### **8.3.4 Geluid vanwege bedrijven in het plangebied**

Hoewel de zuidelijke kavels grotendeel braak liggen (of reeds zijn getransformeerd, zoals het kantoorgebouw van Hema / VNU), functioneert het noordelijke deel van het plangebied nog steeds als bedrijventerrein. Gelet op de transformatieopgave van de NDSM-werf, wordt hier wonen ook toegestaan zodat dit deel van het plangebied ook kan "verkleuren" naar een gemengd woon-werkgebied.

Zoals eerder aangegeven, is het uitgangspunt voor deze transformatie opgave dat zittende bedrijven niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Gelet hierop is het in beeld gebracht welke locaties voor woningbouw op dit moment ongeschikt zijn. Deze locaties zijn op de plankaart met de gebiedsaanduiding "Zone wet milieubeheer" weergegeven. Binnen deze zone mogen geen (geluid)gevoelige functies gerealiseerd worden.

In het bestemmingsplan is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de Wm-zones met een kortere procedure te kunnen wijzigen indien gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding geven. Hierbij kan met name gedacht worden aan het geval dat een hinderveroorzakende bedrijf uit het plangebied vertrekt of zijn bedrijfsvoering zodanig wijzigt dat het geen dan wel minder hinder veroorzaakt.

Uit de inventarisatie van de gemeente blijkt dat van de volgende bedrijven relevante hinder is te verwachten:

- Pugh Las- en constructiebedrijf

Dit is een relatief klein bedrijf waarop het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (hierna: het Activiteitenbesluit) van toepassing is. Op grond van het Activiteitenbesluit mag het bedrijf op dit moment 50 dB(A) op 50 meter veroorzaken. Omdat constructiewerkplaatsen in theorie relatief veel geluidhinder kunnen veroorzaken is een 50 meter brede milieuzone op de verbeelding opgenomen. Uit nader onderzoek kan echter blijken dat (gezien de concrete bedrijfsvoering, zoals veel werkzaamheden buiten de inrichting, op locatie) het bedrijf ook met minder geluidruimte kan volstaan. In dat geval kan de milieuzone aangepast worden.

- STV Las- en snijtechniek

De hoofdactiviteit van dit bedrijf dat tevens onder de werking van het Activiteitenbesluit valt, is groothandel in brandstoffen. Vanwege de geringe geluiduitstraling van dit bedrijf, kan dit bedrijf naar verwachting op een afstand van 30 meter voldoen aan de geluidregels van het Activiteitenbesluit. Derhalve is er een milieuzone van 30 meter rondom dit bedrijf opgenomen op de verbeelding.

Met betrekking tot het bedrijf Hulshoff en Zoon wasstraat wordt overwogen dat dit bedrijf ook relatief veel geluid maakt. De gemeente zal echter de huurcontract van dit bedrijf opzeggen op het moment dat woningbouw in de akoestische invloedssfeer van dit bedrijf (ongeveer 50 meter afstand) wordt gerealiseerd.

Tot slot wordt opgemerkt dat dit bestemmingsplan geen nieuwe functies toelaat die potentieel veel geluidhinder kunnen veroorzaken. Zoals in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies reeds is beschreven wordt door de regeling welke gekoppeld is aan de Staat van Inrichtingen, geborgd dat functies die ernstige hinder veroorzaken uit het plangebied geweerd worden.

### 8.3.5 Overig geluid

#### *Evenementenlawaai*

Het oostelijke deel van de NDSM-werf is een populair evenemententerrein, waar onder meer muziektentfestivals worden gehouden. Geluidhinder vanwege deze evenementen, die bij de nieuwe woningen op het westelijke deel zou kunnen optreden, kan echter voldoende beperkt worden door de vergunningverlening op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en door een regeling in het bestemmingsplan NDSM-werf Oost dat in het bijzonder gericht is op de beperking van geluidhinder vanwege evenementen. De nautische evenementen die in de jachthaven Amsterdam Marina kunnen gehouden worden, zoals de HISWA botenshow, sloepenbeursen en dergelijke, zullen naar verwachting geen onaanvaardbare geluidhinder veroorzaken.

#### *Luchtvaartlawaai*

Het plangebied ligt ver buiten het beperkingengebied van Schiphol zoals opgenomen in het Luchthavenindielingsbesluit en buiten de 20 Ke-vrijwaringszone zoals opgenomen in de Nota Ruimte. Derhalve kan geconcludeerd worden dat op grond van de wet- en regelgeving geen belemmering bestaat voor het toestaan van woningbouw ten aanzien van luchtvaartlawaai en dat luchtvaart geen onaanvaardbare geluidhinder veroorzaakt.

#### *Scheepvaartlawaai*

Scheepvaart op het IJ geeft een zeer beperkte geluidbelasting in het plangebied. De mogelijke woningbouwlocaties liggen ver van de vaargeul van het IJ af. Scheepvaart veroorzaakt geen onaanvaardbare geluidhinder ter plaatse van toekomstige woningen.

#### *Spoorweglawaai*

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het plangebied ver buiten de geluidzone van spoorwegen ligt. Gezien de grote afstand veroorzaakt railverkeer geen onaanvaardbaar geluidhinder.

### 8.3.6 Cumulatie

Op grond van de Wet geluidhinder dient tevens aandacht besteed worden aan de cumulatie van geluid vanwege verschillende bronnen die onder de Wet geluidhinder vallen. Enkele locaties worden zowel door industriellawaai als door wegverkeerslawaai belast. Conform het vereiste van de Wet geluidhinder werd in het akoestisch rapport (indicatief) beoordeeld of de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van deze locaties aanvaardbaar is.

Conform het hogere waarde beleid van de gemeente Amsterdam treedt onaanvaardbare geluidsbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. Drie dB komt overeen met een verhoging van de geluidbelasting die als significant hoger wordt ervaren. Met een verhoging van 3 dB komt de grens voor de gecumuleerde geluidbelasting op 66 dB te liggen.

Uit het akoestisch onderzoek (zie bijlage V daarvan) blijkt dat op geen van de locaties waar een hogere waarde moet worden vastgesteld, een gecumuleerde geluidbelasting van meer dan 66 dB wordt berekend. Volgens het Amsterdams beleid met betrekking tot geluidcumulatie is er dus geen sprake van een onaanvaardbare situatie.



## 8.4 Conclusie

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan zijn alle relevante geluidsbronnen geïnventariseerd en beoordeeld. De geluidbelasting vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai (Weg geluidhinder-bronnen) is getoetst aan de wettelijke normen. Er worden enkele maatregelen getroffen om de geluidbelasting te beperken, zoals de toepassing van stil asfalt op de Klaprozenweg en het dwingend voorschrijven van gefaseerd en aaneengesloten bouwen. Daar waar aan de voorkeursgrenswaarde niet wordt voldaan, wordt een hogere waarde besluit genomen. Daar waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, is de toepassing van dove gevels of een geluidwerende vlies verplicht gesteld. Met betrekking tot de piekgeluiden als gevolg van activiteiten op en bij het drijvend dok van het bedrijf Shipdock zijn eveneens aanvullende maatregelen voorgeschreven. Daar waar piekgeluiden boven 60 dB(A) uitkomen, wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen. Verder zijn geluidgevoelige bestemmingen uitgesloten op enkele locaties dichtbij bedrijven met potentieel veel geluidhinder. Met deze regeling wordt niet alleen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor woningen bereikt, maar wordt tevens geborgd dat bedrijven hun bedrijfsvoering onbelemmerd kunnen voortzetten. Hiermee voldoet het bestemmingsplan voor wat het aspect geluid betreft aan hetgeen de toepasselijke wetgeving en het principe van goede ruimtelijke ordening vereisen.

## Hoofdstuk 9      Luchtkwaliteit

### 9.1      Algemeen

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

### 9.2      Beleid, wet- en regelgeving

#### *De Wet luchtkwaliteit*

Ingevolge de Wet luchtkwaliteit is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

Op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan mogelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit slechts vastgesteld worden indien aannemelijk is gemaakt dat:

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

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

stof	middelingsstijd	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	Tot 1 januari 2015
		40 µg/m <sup>3</sup>	Na 1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 keer per kalenderjaar overschrijden	Tot 1 januari 2015
		200 µg/m <sup>3</sup> Max. 18 keer per kalenderjaar overschrijden	Na 1 januari 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> )	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	Sinds 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	50 µg/m <sup>3</sup> Max. 35 keer per kalenderjaar overschrijden	Sinds 11 juni 2011
fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m <sup>3</sup>	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015. Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang.

*Besluit en Regeling Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)*

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

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, indien als gevolg van die uitoefening of toepassing de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide de 3%-grens niet overschrijdt.

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

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3%-grens zijn de bouw van niet meer dan 1500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> (of 200.000 m<sup>2</sup> indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacementen. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

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

### **9.3 Resultaten onderzoeken**

In het kader van het m.e.r. zijn de gevolgen van de verschillende scenario's op de luchtkwaliteit onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat opgenomen in het Milieueffectrapport, zie bijlage 5. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat er voor geen van de MER-varianten sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden die zijn gesteld aan stikstofdioxide en fijn stof.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat het project NDSM-werf is als IBM-project opgenomen in het NSL met een totaal programma van circa 2.316 woningen, 108.500 m<sup>2</sup> bvo kantoren en 241.850 m<sup>2</sup> bvo bedrijven. Het totaal programma dat dit bestemmingsplan en het bestemmingsplan NDSM-werf Oost mogelijk maken, blijft binnen het totaal programma zoals opgenomen in het NSL.

### **9.4 Conclusie**

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan. De wettelijke grenswaarden worden als gevolg van dit bestemmingsplan niet overschreden.



## Hoofdstuk 10 Veiligheid

### 10.1 Externe veiligheid

#### 10.1.1 Algemeen

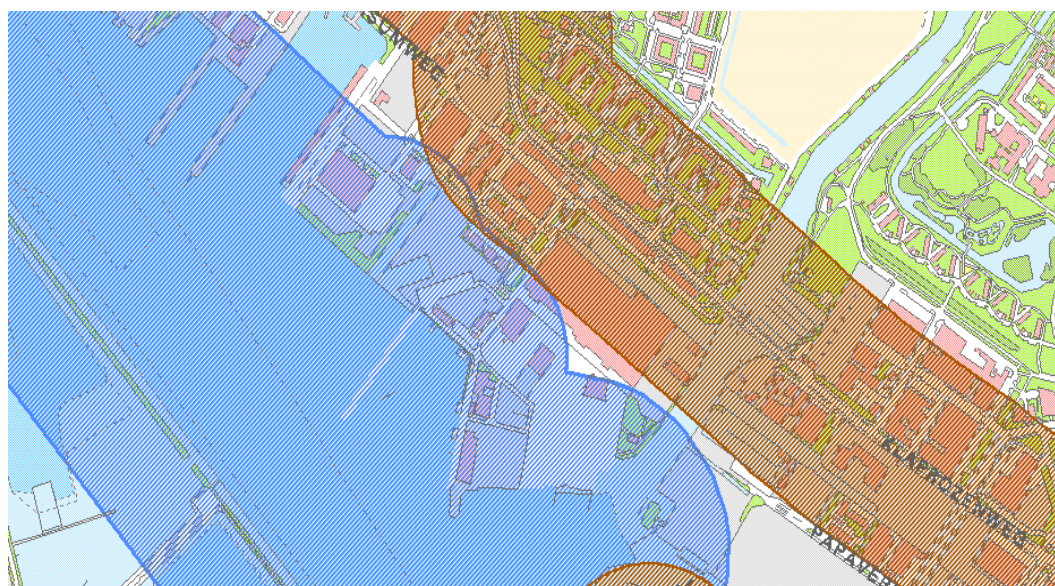
Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens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

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

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

Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant.

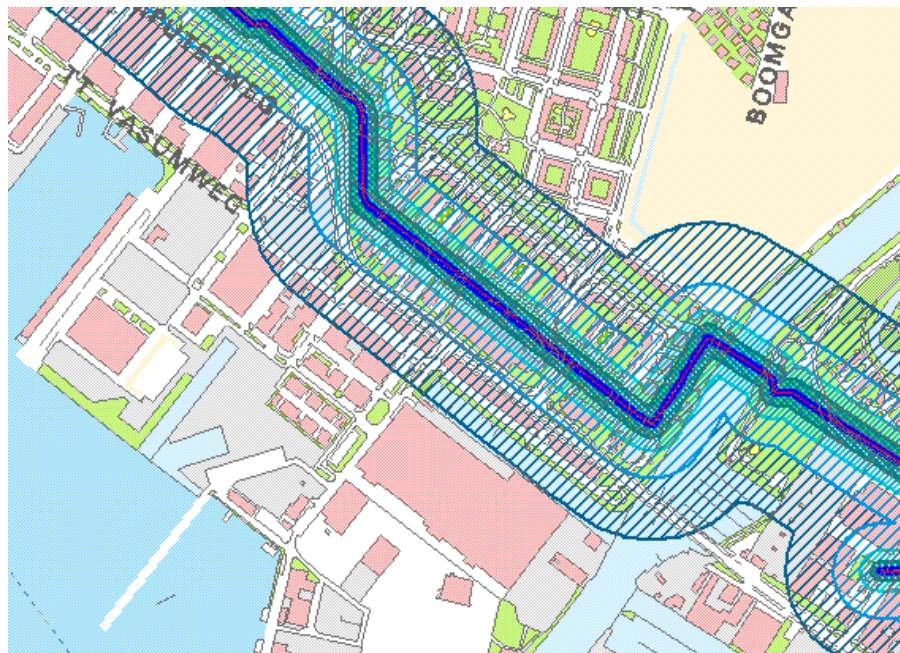
Over het IJ en over de Klaprozenweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd, zie onderstaande figuur voor de ligging van de risicozones.



van het IJ (blauwe arcering) en van de Klaprozenweg (bruine arcering)

Risicozone

Verder ligt in de directe omgeving van de NDSM-werf een aardgasleiding, zie onderstaande figuur. Het plangebied valt gedeeltelijk binnen het invloedsgebied van de leiding.



Ligging van de aardgasleiding (rode lijn) en het invloedsgebied (breedste arcering)

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

### 10.1.2 Toetsingskader

#### **Wet vervoer gevaarlijke stoffen**

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

#### **Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen**

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

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

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze

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

### **Basisnet Water (toekomstige regelgeving)**

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

### **Besluit externe veiligheid buisleidingen**

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

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

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

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

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

#### **10.1.3 Resultaten onderzoeken**

Adviesbureau Cauberg-Huygen heeft onderzoek uitgevoerd naar de risico's vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over de Klaprozenweg, over het IJ en via de buisleiding. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat opgenomen in het Milieueffectrapport (zie bijlage 5). Hieronder worden de resultaten van het onderzoek kort samengevat.



*Transport over de Klaprozenweg*

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

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

*Groepsrisico van de Klaprozenweg ter hoogte van de NDSM-werf**Transport over het IJ*

Uit de berekeningen blijkt dat er geen plaatsgebonden risicocontour van  $1.0 \cdot 10^{-6}$  /jaar berekend buiten de vaarweg aanwezig is. Hiermee wordt voldaan aan de huidige normen van het plaatsgebonden risico, daarom zijn er uit oogpunt van het plaatsgebonden risico geen ruimtelijke beperkingen langs de vaarweg. De berekeningen leiden verder niet tot een aantoonbaar groepsrisico. Dit houdt in dat de frequentie op tien of meer dodelijke slachtoffers kleiner is dan  $1.0 \cdot 10^{-9}$  /jaar.

*Aardgasleiding*

Door de Gasunie is de betreffende gastransportleiding beschouwd. Uit de berekeningen blijkt dat er geen  $10^{-6}$ -contour is. Er vindt geen overschrijding plaats van het plaatsgebonden risico.

Voor de gastransportleiding geldt dat de oriënterende waarde niet wordt overschreden, niet in de huidige situatie en niet in de toekomstige situatie. De overschrijdingsfactor is 0,5 de oriënterende waarde is één op deze schaal. Bovendien geldt dat de komst van de woningen niet leidt tot een verhoging van de normwaarde.

**10.1.4 Verantwoording groepsrisico**

De regionale brandweer is in gelegenheid gesteld om advies uit te brengen. Op 12 juli 2013 heeft de brandweer Amsterdam-Amstelland advies uitgebracht (zie bijlage 11 met kenmerk 20/RoEv-2013). In het advies wordt verder verwezen naar een eerder uitgebracht advies van 1 september 2011 met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ (zie bijlage 12 met kenmerk 0000042/RoEv-2012). In de adviezen worden de mogelijke ongevalsscenario's en diens effecten beschreven. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein maar de gevolgen kunnen groot zijn. Tevens doet de brandweer aanbevelingen voor het treffen van maatregelen ter beperking van de effecten en ter bevordering van de zelfredzaamheid.

Hierbij gaat het om de volgende aanbevelingen:

1. bij de constructies en indelingen van gebouwen rekening houden met de effecten van de ongevalsscenario's, zoals:
  - a. gebouwen zodanig uitvoeren dat het ten minste bestand is tegen 12,5 kW/m<sup>2</sup>;
  - b. vermijden de aanzuiging van de luchtbehandelingsinstallatie aan de zijde van het IJ bevindt;
  - c. snel en centraal uitschakelbaar ventilatie systeem;
2. het beperken / verlagen van de personendichtheden;
3. expliciete communicatie vooraf;

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

Met betrekking tot de aanbevolen maatregelen wordt het volgende overwogen. Deze maatregelen hebben betrekking op de concrete uitwerking van bouwplannen en op het gebruik van gronden en gebouwen. Deze maatregelen lenen zich echter niet om in een bestemmingsplan voor te schrijven. Verder heeft de gemeente ervoor gekozen om nieuwe ontwikkelingen slechts op hoofdlijnen te sturen. Daarom is op de meeste kavels ook gekozen voor een globale eindbestemming. Bij deze aanpak heeft de gemeente geen rol bij het ontwerpen en exploiteren van gebouwen. De gemeente zal ontwikkelende partijen actief informeren over de externe veiligheidsrisico's, waarbij tevens het advies van de brandweer wordt meegegeven met de aanbeveling om de daarin opgenomen maatregelen uit te voeren. Het is primair de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar om de hierboven genoemde maatregelen uit te voeren.

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

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

### **10.1.5 Conclusie externe veiligheid**

Uit onderzoeken blijkt dat er geen wettelijke grenswaarde voor het plaasgebonden risico wordt overschreden als gevolg van dit plan. Het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ en over de Klaprozenweg neemt weliswaar toe, maar het blijft nog steeds ruim onder de oriëntatiewaarde. Als gevolg van het plan neemt het groepsrisico met betrekking tot de aardgasleiding niet toe. Op basis van de zeer geringe kans op een ongeval en het belang van de ruimtelijke ontwikkeling op deze locatie wordt het groepsrisico acceptabel geacht. Gezien de rol van de gemeente bij dit bestemmingsplan en de aard van de door de Brandweer aanbevolen maatregelen, worden deze maatregelen niet dwingend voorgeschreven. De gemeente stimuleert wel de toepassing van deze maatregelen door de ontwikkelaars.

Derhalve betekent het aspect externe veiligheid geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

## **10.2 Nautische veiligheid**

### **10.2.1 Algemeen**

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

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

Hieronder wordt weergegeven hoe met de nautische veiligheid bij dit bestemmingsplan is rekening gehouden. De risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ wordt beoordeeld in paragraaf 10.1 Externe veiligheid.

De nautische beheerder van het IJ is het Openbaar Lichaam Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied; Haven Amsterdam voert de taken uit namens dit lichaam.

### **10.2.2 Wet- en regelgeving**

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

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), bevat sinds oktober 2012 een nieuwe titel 2.1 over rijksvaarwegen. Hiermee wordt het rijksbeleid ten aanzien van veiligheid op rijksvaarwegen wettelijk verankerd. De regeling houdt het volgende in.

Het Barro bepaalt dat langs rijksvaarwegen zogenaamde vrijwaringszones zijn de breedte waarvan afhankelijk is van het type vaarweg. Binnen deze vrijwaringzone kan alleen een nieuwe bestemming toegestaan worden mits door de nieuwe bestemming:

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

#### ***Binnenvaartpolitiereglement***

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Ten behoeve van het veilig en vlot scheepvaart is in het BPR een afmeer- en ligplaatsverbod in het IJ voorgeschreven. Van dit verbod kan ontheffing worden verleend. Ter plaatse van de vaarweg (zie verbeelding) wordt echter geen ontheffing verleend.

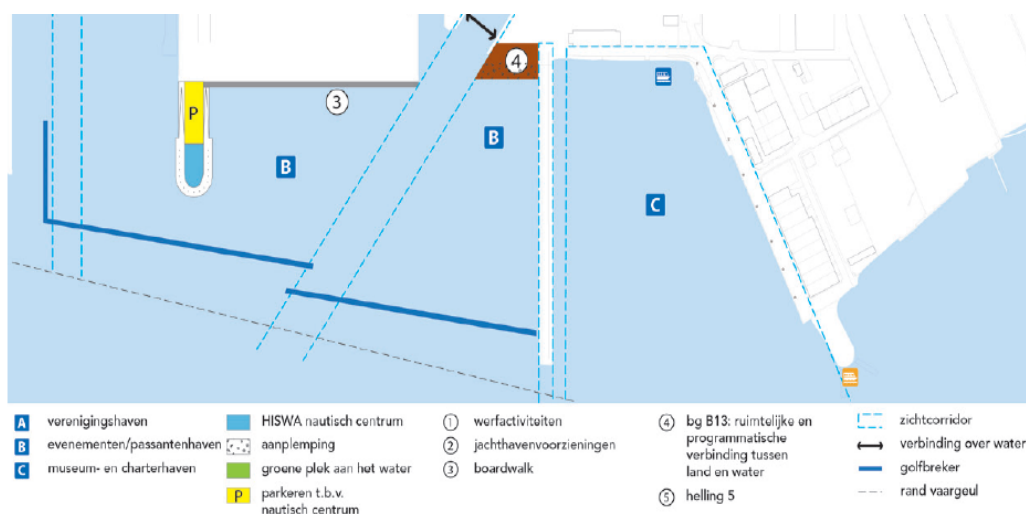
### 10.2.3 Beoordeling nautische veiligheid

Met Haven Amsterdam zijn de nautische consequenties doorgenomen; de gevolgen zijn op onderstaande kaart weergegeven. Ten opzichte van de vaargeul is een theoretische lijn aangegeven waarbuiten i.v.m. de nautische veiligheid geen bebouwing of drijvende functies mogelijk zijn. Ook binnen deze lijn blijft veiligheid cruciaal, wat bijvoorbeeld tot een eis tot aanvaarbescherming kan leiden, zoals bij het Botel aan de NDSM-pier. In het geval van intensief nautisch (recreatief) gebruik, dient voorkomen te worden dat schepen rechtstreeks en haaks op de vaarroute uitkomen, laat staan dat losgeslagen boten afdrijven. Een "doelbewuste manoeuvre" is gewenst, ergens in de aangegeven bufferzone. De bufferzone wordt bepaald door een denkbeeldige lijn die de beide havenlichten verbindt en de theoretische uiterste bebouwingsgrens van 15 meter uit de zijkant vaargeul. De vormgeving van een golfbreker, die voor de nautisch gebruikswaarde voorwaardelijk is, draagt daaraan bij. De bestaande NDSM-pier kan daarbij worden gehandhaafd.



Kaart nautische voorwaarden uit het Investeringsbesluit

Inmiddels is voor de NDSM-werf een golfbreker aangelegd om de jachthaven te beschermen. De ligging van de golfbreker is op onderstaand plaatje met blauw aangegeven.



De golfbreker dient tevens als aanvaarbescherming. Nieuwe bebouwing op de pier en op land zijn hierdoor voldoende beschermd tegen een mogelijke aanvaring.

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

### 10.3 Sociale veiligheid

Bij de transformatie van een (voormalig) bedrijventerrein naar woongebied, verdient sociale veiligheid extra aandacht. Het stedenbouwkundig plan voor de NDSM-werf (het Investeringsbesluit, zie paragraaf 3.4 Gemeentelijk beleid) is getoetst aan een door de Dienst Ruimtelijke Ordening ontwikkelde standaard voor de sociale veiligheid van de gebouwde omgeving. Volgens deze standaard wordt sociale veiligheid bepaald door enkele belangrijke factoren. In het Investeringsbesluit zijn deze bepalende aspecten uitvoerig beschreven, zie paragraaf III.m Sociale veiligheidstoets in het Bijlagenboek van het Investeringsbesluit. Hieronder wordt een korte samenvatting van die paragraaf gegeven.

#### *Zichtbaarheid*

De straten in werf West zijn zeer overzichtelijk en passend in een heldere structuur. Vanuit de bebouwing is de omringende openbare ruimte goed zichtbaar. De interactie tussen bebouwing en openbare ruimte wordt gestimuleerd door een bijzondere plint met functies die uitstraling krijgen naar de openbare ruimte.

#### *Aanwezigheid van mensen*

Om te bereiken dat de openbare ruimte overdag en 's avonds optimaal wordt gebruikt, gaat het plan uit van bundeling van activiteiten in de openbare ruimte. De functiemix in hoge dichtheid draagt bij aan de gewenste levendigheid overdag en 's avonds. Verwacht wordt dat het centrumgebied (met uitlopers naar het westen en het oosten) en het gebouwde programma in het nautisch kwartier ook 's avonds passanten zal genereren.

#### *Bereikbaarheid en toegankelijkheid*

Dit zijn belangrijke voorwaarden om formele en informele surveillance te kunnen uitoefenen. Het gebied is goed bereikbaar per auto, fiets en te voet. De toegangen van de woningen en het postadres zijn altijd georiënteerd op de aangrenzende openbare ruimte.

*Attractiviteit, uitstraling en imago*

Goed vormgegeven gebouwen met uitstraling kunnen bijdragen aan de goede relatie tussen de omwonenden en gebruikers van de gebouwen en de openbare ruimte. Dit heeft een gunstig effect op het voorkomen van vandalisme en onveiligheidsgevoelens. Dit aspect is apart uitgewerkt in het Welstandskader. Ook het openbare ruimteplan bevat voldoende attractieve plekken en publieke routes met een hoog inrichtingsniveau.

*Verlichting*

Uitgangspunt voor het verlichtingsplan als onderdeel van dit plan en het hierna te maken uitvoeringsplan is dat een goede openbare verlichting positief werkt op de sociale veiligheid.

*Onderhoud en beheer*

Een goed verzorgde, schone en aantrekkelijke omgeving straalt zorg en betrokkenheid uit en stimuleert gebruikers de situatie zo te houden. Het onderhoud en beheer spelen hierbij een cruciale rol.

*Programma veiligheid en preventie*

Op het gebied van veiligheid en preventie zullen reeds getroffen maatregelen worden gecontinueerd. Hierbij zijn aan de orde: buurtbeheer, buurtregisseur van de politie, inbraakpreventie door de politie en veiligheid in en om school.

*Conclusie*

Het bestemmingsplan heeft een positief effect op de sociale veiligheid door de upgradering van het gebied met een mix van functies, door het stimuleren van de aanwezigheid van mensen in de openbare ruimte door te bouwen in hoge dichtheid en door activiteiten te bundelen en niet te spreiden en door het ontwerp van een heldere en overzichtelijke ruimtelijke structuur. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan de belangrijkste toetsingscriteria van sociale veiligheid.



## Hoofdstuk 11 Bodem

### 11.1 Algemeen

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

### 11.2 Regelgeving

#### *Wet bodembescherming*

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

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

#### *Wet milieubeheer*

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

#### *Woningwet / Bouwverordening*

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

### 11.3 Resultaten onderzoeken

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

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



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

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

Voor het actief te ontwikkelen gedeelte van de NDSM-werf (dat is het zuidelijke gedeelte van NDSM-West en het erfgedeelte van deelgebied Oost) is op 13 augustus 2009 een beschikking (DMB, AM0363/13439/B40) afgegeven. Het projectgebied (zowel landbodem als waterbodem) is hierin aangeduid als één geval van bodemverontreiniging. Het gevolg daarvan is dat binnen het plangebied op een efficiënte, maar zorgvuldige manier kan worden gestreefd naar een gesloten grondbalans voor de grond met immobiele verontreinigingen.

#### *Stand van zaken bodemsanering*

Delen van de NDSM-werf zijn de afgelopen jaren gesaneerd. Hierbij zijn delen van de werk voorzien van een leeflaag echter er zijn ook saneringen uitgevoerd waarbij er geen sprake is van een volledige leeflaag maar dat er een nog een isolatie moet worden aangebracht (gesloten verharding). Met name ten noordoosten van het kanaal zijn de nog niet opgehoogde terreindelen nog niet gesaneerd.

#### *Handelingen in de bodem in Noordstrook*

In de beschikking is de Noordstrook ook opgenomen, deze wordt echter niet actief door de gemeente herontwikkeld. Gelet op de bovenstaande, moet men ook op de meeste kavels in deze strook rekening houden met sterke dan wel matige bodemverontreiniging.

#### *Conclusie*

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

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

## Hoofdstuk 12 Hoogbouweffecten

### 12.1 Inleiding

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

Hoewel de maximaal toegestane basisbouwhoogte 30 meter is, is verdichting in de vorm hoogbouw in het plangebied wenselijk. Op de bouwkavels worden daarom hoogbouwaccen tot 60 meter toegestaan en op één locatie is zelfs een toren van 120 meter mogelijk gemaakt.

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



*Uitsnede van de Structuurvisie, kaart Visie hoogbouw*

## 12.2 Hoogbouweffectrapportage

De Dienst Ruimtelijke Ordening heeft ten behoeve van de hele NDSM-werf een Hoogbouweffectenonderzoek (HEO of HER) uitgevoerd. Het HEO is opgenomen in paragraaf VII in het Bijlagenboek van het Investeringsbesluit, zie bijlage 2. Naar aanleiding van de reactie van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam in het kader van 3.1.1-overleg is er een aanvullend onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 3. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven van beide onderzoeken. Voorop wordt gesteld dat het HEO globaal van karakter is omdat het nog niet precies bekend is in welke hoogte en volume en op welke locaties hoogbouw wordt gerealiseerd. Een exacte beoordeling van de verschillende aspecten is afhankelijk van de concrete invulling van het plan. In Werf West is hoogbouw (boven de 30 meter) slechts mogelijk nadat een uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld. De exacte beoordeling van de hoogbouweffecten zal dan ook in het kader van het uitwerkings- of wijzigingsplan plaatsvinden. Uitzondering hierop is het mogelijke hoogbouwaccent tot 120 meter, waarvan het zoekgebied in het bestemmingsplan strak ingekaderd is. Dit hoogbouwaccent zal slecht marginaal van positie kunnen veranderen en is in het HEO meegenomen.

### *Ruimtelijke effecten op het stadslandschap en het Unesco-gebied*

Hierbij gaat het om de ruimtelijke effecten van hoogbouw op belangrijke en vaak gebruikte openbare ruimtes op grote afstand van de NDSM-werf. Ook de eventuele zichtbaarheid vanuit het UNESCO-erfgebied valt hieronder. De conclusie van van het (aanvullend) onderzoek is het volgende.

- De mogelijke hoogbouw op de NDSM-werf West, het 120 meter hoge hoogbouwaccent in het bijzonder, is vanuit een aantal standpunten van het UNESCO-monument deels zichtbaar, maar voegt zich in het silhouet van omliggende, dichterbij gelegen bebouwing. De mogelijke hoogbouw heeft derhalve geen storend effect op het UNESCO-gebied.
- De mogelijke hoogbouw komt herkenbaar in beeld vanuit diverse standpunten buiten het UNESCO-gebied en profileert daarmee het Amsterdamse stads- en vooral waterlandschap. Dit sluit aan bij de in de structuurvisie geformuleerde ambitie en is de resultante van solitaire hoogbouw in de tweede linie in dit zoekgebied aan het IJ.

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

### *Effecten op de stedenbouwkundige structuur*

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

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

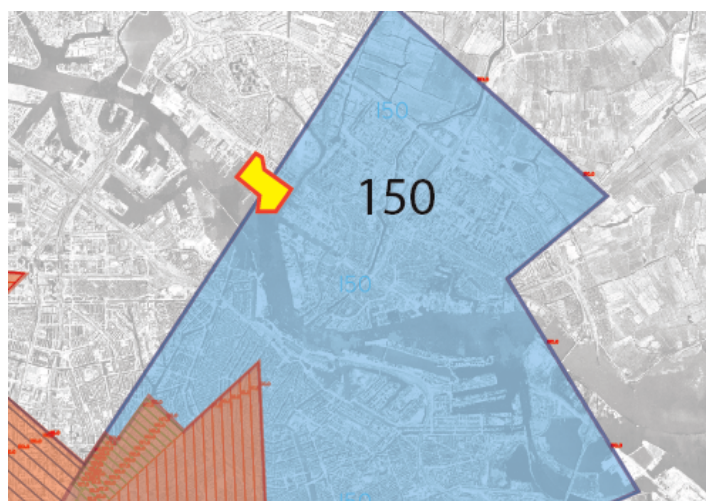
Met deze voorwaarden kunnen nadelige effecten op de stedenbouwkundige structuur voorkomen worden.

### *Hoogtebeperkingen vanwege Schiphol en PTT-straatpaden*

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

hoogtebeperkingen.

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied van het Lib. Op grond van het Lib geldt een hoogtebeperking van 150 meter. De maximale toegestane bouwhoogte in het plangebied is 120 meter. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is het Lib in acht genomen.



*Het beperkingengebied van het LIB*

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

#### *Effecten van schaduwwerking*

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

#### *Windklimaateffecten*

Omdat de situering van de hoogbouwaccenten nog niet bekend zijn, is het niet mogelijk om in dit stadium een concreet windhinderonderzoek uit te voeren. Voorafgaand aan het opstellen van het uitwerkingsplan en/of verlening van de ontheffing, dient een windtunnelsimulatie uitgevoerd te worden.

#### *Effecten op uitzicht en privacy*

Vanwege de grote afstand tot de woningen buiten het plangebied en de aanwezigheid van tijdelijke studentenwoningen (tot februari 2015) binnen het plangebied kan worden geconcludeerd dat de geplande hoogbouwaccenten binnen het Investeringsbesluit NDSM-werf geen nadelige effecten op uitzicht en privacy.

#### *Effecten op sociale veiligheid*

Bij het opstellen van het aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende stedenbouwkundig plan is nadrukkelijk rekening gehouden met het aspect sociale veiligheid. Het stedenbouwkundig plan heeft een positief effect op de sociale veiligheid. Zie hierover paragraaf 10.3 Sociale veiligheid en paragraaf VII j in het Bijlagenboek van het Investeringsbesluit.

## 12.3 Regeling in het bestemmingsplan

De maximale bouwhoogte die dit bestemmingsplan rechtstreeks (met directe bouwtitel) mogelijk maakt is 30 meter. Hiernaast maakt het bestemmingsplan mogelijk om deze basishoogte te wijzigen tot 60 en op één locatie tot 120 meter. De hoogbouwaccenten kunnen onder de volgende voorwaarden worden toegestaan als:

1. met een aanvullend hoogbouweffectenrapportage wordt aangetoond dat het hoogbouwaccent geen onaanvaardbare wind-, schaduw en visuele hinder veroorzaakt, hoogbouwaccent geen storend effect heeft op het UNESCO-gebied en dat het hoogbouwaccent geen onaanvaardbaar nadelige uitstraling heeft op de openbare ruimte;
2. het hoogbouwaccent heeft een maximum footprint van 1.000, respectievelijk 1.600 m<sup>2</sup>;
3. het hoogbouwaccent voldoet aan de overige criteria zoals opgenomen in het Investeringsbesluit NDSM;
4. er wordt voldaan aan de Wet geluidhinder.

In het Investeringsbesluit zijn in paragraaf 3.3 de volgende criteria opgenomen.

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

## 12.4 Conclusie hoogbouw

Dit bestemmingsplan maakt het toevoegen van hoogbouwaccenten tot 60 en op één locatie tot 120 meter mogelijk. Voor deze locaties geldt een uitwerkingsplicht, dan wel dat hoogbouw slechts mogelijk is nadat een wijzigingsplan wordt vastgesteld. Hoewel een nadere beoordeling van de effecten nog noodzakelijk is in het kader van het uitwerkingsplan cq. ontheffing, kan hierbij wel geconcludeerd worden dat het toevoegen van hoogbouwaccenten niet in strijd is met de vigerende regelgeving (zoals het Luchthavenindelingsbesluit) en het van toepassing zijnde beleid (zoals de Structuurvisie van de gemeente) en dat het plan geen nadelig effect heeft op het stadslandschap, stedenbouwkundig structuur, uitzicht, privacy en sociale veiligheid.

## Hoofdstuk 13      Cultuurhistorie en archeologie

### 13.1 Algemeen

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

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

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

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

### 13.2 Regelgeving

#### *Monumentenwet*

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

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

### *Modernisering Monumentenzorg*

Naar aanleiding van de modernisering van de Monumentenwet werd artikel 3.1.6, vierde lid, van het Bro gewijzigd. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

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

### *Archeologiebeleid Amsterdam*

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

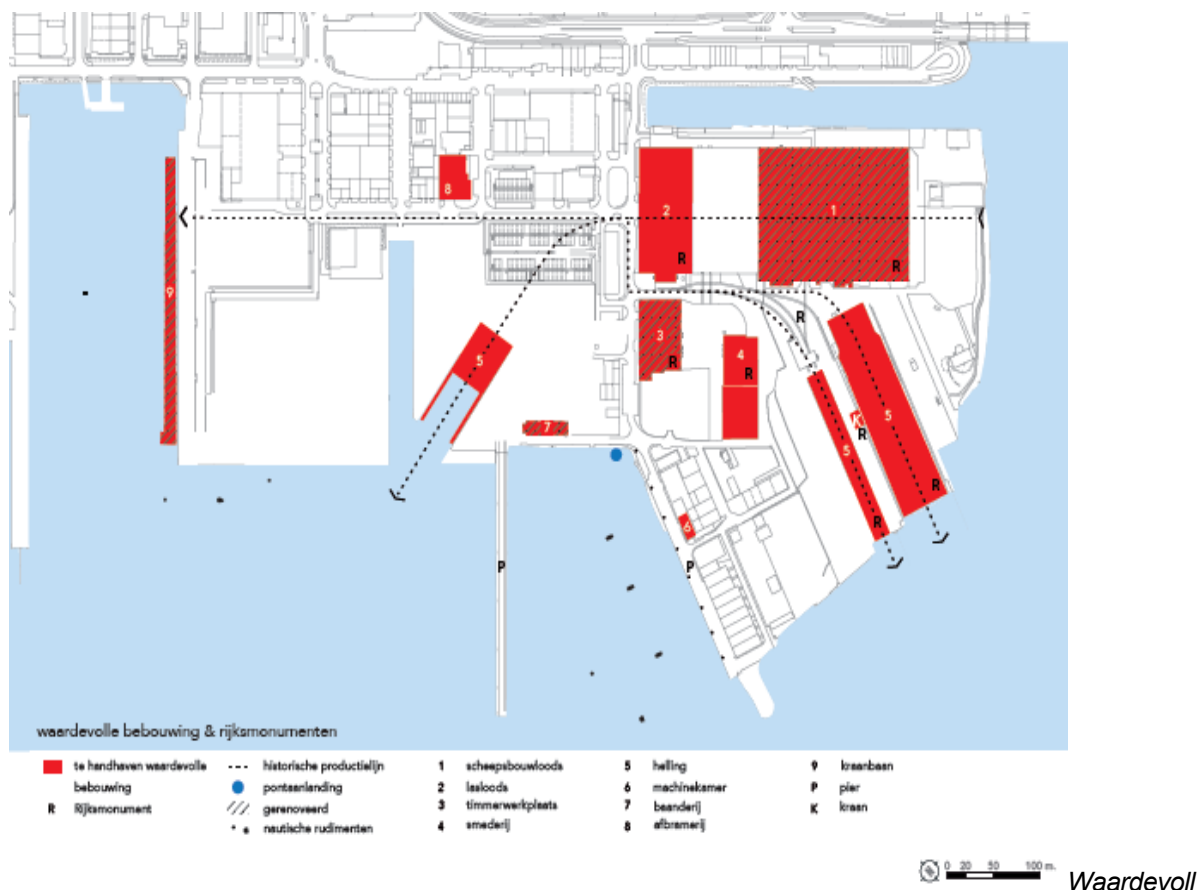
In het kader van het bestemmingsplan zal onderzoek moeten plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal ook via de bestemmingsregeling beschermd moeten worden. Door middel van bureau- en/of inventariserend veldonderzoek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

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

### 13.3 Cultuurhistorische effectrapportage

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

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



#### e cultuurhistorische elementen

Het behoud van de aanwezige cultuurhistorische monumenten is een belangrijk uitgangspunt voor de herontwikkeling van de NDSM-werf. Dit bestemmingsplan laat de monumenten (voor zover in het plangebied gelegen) intact. De helling in het plangebied wordt opgeknapt. Nadere borging is niet



noodzakelijk.

### **13.4 Archeologie**

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

Op basis van deze historisch-topografische inventarisatie zijn binnen het plangebied voornamelijk materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart in het (voormalige) watergebied. De bodem van het landgedeelte is verstoord tot op de onderzijde van de sliblaag (circa - 4m NAP). De archeologische verwachting binnen het hele bestemmingsplangebied is laag. Nader inventariserend veldonderzoek is slechts noodzakelijk bij bodemingrepen groter dan 10.000 m<sup>2</sup> in het IJ. Dit geldt alleen voor het gedeelte van het IJ dat buiten de vaargeul ligt. De bodem van de vaargeul is al veelvoudig gebaggerd; de kans op archeologische vondsten hier is daarom nihil.

In artikel 14 is een dubbelbestemming opgenomen voor het IJ. Indien er (bouw)werkzaamheden plaatsvinden die betrekking hebben op een gebied groter dan 10.000 m<sup>2</sup> en die dieper gaan dan de waterbodem, worden aanvullende vereisten gesteld aan die werkzaamheden ter bescherming van de archeologische waarden.

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

## Hoofdstuk 14 Water

### 14.1 Algemeen

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

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

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

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

### 14.2 Regelgeving

#### Kaderrichtlijn Water en waterplannen

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

#### Nationaal Waterplan

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

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

#### Keur AGV

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

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

### **Legger**

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

### **Waterbesluit**

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

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

### **Waterplan Amsterdam-Noorden Natstructuurplan Noordzeekanaalboezem-west**

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

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

### **Waterbeheerplan AGV 2010-2015**

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

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

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

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

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

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

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

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

### 14.3 Watertoets

Op 8 december 2009 heeft het Ingenieursbureau Amsterdam een notitie 'Waterparagraaf NDSM-terrein' uitgebracht (zie samengevat in het MER), waarin de verschillende effecten van het bestemmingsplan op het watersysteem in beeld wordt gebracht.

Hieronder worden de verschillende wateraspecten behandeld.

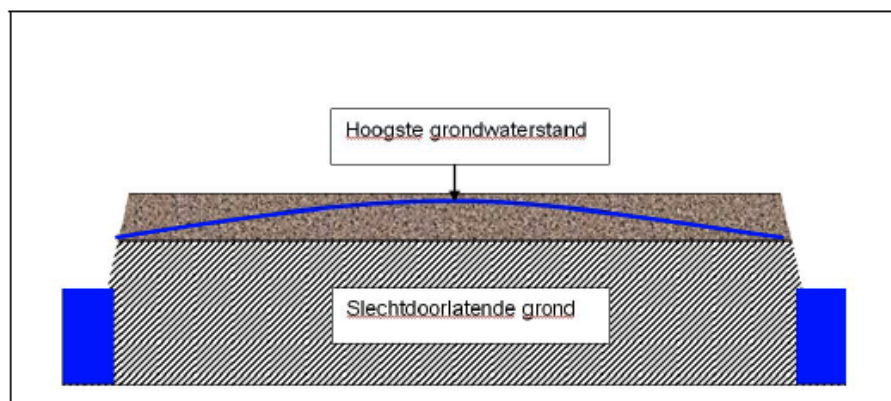
#### 14.3.1 Beschrijving watersysteem

##### *Oppervlaktewater en oevers*

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

##### *Bodemopbouw en grondwater*

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



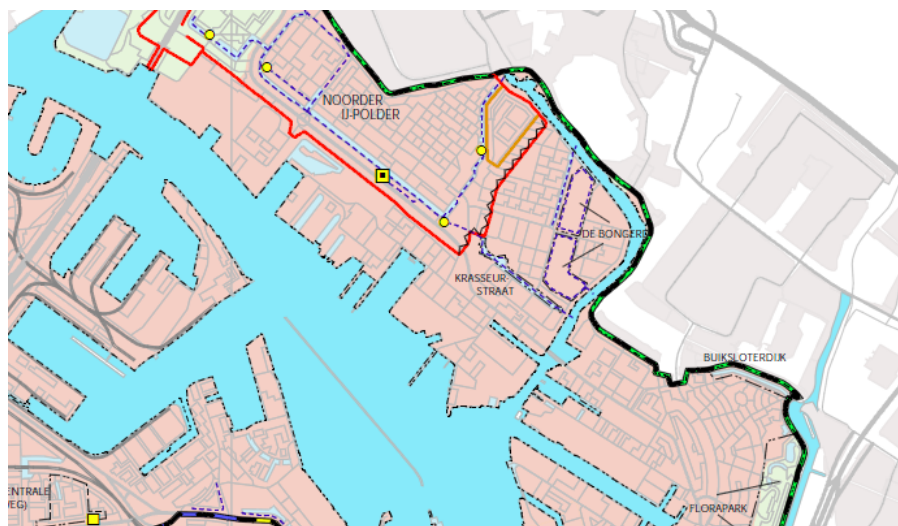
*Effect hooggelegen kleilaag*

##### *Riolering*

De hemelwaterafvoer in de bestaande straten is geregeld via een gescheiden rioolstelsel. De afvoer vindt op traditionele manier plaats: verharde oppervlakken en daken wateren via buizen en goten af op het hemelwaterriool.

##### *Veiligheid*

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



*Situering waterkeringen*

### 14.3.2 Gevolgen plan voor watersysteem

#### *Watercompensatie*

In het vastgestelde Nat Structuurplan Noordzeekanaalboezem West is vastgelegd dat de toename van verharding op de NDSM-werf West (circa 25.000 m<sup>2</sup>, waarbij tevens een toename van 6.000 m<sup>2</sup> aan open water zal plaats vinden) binnen de plangrenzen van dit Structuurplan is gecompenseerd. Tevens is afgesproken dat de aanplantingen in het IJ in het plangebied NDSM-werf (ca. 14.500 m<sup>2</sup>) gecompenseerd worden door maatregelen in de Noorder IJ-plas: tussen het zuidelijk deel van de Noorder IJ-plas en het IJ wordt een open verbinding gerealiseerd en de plas wordt verontdiept. Het gaat dus om een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve compensatie. Deze afspraken zijn ook bevestigd door Rijkswaterstaat in de brief van 11 juli 2003.

#### *Grondwater*

Uit het milieueffectrapportage is gebleken dat het toestaan van parkeerkelders in het plangebied een lichte grondwaterstijging als gevolg heeft. Op advies van de grondwaterbeheerder is nader onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke effecten op de grondwaterstanden, mede in samenhang met mitigerende maatregelen (zie het rapport van Ingenieursbureau Amsterdam d.d. 2 augustus 2012 als bijlage 13). In dit onderzoek zijn alleen de effecten onderzocht van mogelijke parkeerkelders in het actief te ontwikkelen zuidelijke kavels (bestemmingen Gemengd - 2 en Gemengd - 3). Uit dit nader onderzoek blijkt dat aan de gemeentelijke grondwatermorm niet wordt voldaan in op één locatie. Om dit knelpunt op te lossen wordt (conform de aanbeveling uit het onderzoek) het maaiveld op de betreffende locatie verhoogd. Hiermee is het toestaan van parkeerkelders op de zuidelijke kavels aanvaardbaar. De haalbaarheid van parkeerkelders op de noordelijke kavels (bestemmingen Bedrijf en Gemengd - 1) is niet nader onderzocht. Derhalve worden parkeerkelders hier ook niet toegestaan. In voorkomende gevallen kunnen parkeerkelders ook in dit gebied toegestaan worden met een omgevingsvergunning uitgebreide procedure indien uit onderzoek blijkt dat het geen onaanvaardbaar effecten heeft.

Gelet hierop kan worden geconcludeert dat het bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor de grondwaterstromen en -standen.

#### *Bouwmaterialen*

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

### **14.4 Conclusie**

Het bestemmingsplan heeft geen onaanvaardbaar gevolgen op het waterhuishouden in en rondom het plangebied.

## Hoofdstuk 15 Overige hinder

### 15.1 Geur

#### 15.1.1 Toetsingskader

##### *Nota Stankbeleid en brief Minister van VROM*

Het huidig 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 geurhinder. De ondervonden geurhinder kan worden bepaald door onder meer klachtenregistratie en belevingsonderzoek.

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

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

##### *Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR)*

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

##### *Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer*

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

#### 15.1.2 Onderzoekresultaten

##### *Geurbronnen buiten het plangebied*



In 2009 heeft Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV een geuronderzoek uitgevoerd ten behoeve van de herontwikkeling van de hele NDSM-werf. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat opgenomen in het MER (zie bijlage 5).

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

Uit het eerdere onderzoek blijkt verder dat het plangebied wordt blootgesteld aan 2 tot 4  $\text{ge}/\text{m}^3$  als 98-percentiel geurimmissieconcentratie. Om te bepalen hoe hinderlijk deze concentratie is, dient ook de hedonische waarde (hoe hinderlijk de geur is) bepaald worden. Hoewel enige geurhinder niet uitgesloten kan worden, kan in het algemeen wel gesteld worden dat pas als de concentratie hoger is dan 10  $\text{ge}/\text{m}^3$ , er sprake is van ernstige hinder. Dat is in dit geval in ieder geval niet aan de orde. Verder is gebleken dat het bevoegde gezag inzake de Wet milieubeheer / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht weinig geurklachten hebben ontvangen. De geurbelasting levert verder op deze afstand geen gevaar voor de volksgezondheid op.

In aanvulling op deze onderzoeksresultaten wordt het volgende opgemerkt. In 2012 heeft Cargill, één van de belangrijkste geurbronnen rondom het plangebied, een nieuwe geurinstallatie in werking gesteld waardoor de geurcontour van dat bedrijf sterk is gereduceerd, zie onderstaande figuren.



Geurcontou

ren van 1,9 en 3,0  $\text{ouE}/\text{m}^3$  als 98-percentielwaarde als gevolg van Cargill Soja in de situatie zonder en met MBTF-geurinstallatie.

### *Geurbronnen binnen het plangebied*

In aanvulling op het geuronderzoek van het MER is nader bekeken of er in het plangebied zelf bedrijven aanwezig die potentiële geurhinder kunnen veroorzaken. Uit inventarisatie van de gemeente is gebleken dat in het plangebied slechts één relevante geurbron aanwezig is, autospuiterij Frans Hoogendorp op het adres MS Tarnweg 5-7. Uit de informatie van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (voorheen: Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam) blijkt het volgende:

- het betreft een kleine inrichting met een laag verbruik van verven;
- er worden voornamelijk watergedragen verven gebruikt;
- er is een goede filterinstallatie en de filters worden regelmatig vernieuwd;
- er is een goede afvoer;
- er zijn momenteel geen klachten bekend m.b.t. eventuele geuroverlast van deze autospuiterij.

Op grond van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering (zie hierover Hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies) geldt voor autospuiterijen (met een milieuscore van 3.1 voor geur) een indicatieve richtafstand van 30 meter tot gemengd gebied. Het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (het Activiteitenbesluit) stelt aan autospuiterijen de volgende eisen:

*"Ten behoeve van het voorkomen dan wel tot een aanvaardbaar niveau beperken van geurhinder, worden de ... afgezogen dampen en gassen, indien deze op de buitenlucht worden geëmitteerd:*  
*a. ten minste 2 meter boven de hoogste daklijn van de binnen 25 meter van de uitmonding gelegen gebouwen afgevoerd; of*  
*b. geleid door een doelmatige ontgeuringsinstallatie."*

De achterliggende reden bij deze bepaling is dat als de afgezogen dampen en gassen boven de (geurgevoelige) bebouwing worden (via een pijp / schoorsteen) geëmitteerd dan wordt geurhinder voorkomen c.q. blijft tot aanvaardbaar niveau beperkt. Buiten 25 meter afstand neemt de geurbelasting zodanig af dat er geen sprake meer is van onaanvaardbaar geurhinder.

In de huidige situatie bevinden zich (tijdelijke) studentenwoningen op circa 20 meter afstand vanaf de afvoerpijp. De afvoerpijp steekt 3 meter boven de dak van de studentenwoningen uit zodat de inrichtingen voldoet aan het Activiteitenbesluit. Uit ervaring blijkt dat deze afstand (in samenhang met de bedrijfsvoering van de autospuiterij) geen onaanvaardbare geursituatie oplevert.

Op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt een milieuzone opgenomen hetgeen de vestiging van geurgevoelige objecten binnen 25 meter afstand (gemeten vanaf de emissiepunt) uitsluit. Hiermee wordt geborgd dat de autospuiterij aan het Activiteitenbesluit kan voldoen, maar ook dat er geen geurhinder ontstaat bij geurgevoelige bestemmingen.

### *Nadere beoordeling geuremissie Shipdock*

In aanvulling op het hierboven genoemde geuronderzoek is eveneens de geuremissie van de inrichting voor een scheepswerf/ staalconstructiebedrijf aan de TT Vasumweg 131 (hierna Shipdock BV) en de mogelijke invloed op het onderhavige plangebied beoordeeld (rapport LBP/Sight van 15-12-2013, zie de bijlage 14 'Aanvullende beoordeling Stof, geur en licht' bij de toelichting).

Voor Shipdock BV geldt ten aanzien van het aspect geur een indicatieve richtafstand van 100 meter bij het omgevingstype "rustige woonwijk" en 50 meter bij "gemengd gebied". Aan beide afstanden wordt ruimschoots voldaan. Uit het rapport van LBP/Sight kan worden geconcludeerd dat deze indicatieve richtafstand toereikend is gelet op de bedrijfsvoering van Shipdock BV zoals genoemd in de meest recente vergunning aanvraag. Er valt derhalve geen onaanvaardbare geurhinder te verwachten. De conclusies uit het aanvullende onderzoek worden door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied onderschreven.

### **15.1.3 Conclusie**

Potentiële geurbronnen buiten het plangebied bevinden zich op grote afstand. Uit onderzoek blijkt dat er geen sprake is van onaanvaardbaar geurhinder. In het plangebied is er één bedrijf met relevante geuremissie aanwezig. Het bestemmingsplan sluit de vestiging van geurgevoelige objecten binnen 25 meter uit. Hiermee wordt geurhinder voorkomen dan wel tot aanvaardbaar niveau beperkt. Geconcludeerd kan worden dat de geursituatie geen beletsel vormt voor dit bestemmingsplan.

## **15.2 Stofhinder**

### **15.2.1 Algemeen**

Ten noordwesten van het plangebied bevindt zich de scheepswerf Shipdock, waar grote schepen in de buitenlucht gerepareerd en onderhouden worden. De belangrijkste activiteiten hierbij zijn het stralen en het spuiten van schepen. Bij het stralen komt (grof) stof in de naaste omgeving vrij dat - in grote hoeveelheden - kan leiden tot hinder en tot irritatie van slijmvliezen van ogen en luchtwegen. Bij het spuiten komen vluchtige organische stoffen (VOS) vrij, die - in grote hoeveelheden - kunnen leiden tot geurhinder en gezondheidsklachten (irritatie van slijmvliezen van ogen en luchtwegen, hoofdpijn, duizeligheid). Bij het spuiten kunnen ook kleine verfspetters in de omgeving terecht komen die - net als grof stof - gebouwen en andere objecten (zoals auto's) kunnen aantasten. Dit kan tot enige schade leiden (intensiever onderhoud).

### **15.2.2 Toetsingskader**

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

Verder wordt stofhinder beoordeeld en beperkt in het kader van vergunningverlening (dan wel het stellen van maatwerkvoorschriften) op grond van de Wet milieubeheer (inmiddels Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, Wabo). Hierbij is het het toetsingskader het principe van het toepassen van "beste beschikbare technieken" (BBT) zoals neergelegd in de zogenaamde "BBT-documenten" zoals de Nederlandse Emissie Richtlijn (NeR). In de NeR worden maatregelen voorgesteld waarmee emissies beperkt kunnen worden, zie paragraaf 15.1.1. Het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit) bevat tevens algemene regels ter voorkoming van stofhinder.

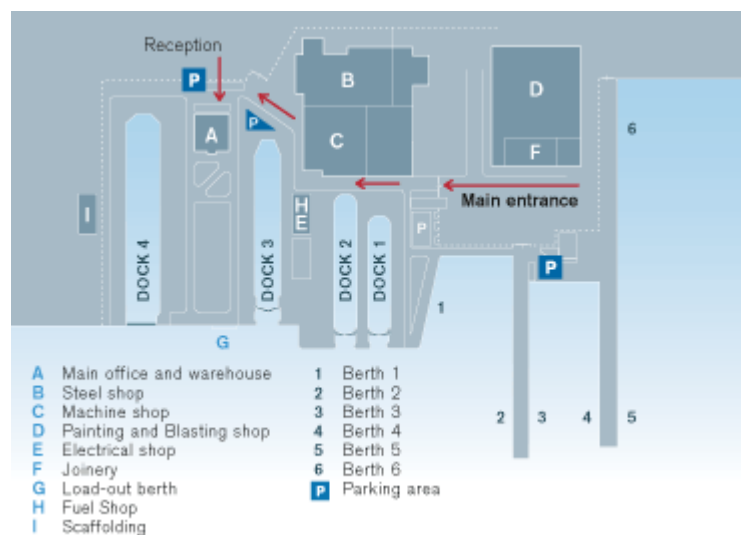
### **15.2.3 Resultaten onderzoeken**

Shipdock ligt op 250 á 950 meter afstand vanaf de geplande woningbouwlocatie. Hiermee wordt voldaan aan de indicatieve afstanden die voor stof gelden voor de activiteiten scheepsbouw en -reparatie en het stralen van metaaloppervlaktes. Deze activiteiten hebben voor het aspect stof maximaal een milieuscore van 3.2, respectievelijk 4.1 hetgeen een afstand van 50 dan wel 100 meter veronderstelt tot een gemengd gebied.

Omdat er uit de omgeving van Shipdock klachten zijn geuit over stofhinder (zijnde grof stof en verfspetters), heeft de gemeente Amsterdam deze klachten laten onderzoeken. In opdracht van de gemeente heeft adviesbureau Tauw een drietal metingen gedaan naar de luchtkwaliteit in de omgeving van Shipdock. De metingen laten zien dat er vluchtige stoffen zijn waargenomen maar in zodanig lage concentratie dat daarvan geen gezondheidsschade is te verwachten. Deze resultaten zijn voorgelegd

aan de GGD en zij onderschrijft deze conclusie (zie brief van 6 september 2011 als bijlage 10).

Uit de NDSM-werf zijn geen klachten ontvangen over Shipdock. De klachten zijn afkomstig uit een gebied op circa 700 meter ten noordwesten van het plangebied. De meeste werkzaamheden vinden immers in het meest ver liggende gedeelte van het terrein plaats (in dok 4 op onderstaande tekening).



#### *Terreinindeling van het bedrijf Shipdock*

Shipdock is van plan om een drijvend dok te realiseren op de huidige ligplaats nummer 3. Dit betekent dat de kans op potentieel hinder in het plangebied hiermee toeneemt. In dit verband overwogen dat er steeds voldaan wordt aan de indicatieve afstand van 100 meter en dat gezien de heersende windrichting (namelijk de zuidwestenwind, in noordelijke en noordoostelijke richting) de kans op onaanvaardbare hinder nog steeds als zeer gering wordt geacht.

Door LBP/Sight is op 15 december 2013 een aanvullende notitie geschreven (zie als bijlage 14 bij de toelichting), waarin nogmaals een beoordeling wordt gegeven van het aspect stofhinder. Hieruit kan worden geconcludeerd dat voor te hoge concentraties fijn stof en stofhinder (grof stof) in het plangebied niet hoeft te worden gevreesd. Om het woon-/leefklimaat in het plangebied te waarborgen zijn naar verwachting geen aanvullende maatregelen nodig. In het kader van de aanvraag van een omgevingsvergunning zullen de milieugevolgen voor de omgeving definitief beoordeeld worden.

#### **15.2.4 Conclusie**

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



## Hoofdstuk 16 Duurzaamheid

### *Milieubeleid*

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

- Vanaf 2010 dient 40% van de bouwplannen die in voorbereiding zijn genomen klimaatneutraal te zijn.
- Vanaf 2015 is dit aandeel 100%.
- In 2025 is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de stad Amsterdam 40% minder dan in 1990.
- In 2015 is de gemeentelijke organisatie klimaatneutraal.

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

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

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

### *Stadsverwarming*

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

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

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

### *Conclusie*

Het plan hergebruikt en transformeert op intensieve wijze een centraal gelegen vrijgevalen en vervuilde industriële locatie. Dit draagt bij aan duurzaamheid. Bovenop de wettelijk voorgeschreven regels worden op de NDSM-werf West geen dwingende maatregelen voorgeschreven.



## Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

### 17.1 Algemeen

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

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

De bouw- en gebruiksregels zijn ook zo globaal mogelijk gehouden zodat initiatiefnemers zo veel mogelijk flexibiliteit hebben ten aanzien van de invulling van bouwkwavels. De regels geven de noodzakelijke stedenbouwkundige en milieurandvoorwaarden weer.

De meeste bestemmingen zijn eindbestemmingen, op grond waarvan directe bouwtitel ontstaat. Uitzondering hierop is kavel B9 aan de zuidoostelijk hoek van het plangebied. Dit gedeelte van het plangebied, waar ook een supermarkt wordt gepland, kent een complexe ontwerpogave vanwege het relatief grote programma en de benodigde expeditie. Daarom kregen deze gronden een uit te werken bestemming.

### 17.2 Artikelsgewijze toelichting

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

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

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

#### **Artikel 1 Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.



### **Artikel 2 Wijze van meten**

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

### **Artikel 3 Bedrijf**

Deze gronden worden conserverend als bedrijf bestemd. De reden hiervoor is dat met de toekomstige herinrichting van de MS Van Riemsdijkweg op (midden)lange termijn een deel van het terrein de functie verkeersareaal zal krijgen. Naar verwachting zal (dit gedeelte van) de MS Van Riemsdijkweg pas buiten deze bestemmingsplanperiode herprofileerd. Daarom is het niet opportuun om deze gronden nu als bestemming verkeer te bestemmen. Het huidige gebruik van gronden mag voortgezet worden, maar het is niet wenselijk dat hier nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden.

### **Artikel 4 Gemengd - 1**

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

Uitgangspunt hierbij is dat alle bestaande functies hun huidige activiteiten kunnen voortzetten zonder beperkingen. Hiernaast wordt nog in lid 1 mogelijkheid gegeven voor functieverruiming of - verandering; zo kunnen huidige functies (ook) andere activiteiten verrichten, zoals horeca of leisure. De nieuwe functies moeten bijdragen aan levendigheid en de naambekendheid van het gebied. Verder zijn ondersteunende functies bij (latere) transformatie van het gebied naar toekomstig woon-werkgebied welkom. Het was de bedoeling om zo veel mogelijk functies toe te staan. Er zijn slechts beperkingen aangebracht vanwege milieuoverwegingen (uitsluiting vervuilende functies) dan wel vanwege beleidsdoelstellingen. Derhalve zijn kantoren hier niet toegestaan. Detailhandel is - net als in het gehele plangebied - alleen mogelijk voor zover het aan de nautische sector gerelateerd is: bovendien is grootschalige detailhandel uitgesloten. Er is een minimum plintheogte voorgeschreven om op deze manier een flexibel gebruik van deze bouwlaag mogelijk te maken. Dit komt de levendigheid in het plangebied ten goede.

Qua bebouwingsmogelijkheden (leden 2 en 3) wordt ook veel flexibiliteit geboden. Er geldt een algemene maximale bouwhoogte van 30 meter. Er mogen hoogbouwaccenten tot 60 meter worden toegevoegd. Deze hoogbouwaccenten worden niet rechtstreeks toegelaten, maar door middel van een wijzigingsplan. Al dan niet naar aanleiding van een concreet bouwplan zal een maatwerkbeoordeling plaatsvinden, waarbij getoetst wordt aan de criteria van het Investeringsbesluit. Zie hierover verder hoofdstuk 12 Hoogbouweffecten. Verder moeten hoogbouwplannen aan de Wet geluidhinder getoetst worden. Op meerdere plekken (afhankelijk van de exacte situering) zal de voorkeursgrenswaarde naar verwachting overtreden worden. In dergelijke gevallen dient het bevoegd gezag (het dagelijks bestuur) - samen met het wijzigingsplan - tevens een hogere waarde vast te stellen. Op enkele locaties zal mogelijkerwijs zelf de maximale ontheffingswaarde overschreden worden. Op die locaties kunnen geluidgevoelige functies alleen achter een dove gevel of een geluidwerend vlies gerealiseerd worden.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat het vereiste van stille zijde (beleid van de gemeente Amsterdam) niet wordt toegepast op woningbouw boven de 30 meter. Bij smalle torens is het immers niet overal mogelijk om overal een stille zijde te creëren, mede gelet het feit dat er meerdere Wet geluidhinder bronnen in en rondom het plangebied zijn. Zie hierover verder hoofdstuk 8 Geluid.

Binnen de wijzigingsbevoegdheid voor hoogbouwaccenten is bepaald dat de grondoppervlakte van het bouwgedeelte boven de 30 meter bouwhoogte niet groter is dan 1.000 m<sup>2</sup>. Met de 'grondoppervlakte' wordt de footprint van het hoogteaccent bedoeld.

Voor de bestemmingsvlak aan de Klaprozenweg is een bouwvlak opgenomen. De huidige bebouwing staat binnen deze bouwvlak (in het vigerende bestemmingsplan was immers een verplicht rooilijn voorgeschreven). De overige ruimte aan deze kant kan gebruikt worden voor verschillende bedrijfsdoeleinden zoals opslag en etaleren van goederen.

Verder zijn er enkele bijzondere regels gesteld vanwege de te verwachten hoge geluidhinder. Zo wordt voor de kavels langs de Klaprozenweg en voor de meest westelijk gelegen kavel voorgeschreven dat de eerste lijns bebouwing aaneengesloten dient gerealiseerd te worden. De geluidbelasting vanwege de Klaprozenweg en vanwege het Cornelis Douwesterrein is immers erg hoog. Met dit vereiste wordt enige afscherpende werking van de eerstelijns bebouwing bewerkstelligd. Hiernaast wordt het toepassen van dove gevel voorgeschreven voor de bebouwing langs de Klaprozenweg, waar de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai wordt overschreden. Op deze locatie kunnen geluidgevoelige functies aan de geluidbelaste zijde slechts gerealiseerd worden achter dove gevel. Het is ook mogelijk om een vlies voor de gevel te plaatsen waardoor de geluidbelasting zodanig afneemt dat aan de voorkeursgrenswaarde dan wel aan de gestelde hogere waarde wordt voldaan. Omdat de exacte vormgeving en situering van gebouwen binnen een bestemmingsvlak niet bekend is, kon niet exact vastgesteld worden waar precies binnen een bestemmingsvlak dove gevel nodig is. Daarom is de dove gevel binnen het hele vlak aan de geluidbelaste zijde voorgeschreven. Zie hiervoor tevens de nadere toelichting in paragraaf 17.3 Regeling dove- of vliesgevels vanwege industrielawaai van dit hoofdstuk. Afhankelijk van de uiteindelijke inrichting van een bestemmingsvlak, kan het voorkomen dat niet alle (delen van) gebouwen daadwerkelijk een dove gevel behoeven (omdat ze voldoende worden afgeschermd door andere gebouwen. In dergelijke gevallen kan het bevoegde gezag binnenplanse vrijstelling (omgevingsvergunning) verlenen voor het betreffende bouwplan. Ook andere omstandigheden kunnen ertoe leiden dat een dove gevel niet meer noodzakelijk is. Zo kunnen infrastructurele ingrepen ertoe leiden dat het wegverkeer over de Klaprozenweg afneemt. Ook wijzigingen in de rekenmethode kunnen lagere geluidbelasting tot gevolg hebben. Verder kan men ook overige bouwkundige constructies (schermen) gebruiken waardoor de geluidbelasting op de achterliggende gevel afneemt. Ook in dergelijke gevallen kan het bevoegd gezag gemotiveerd besluiten dat op de betreffende locatie geven dove gevel meer nodig is. Tot slot wordt voorgeschreven dat woningen gelegen onder 30 meter bouwhoogte een geluidluwe zijde dienen te hebben. Dit is een vereiste dat voortvloeit uit het Amsterdamse geluidbeleid. Zoals in hoofdstuk 8 reeds vermeld, is een aanvullende afwijkingsbevoegdheid opgenomen in overleg met het TAVGA om in incidentele gevallen te kunnen afwijken van de verplichte stille zijde. Deze afwijkingsmogelijkheid is aan voorwaarden verbonden. Als voorwaarden bij een dergelijke ontheffing geldt dat de realisatie van een geluidluwe zijde onredelijk bezwarend is vanwege stedenbouwkundige, architectonische en financiële redenen, en dat het gaat om een ondergeschikt aantal woningen van een groter bouwplan (niet meer dan een kwart van het totale bouwplan). Bovendien geldt de afwijkingsmogelijkheid niet voor woningen met een dove gevel of vliesgevel.

Met betrekking tot de piekgeluiden van het bedrijf Shipdock, waarvoor (in de bepalende nachtperiode) een grenswaarde van 60 dB(A) geldt zijn aanvullende berekeningen gedaan. Op basis van de uitkomsten van dit aanvullende onderzoek zijn middels de planregels aanvullende maatregelen (conform de systematiek van de voorgeschreven dove gevels, binnen het hele aanduidingsvlak aan de geluidbelaste zijde) voorgeschreven. Daar waar piekgeluiden boven 60 dB(A) uitkomen, wordt voor het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen voorgeschreven om vliesgevels toe te passen. Zie ook de nadere toelichting in paragraaf 17.3 Regeling dove- of vliesgevels vanwege industrielawaai aan het einde van deze juridische planbeschrijving. Aangezien het bevoegd gezag in het kader van de vergunningverlening

nog een nader oordeel moet vellen over de vergunningaanvraag van Shipdock, is vooralsnog uitgegaan van de 'worst case' benadering. De definitieve aanvraag wordt nog aan de geldende wet- en regelgeving en beleid getoetst. Daarom is eveneens de mogelijkheid opgenomen in de algemene wijzigingsregels (Artikel 20 Algemene wijzigingsregels onder sub c, om het bestemmingsplan te wijzigen, indien met nader akoestisch onderzoek is aangetoond dat ter plaatse wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden voor de maximale geluidbelasting zoals opgenomen in de omgevingsvergunning voor Shipdock BV, zodat de aanduiding "specifieke bouwaanduiding – 2" (deels) van de verbeelding kan worden verwijderd en de deze aanduiding betreffende bouwregels en specifieke gebruiksregels in de bestemmingen Gemengd -1, Gemengd- 2 en Gemengd-3 waar nodig kunnen worden gewijzigd of verwijderd.

De gebruiksregels zijn in lid 4 en 5 opgenomen. Belangrijke voorwaarde van de herontwikkeling is dat het aantal benodigde parkeerplaatsen (dat conform het beleid van de gemeente wordt bepaald) op eigen terrein wordt opgelost. Hiervoor zijn parkeernormen opgenomen in de algemene gebruiksregels. Het is ook mogelijk dat meerder ontwikkelaars gezamenlijk een collectieve parkeeroplossing realiseren. Voor deze optie is een binnenplanse afwijkingmogelijkheid opgenomen in lid 5.

Een andere voorwaarde voor herontwikkeling is dat functiemenging ook op kavelniveau geborgd wordt. Anders dan in het Investeringsbesluit wordt in deze bestemming geen maximum percentage aan wonen gesteld. Het is wel voorgeschreven dat in de begane grond in principe geen woningen mogen gerealiseerd worden, maar bij voorkeur andere functies die de levendigheid en het beoogde gemengde karakter van het gebied ondersteunen. In enkele gevallen kan wonen met een omgevingsvergunning ook op de begane grond toegestaan worden mits het bouwplan op andere wijze bijdrage levert aan deze doelstelling.

Het toepassen van dove gevels en vliesgevels is niet alleen in de bouwregels, maar ook in de gebruiksregels geborgd. Met deze aanvullende gebruiksregel die geldt ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' en de 'specifieke bouwaanduiding - 2' wordt ook voorkomen dat reeds gebouwde ruimtes / delen van gebouwen (alsnog) door geluidsgevoelige functies worden gebruikt terwijl dat vanwege hoge geluidbelasting niet mogelijk is.

In de algemene gebruiksregels zijn onder meer nadere regels gesteld voor de volgende aspecten:

- regeling milieuhinderlijke functies;
- het maximaal toelaatbaar programma in het plangebied en vestigingseisen ten aanzien van verschillende functies en
- parkeren.

Voor deze onderwerpen zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel 17.

Op de verbeelding vallen meerdere "milieuzones" in deze bestemming. De regels gekoppeld aan de milieuzones zijn opgenomen in artikel 18 Algemene aanduidingsregels. Voor nader uitleg zie de toelichting bij dat artikel.

### **Artikel 5 Gemengd - 2**

Bestemming Gemengd-2 heeft betrekking op de gemeentelijke (nog uitgeefbare) gronden die als eerste worden ontwikkeld. Het grootste gedeelte van het programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt zal naar alle waarschijnlijkheid op deze gronden (en op Gemengd - 3) terecht komen.

Voor uitleg bij dit artikel wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4 Gemengd - 1. Hieronder worden enkele verschillen toegelicht. Ten eerste zijn in deze bestemming kantoren toegestaan. Conform de Plabeka-afspraken is het aantal te realiseren m<sup>2</sup> bvo kantoor beperkt (zie hierover meer paragraaf Gemeentelijk beleid, onder het kopje Kantorenstrategie). In aanvulling van de bouwregels zoals

opgenomen in bestemming Gemengd - 2, is het hier mogelijk om een (tijdelijke) afwijking toe te staan van het vereiste van aaneengesloten bouwen. De reden hiervoor is dat bij deze nog uit te geven kavels de gemeente meer invloed heeft bij het afdwingen van een bepaald eindbeeld. Voor het vereiste van aaneengesloten bebouwing is er geen minimum bouwhoogte voorgeschreven. Dat zou immers te belemmerend kunnen werken voor kleinere initiatieven die juist in de eerste fase van de herontwikkeling een aanjagende functie hebben. In deze bestemming (net als in Gemengd - 3) zijn ondergrondse bouwwerken toegestaan.

De regels ten aanzien van parkeren verschillen ook. Ten behoeve van de nieuwbouw op de gemeentelijke kavels wordt immers parkeergarages op de werf gebouwd. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit van deze kavels is alleen rekening gehouden met het toegestane programma op de gemeentelijke kavels. Hierbij gaat het om het programma voor werkfuncties en sociaal wonen. De parkeerplaatsen voor wonen worden op eigen terrein gerealiseerd.

Hiernaast geldt per bestemmingsvlak een maximum percentage voor wonen. Dit betekent dat per bestemmingsvlak minimum 10% werk- of voorzieningenprogramma dient gerealiseerd te worden. Hierbij geldt tevens dat op de op de verbeelding als "centrum" aangewezen locaties de plint met publieksgerichte functies dient gevuld te worden (zoals nautische detailhandel, leisure e.d.).

### **Artikel 6 Gemengd - 3**

De regeling voor bestemming Gemengd - 3 komt overeen met die van Gemengd - 2, met het belangrijkste verschil dat de gronden van Gemengd - 3 pas bebouwd mogen worden als op de gronden van Gemengd - 2 al een bepaald minimum programma gerealiseerd is. Naast het gunstige milieueffect (geluidafschermende werking) heeft dit ook een economische reden; de gemeente zal pas investeren in het bouw- en woonrijp maken van gronden als de eerste kavels al herontwikkeld zijn. Dit neemt echter niet weg dat in de tussenperiode ook tijdelijke bebouwing op deze kavels mogelijk zijn. De bouwregels van Gemengd - 2 (zoals minimum plintheogte, maximum woningbouwpercentage e.d.) zijn echter op de tijdelijke initiatieven (die met een tijdelijke vergunning worden gefaciliteerd) niet van toepassing.

In de bestemming Gemengd - 3 is tevens één parkeergarage toegestaan met 900 parkeerplaatsen. Hierbij gaat het om een minimaal én maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. In de regels wordt slechts het maximum aantal dwingend voorgeschreven. Dat de 900 parkeerplaatsen ook als minimum wordt gerealiseerd, wordt privaatrechtelijk afgedwongen. Het minimum aantal parkeerplaatsen dwingend in het bestemmingsplan voorschrijven zou gefaseerde realisatie kunnen belemmeren.

Tot slot is op een bestemmingsvlak binnen deze bestemming een hoogbouwaccent tot 120 meter toegestaan conform het Investeringsbesluit. Net als in bestemming Gemengd - 2 kan dit accent alleen door middel van een wijzigingsplan gerealiseerd worden.

Voor het overige zie de toelichting bij artikel 5 Gemengd - 2 en bij artikel 4 Gemengd - 1.

### **Artikel 7 Gemengd - 4**

Deze bestemming heeft betrekking op de reeds bestaande gebouwen van de voormalige IJ-kantine (Baanderij) en het HISWA-Nautisch Centrum alsmede op de kavel ten westen van de NDSM-pier. Deze kavels, met een unieke ligging aan het IJ, zijn gereserveerd voor bijzondere publiekstrekkende functies. Conform het Investeringsbesluit worden op deze kavels geluidgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Net als in de bestemmingen Gemengd - 2 en Gemengd - 3 wordt het kantoorprogramma beperkt (zie hierover meer paragraaf Gemeentelijk beleid, onder het kopje Kantorenstrategie). Het inmiddels privaatrechtelijk (in erfpachtovereenkomst) toegestane kantoorprogramma voor de Baanderij en Hiswa wordt in dit bestemmingsplan publiekrechtelijk beperkt. Voor de kavel van ten westen van de NDSM-pier

geldt dat het kantoorprogramma moet passen in het kantoorprogramma dat voor het gehele plangebied geldt.

### **Artikel 8 Groen**

Daar waar de gemeente voornemens is groenvoorzieningen te realiseren wordt als Groen bestemd.

### **Artikel 9 Kantoor**

De reeds bestaande kantoren van HEMA/VNU en de Kraanspoor worden conserverend bestemd; het betreft immers reeds uitgevoerde projecten, waar geen nieuwe ontwikkelingen worden voorzien. Net als in de bestemmingen Gemengd - 2 en Gemengd - 3 wordt het kantoorprogramma beperkt (zie hierover meer paragraaf Gemeentelijk beleid, onder het kopje Kantorenstrategie). Het inmiddels privaatrechtelijk (in erfpachtovereenkomst) toegestane kantoorprogramma wordt in dit bestemmingsplan publiekrechtelijk beperkt.

In het gebouw van HEMA/VNU is tevens detailhandel toegestaan, conform de erfpachtovereenkomst. De huidige HEMA-winkel (met 937 m<sup>2</sup> bvo) kan blijven functioneren als algemene (hoofdzakelijk niet dagelijkse) detailhandel. Eventuele toevoeging van de winkelloppervlakte moet - conform het advies van de Commissie Winkelplanning Amsterdam - voldoen aan het vereiste dat slechts detailhandel in nautische producten is toegestaan.

### **Artikel 10 Verkeer - 1**

De in het plangebied aanwezige rijwegen krijgen de bestemming Verkeer - 1. Met uitzondering van de het begin van de MS Van Riemsdijkweg wordt op alle wegen op de NDSM-werf een maximum snelheid van 30 km/uur ingesteld.

### **Artikel 11 Verkeer - 2**

Het gedeelte van het verkeersareaal waar slechts langzaam verkeer wordt toegestaan wordt bestemd als Verkeer - 2.

### **Artikel 12 Water**

Water is een belangrijk onderdeel bij de herontwikkeling van de NDSM-werf. Zie hierover meer in paragraaf 4.1. Naast de bestaande jachthaven (op de verbeelding aangeduid met de aanduiding "jachthaven") en de bestaande ligplaatsen aan de oostkant van de pier, wordt in het bestemmingsplan de mogelijkheid gegeven om nieuwe steigers en nieuwe ligplaatsen te bouwen aan de MS Van Riemsdijkkade en aan de westkant van de NDSM-pier (voor zover het ten noorden van de golfbreker ligt). Conform de Havenatlas (zie bijlage 4 bij de toelichting) kunnen hier grote boten tot 55 resp. 40 meter lengte afmeren. Het is belangrijk dat de afgemeerde boten bepaalde publiekgerichte functie huisvesten, zoals horeca of leisure. Hiermee wordt levendigheid in het plangebied gestimuleerd.

Om enige flexibiliteit te kunnen bieden is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden (zoals: functie moet bijdragen aan levendig en aantrekkelijk programma voor de werf; stedenbouwkundige aanvaardbaarheid verschijningsvorm; het dient een echt, varend schip te betreffen etc.) te kunnen afwijken van de maximale lengte en hoogte van de schepen en de toegestane functies. Tevens is een regeling opgenomen voor het schip Tallship Pollux om te kunnen blijven liggen (ondanks de afwijkende afmetingen) langs de westkant van de NDSM-pier. Het schip kan namelijk vanwege zijn bouwwijze niet tegen golfslag en past binnen de overige voorgeschreven criteria. Ook is het bestaande

Amstelbotel positief bestemd. In 2006 is vrijstelling verleend voor het Amstelbotel op de huidige locatie. Deze vrijstelling is vertaald in de planregeling van dit bestemmingplan. Ter plaatse van de huidige ligplaats is de aanduiding 'hotel' opgenomen, met de daarbij behorende bouwregels voor wat betreft de toegestane afwijkende maximale bouwhoogte, breedte en lengte van het drijvende gebouw.

Vanwege nautische overwegingen wordt het bouwen van steigers slechts op aangewezen locaties toegestaan. Dat is (naast de bestaande jachthaven) achter de golfbreker, ten westen van de pier en langs de MS Van Riemsdijkkade.

In de jachthaven wordt tevens de mogelijkheid geboden voor het afmeren van rondvaartboten. In het kader van het nieuwe beleid met betrekking tot rondvaartboten is het gewenst dat er vaste ligplaatsen zijn voor nieuwe exploitanten. Voor de categorie rondvaart sloepen is hiervoor o.a. gezocht naar ruimte binnen bestaande (jacht)havenaccommodaties. In de Amsterdam Marina kunnen maximaal ongeveer dertig rondvaartsloepen een vaste ligplaats als bedrijfsvaartuig krijgen.

### **Artikel 13 Gemengd - uit te werken**

Op deze gronden is een uit te werken bestemming opgenomen vanwege de complexe ontwerpogave als gevolg van het relatief grote programma en expeditie bij de geplande supermarkt. In het uitwerkingsplan wordt nader aandacht besteed aan de situering van gebouwen en de ruimte voor parkeren en voor laden / lossen. Bij gefaseerde ontwikkeling kan uitwerking ook in delen plaats vinden. De overige uitwerkingsregels komen overeen met de regels van Gemengd - 2.

Het uitwerkingsplan dient tevens te voldoen aan de Wet geluidhinder. Ten behoeve van het uitwerkingsplan dient dan nader akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Op meerdere plekken (afhankelijk van de exacte situering) zal de voorkeursgrenswaarde naar verwachting overschreden worden. In dergelijke gevallen dient het bevoegd gezag (het dagelijks bestuur) - samen met het uitwerkingsplan - tevens een hogere waarde vast te stellen. Op het hoogbouwaccent zal mogelijkzwaars zelf de maximale ontheffingswaarde overschreden worden. Op die locaties kunnen geluidgevoelige functies alleen achter dove gevel (of geluidwerende vlies) gerealiseerd worden. Het vereiste van stille zijde (beleid van de gemeente Amsterdam) wordt niet toegepast op woningbouw boven de 30 meter. Bij smalle torens is het immers niet overal mogelijk om overal een stille zijde te creëren, mede gelet het feit dat er meerdere Wet geluidhinder bronnen in en rondom het plangebied zijn. Zie hierover verder hoofdstuk 8 Geluid

### **Artikel 14 Waarde-Archeologie**

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

### **Artikel 15 Anti-dubbelregel**

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

### **Artikel 16 Algemene bouwregels**

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

Ondergrondse gebouwen zijn alleen in de bestemmingen Gemengd - 2 en Gemengd - 3 en ter plaatse van de bestaande parkeerkelder onder het kantoorgebouw van HEMA/VNU toegestaan. Ter plaatse van de overige locaties zijn bouwwerken zoals fundering en kruipruimte dat onderdeel vormen van de bovengrondse bebouwing, vanzelfsprekend wel mogelijk.

### **Artikel 17 Algemene gebruiksregels**

In dit artikel worden regels gesteld die voor meerdere bestemmingen gelden.

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

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

In leden c tot en met e wordt de regeling voor milieuhinderlijke functies getroffen. De doel van deze regeling is toegelicht in hoofdstuk 7 Regeling milieuhinderlijke functies. Omdat er geen zittende functie wordt wegbestemd, wordt in lid f een maatwerkbestemming gegeven aan functies die reeds boven de toegestane milieuhindercategorie uitkomen. In artikel 19 en 20 zijn tevens regels opgenomen die zijn gerelateerd aan de regeling milieuhinderlijke functies.

In lid g wordt het totaal programma per functie beperkt. Het totaal programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt wordt beperkt omdat zonder deze beperking is het theoretisch mogelijk om veel meer programma te realiseren (gezien de maximale bouwhoogtes). Het toegestane programma vormde ook het basis voor verschillende onderzoeken ten behoeve van dit bestemmingsplan. Verdere zijn er enkele bijzondere beperkingen ter uitvoering van het beleid (zoals voor kantoren bijvoorbeeld). Enkele beperkingen hebben tevens hun grondslag in het beleid van Amsterdam, zoals de beperking van de kantorenvoorraad in het kader van de Kantorenstrategie of die beperking van de winkelvoorraad om duurzame ontwricting te voorkomen (conform het advies van de Commissie Winkelplanning). Zo is er een maximum gesteld aan dagelijks detailhandel (een nieuwe supermarkt in de bestemming Gemengd - uit te werken) en overige detailhandel die uitsluitend in nautische producten is toegestaan. Enige uitzondering hierop is de bestaande HEMA-winkel in de bestemming Kantoor, waar detailhandel in algemene (hoofdzakelijk niet dagelijkse) goederen is toegestaan.

De leden i t/m l bevatten bepalingen omtrent parkeren. Zoals paragraaf 6.5 Parkeren reeds nader is toegelicht, wordt parkeren voor de functies anders dan wonen in het plangebied (met uitzondering van de functies in bestemming Bedrijf en Gemengd - 1) in een collectief parkeergebouw in bestemming Gemengd - 3 dan wel op het erfgedeelte van de werf opgelost. Totdat het parkeergebouw gerealiseerd is, dienen nieuwe functies parkeerplaatsen op tijdelijke parkeervelden af te nemen. Voor het minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen is er ook een binnenplanse afwijkmogelijkheid opgenomen in artikel 19.

#### **Artikel 18 Algemene aanduidingsregels**

Daar waar vanwege bestaande milieurechten en/of vanwege de feitelijke milieuruimte woningbouw te dichtbij een bedrijf niet mogelijk is, wordt op de verbeelding een milieuzone ingesteld waarbinnen geen (geluid)gevoelige bestemmingen gerealiseerd mogen worden. Indien gewijzigde omstandigheden hiervoor aanleiding geven kan een milieuzone gewijzigd worden, zie artikel 20.

Hiernaast zijn de geluidzones van Westpoort en Cornelis Douwesterrein op de verbeelding met een gebiedsaanduiding weergegeven. Binnen deze zones is de Wet geluidhinder van toepassing. Voor meer informatie hierover zie Hoofdstuk 8 Geluid.

#### **Artikel 19 Algemene afwijkingsregels**

Hoewel de parkeernormen zoals opgenomen in artikel 17, lid i, geschikt zijn om een algemene inschatting te maken ten aanzien van parkeerbehoefte, uit ervaring blijkt dat in enkele bijzondere gevallen afwijking in de rede ligt. Een opslagloods zou bijvoorbeeld vanwege de grote oppervlakte relatief veel parkeerplaatsen moeten realiseren, terwijl daaraan - vanwege de geringe aantal medewerkers - geen behoefte is. In dergelijke gevallen is het onredelijk om ontwikkelaars te verplichten het volledig aantal parkeerplaatsen te realiseren. Daarom wordt in deze herziening de mogelijkheid toegevoegd om ontheffing (inmiddels omgevingsvergunning) te verlenen indien blijkt dat voor een bepaalde functie minder parkeerplaatsen volstaan.

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

#### **Artikel 20 Algemene wijzigingsregels**

Anders dan de afwijkingsbevoegdheid voor concrete gevallen op grond van artikel 19 lid b, geldt de wijziging van de Staat van Inrichtingen die in dit artikel wordt mogelijk gemaakt, voor alle toekomstige gevallen. Verder is het mogelijk om (geluid)gevoelige functies binnen de zones milieubeheer alsnog toe te staan indien gewijzigde omstandigheden (bv. gewijzigde bedrijfsvoering of als het hindergevend bedrijf inmiddels vertrokken is) hiervoor aanleiding geven.

#### **Artikel 21 Overige regels**

In het bestemmingsplan wordt in een aantal gevallen verwezen naar wettelijke regelingen. Deze regelingen kunnen na een tijd wijzigen. Desalniettemin blijft bij de toepassing van dit bestemmingsplan de regeling maatgevend zoals die gold ten tijde van de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan.

#### **Artikel 22 Overgangsrecht**



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

### **Artikel 23 Slotregel**

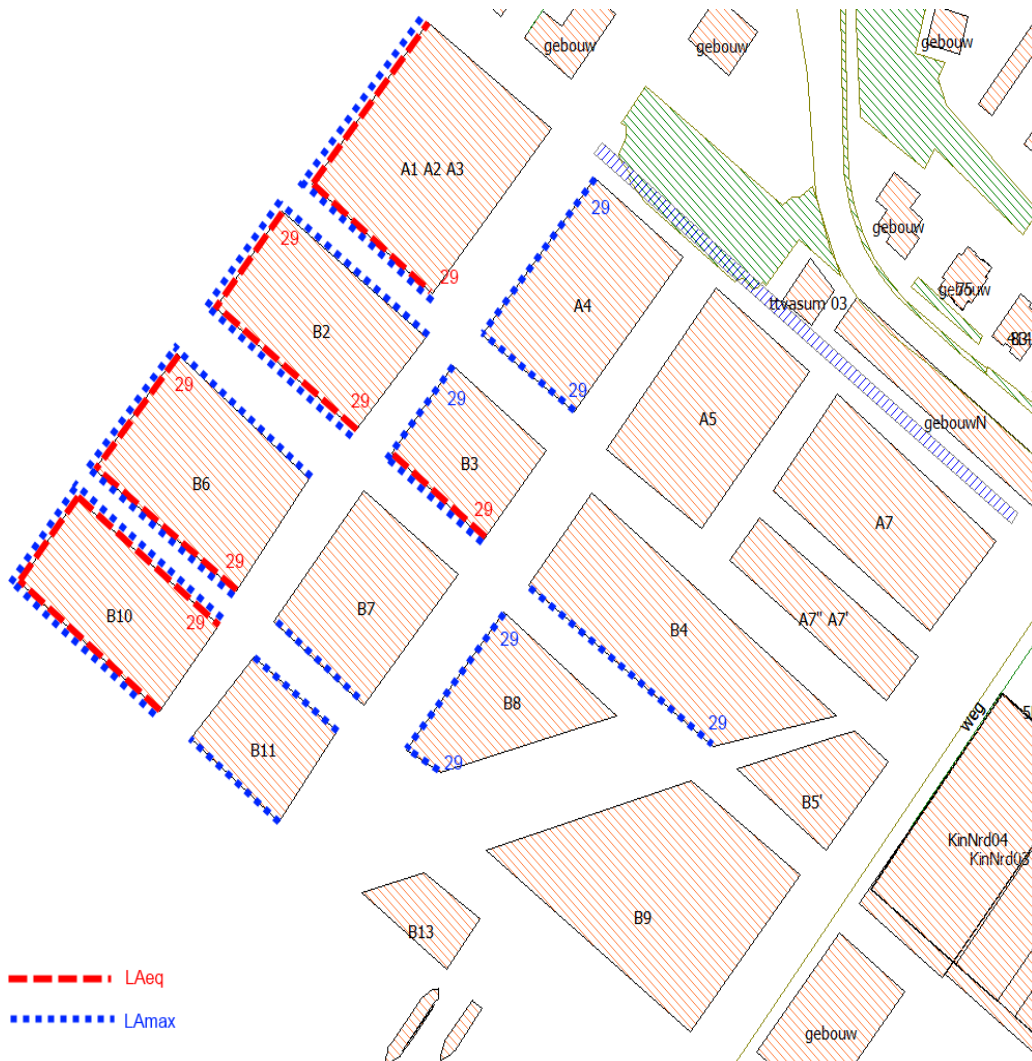
Het laatste artikel regelt - conform de landelijke standaarden - de naam van het bestemmingsplan.

## **17.3 Regeling dove- of vliesgevels vanwege industrielawaai**

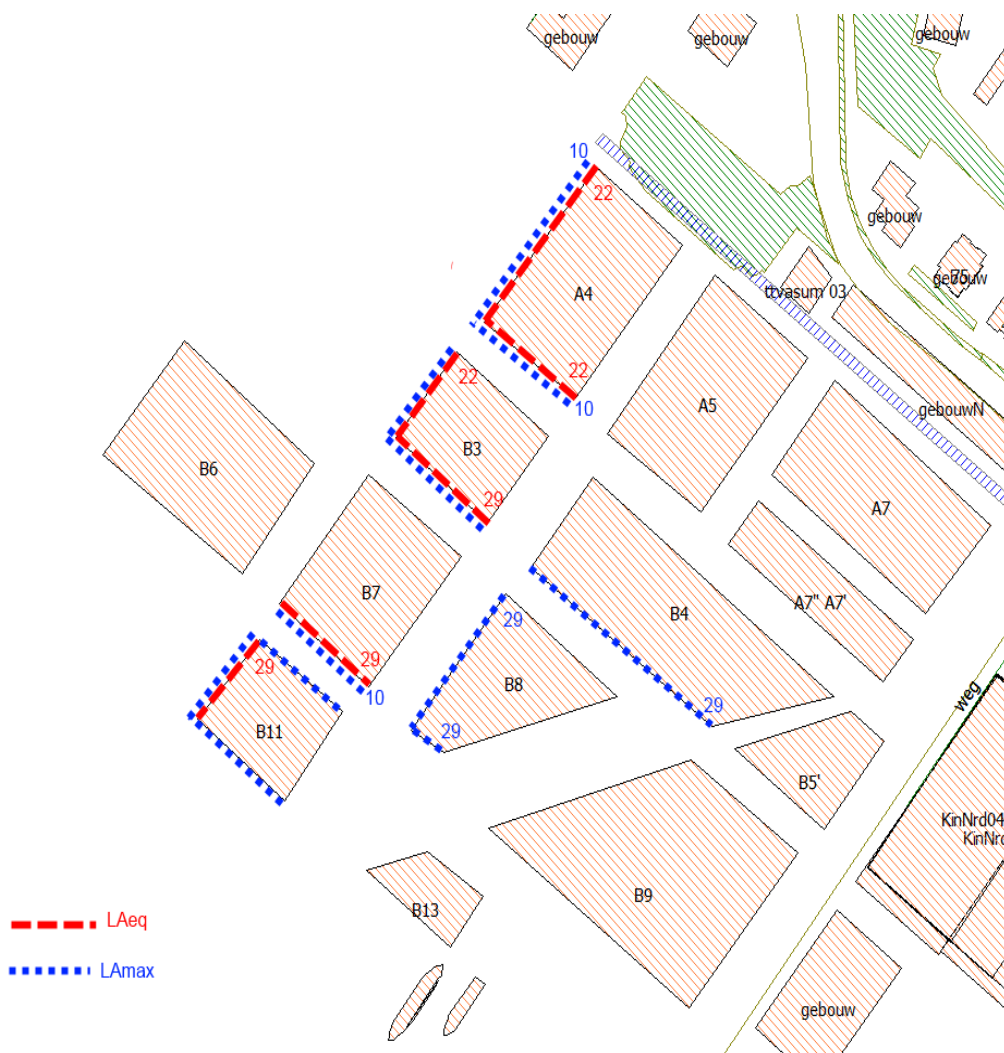
Binnen de bestemmingsvlakken van Gemengd - 1, Gemengd - 2, en Gemengd - 3 is middels de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - dove gevel" en de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - 2" voorgeschreven waar respectievelijk een dove gevel/geluidwerend vlies (vanwege overschrijding maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) voor het equivalente geluidsniveau LAeq) is voorgeschreven, dan wel specifiek een geluidwerend vlies (in verband met piekbelastingen L<sub>Amax</sub> boven de maximale grenswaarde van 60 dB(A) vanwege industrielawaai).

Omdat zoals hierboven reeds omschreven de exacte vormgeving en situering van gebouwen binnen de bestemmingsvlakken van Gemengd - 1, Gemengd - 2, en Gemengd - 3 nog niet bekend is, kan op voorhand niet exact vastgesteld worden waar precies binnen een bestemmingsvlak een dove gevel danwel vliesgevel nodig is. Daarom is de dove gevel of de vliesgevel binnen het hele vlak aan de geluidbelaste zijde voorgeschreven, middels de aanduidingen "specifieke bouwaanduiding - dove gevel" en de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - 2" op de verbeelding. Indien nodig is de ligging van het betreffende aanduidingsvlak omschreven aan de hand van straatnamen.

Ter nadere illustratie hiervan kunnen de onderstaande figuren uit het akoestisch onderzoek worden geraadpleegd. Figuren 4.12 en 4.13 geven aan waar eveneens dove- of vliesgevels moeten worden voorgeschreven, in verband met onvoldoende afscherming door de eerste dan wel tweede linie bebouwing.



Locaties dove- of vliesgevels ivm industrielawaai (figuur 4.11 uit het akoestisch onderzoek)



Locaties dove- of vliesgevels ivm industrielawaai voor de tweede lijn indien de eerste lijn afwezig is (figuur 4.12 uit het akoestisch onderzoek)





## **Hoofdstuk 18      Economische uitvoerbaarheid**

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

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

Tevens is het bepalen van een tijdvak of fasering dan wel het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels in een exploitatieplan niet noodzakelijk. Daarom wordt bij dit bestemmingsplan geen exploitatieplan opgesteld. Met het vaststellen van het Investeringsbesluit heeft de gemeenteraad en deelraad tevens een grondexploitatie voor het gebied vastgesteld.



## Hoofdstuk 19      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 19.1    Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

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

Er is reactie ontvangen van de volgende instanties:

- Rijkswaterstaat;
- Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
- Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Hieronder wordt in samengevatte vorm de inhoud van de binnengekomen reacties weergegeven. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reactie in het bestemmingsplan is rekening gehouden. Het advies van de Brandweer is verwerkt in paragraaf 10.1.

#### 1. Rijkswaterstaat

##### Reactie

Rijkswaterstaat verzoekt om in de art. 12 (Water) van de regels vaargeul voor zeevaart en beroepsvaart op te nemen en deze ook op de verbeelding aan te geven. Het verdient de voorkeur om in plaats hiervan de regels en verbeelding uit te breiden met een artikel Water-2 waar alleen de bestemming vaargeul voor zeevaart en beroepsvaart van toepassing is.

Beantwoording: Conform verzoek is de vaarweg ingetekend.

##### Reactie

Rijkswaterstaat verzoekt om in de toelichting het Binnenvaartpolitiereglement te beschrijven. Dat reglement bevat een afmeer- en ligplaatsverbod. Ontheffing wordt niet verleend voor innemen van een ligplaats in de vaarweg.

Beantwoording: Conform verzoek is paragraaf 10.2.2 aangepast.

##### Reactie

Rijkswaterstaat wijst op de inconsistente regeling ten aanzien van steigers en verzoekt om deze alleen toe te staan binnen de aanduiding steigers en alleen met toestemming van de nautisch beheerder.



Beantwoording: Naar aanleiding van deze reactie is de regeling ten aanzien van steigers aangepast. Steigers waaraan boten kunnen afmeren, zijn uitsluitend toegestaan achter de golfbreker en langs de MS Van Riemsdijkkade. Op deze locaties bestaat er geen nautisch bezwaar tegen het bouwen van steigers c.q. het laten afmeren van schepen.

#### Reactie

Rijkswaterstaat verzoekt de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen langs de vaarweg aan te vullen met aanwijzingen voor de scheepvaart en -verkeerstekens en de bijbehorende bouwregels aan te vullen met een maximaal hoogte van 12 meter.

Beantwoording: Conform verzoek zijn de regels van artikel 11 Verkeer - 2 aangepast.

#### Reactie

Rijkswaterstaat verzoekt om in de regels op te nemen dat het plaatsen van lichtmasten nabij het water alleen toegestaan is met toestemming van de nautisch beheerder om hinderlijke lichteffecten voor de scheepvaart te voorkomen.

Beantwoording: Dit betreft een uitvoeringskwestie die niet in het bestemmingsplan geregeld hoeft te worden. Er wordt wel afstemming gezocht met het nautische beheerder.

#### Reactie

Rijkswaterstaat geeft aan dat het bestemmingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterbeheerbelangen van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord.

Beantwoording: Ter kennisname aangenomen.

## **2. DRO namens Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam**

#### Reactie

DRO constateert dat het plan binnen de ambities van het gemeentelijk beleid past. Zij gaat verder er van uit dat het BMA/DRO advies m.b.t. hoogbouw wordt overgenomen. Dit advies houdt kort samengevat in dat de effecten op het werelderfgoed per toren in een later stadium ter beoordeling aan BMA/DRO voorgelegd worden. Dit omdat de exacte situering en uiteindelijke hoogten in een later stadium worden bepaald.

Beantwoording: Hoogbouwaccenten worden uitsluitend via wijzigings- dan wel uitwerkingsplannen toegestaan. Hierbij is een extra voorwaarde dat het hoogbouwaccent geen nadelige gevolgen mag hebben op het UNESCO-gebied. In het kader van de voorbereiding van het wijzigings- dan wel uitwerkingsplan wordt een aanvullende hoogbouweffectrapportage aan BMA/DRO voorgelegd.

## **3. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied**

#### Reactie

CNB verzoekt om in de plankaart de golfbreker in te tekenen.

Beantwoording: De golfbreker is conform verzoek ingetekend.

#### Reactie

CNB verzoekt om de zuidelijke grens van de functieaanduiding jachthaven gelijk te laten lopen met de golfbreker

Beantwoording: De aanduiding is conform verzoek aangepast.

Reactie

CNB adviseert om ligplaatsen voor boten en schepen alleen toe te staan in het water ten noorden van de golfbreker. Tevens wordt verzocht om op te nemen dat steigers aan de westkant van de NDSM-pier alleen mogen worden gebouwd ten noorden van de golfbreker.

Beantwoording: De bestemmingsplanregeling is op dit punt aangepast. Steigers waaraan boten kunnen afmeren, zijn uitsluitend toegestaan achter de golfbreker en langs de MS Van Riemsdijkkade.

**4. Havenbedrijf Amsterdam NV**Reactie

Het Havenbedrijf informeert naar hoe de verplichtingen uit het Convenant Houthaven/NDSM-werf zijn opgenomen in het totstandkoming van het concept-ontwerpbestemmingsplan. Het betreft de verplichtingen inzake overleg met de bedrijven die het Convenant hebben ondertekend en het storten van een bedrag in het innovatiefonds na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.

Beantwoording: Er wordt overleg gevoerd met de Convenant-bedrijven. De gesprekken zijn op dit moment nog aan het gaande. De financiële verplichtingen zijn alleen relevant als het bestemmingsplan onherroepelijk wordt. Er is een financiële reservering gemaakt in de grondexploitatie van het project ten aanzien van deze verplichting.

Reactie

Het Havenbedrijf verzoekt om het akoestisch onderzoek om de geluidssituatie met betrekking tot de geluidzonde in Westpoort te kunnen beoordelen.

Beantwoording: Het akoestisch onderzoek is toegezonden.

**19.2 Maatschappelijk overleg**

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

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