

1406-2

Startnotitie

Milieu-effectrapportage voor de herinrichting van het
Buiksloterham-Papaverweggebied in Amsterdam

projectnr. 138066

januari 2004

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

datum vrijgave

12-1-2004

beschrijving

definitief

goedkeuring

L. Runia

vrijgave

M. Keijsper

Inhoud

Blz.

1	Waarom deze startnotitie?	2
1.1	Plannen voor de Noordelijke IJ-oever	2
1.2	Betrokken partijen	3
1.3	Reacties op deze startnotitie	4
2	Het Masterplan Noordelijke IJ-oever	6
2.1	Transformatie	6
2.2	Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg	9
2.3	Volgende fasen	10
3	Beleid en besluiten	11
3.1	Beleidskader	11
3.2	Reeds genomen besluiten	12
3.3	Te nemen besluiten	13
4	Plangebied Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg	14
4.1	Mogelijkheden en belemmeringen	14
4.2	Shellterrein	15
4.3	Buiksloterham en Papaverweggebied	17
5	Het m.e.r.-proces	19
5.1	M.e.r. en bestemmingsplanprocedure	19
5.2	Plangebied en studiegebied binnen de raamwerken van het Masterplan	19
5.3	Het samenspel tussen m.e.r. en planvorming	20
5.4	Alternatieven en varianten	21
5.4.1	Meerwaarde van deze m.e.r.	21
5.4.2	Stedenbouwkundige visie als basis	21
5.4.3	Thema's en varianten	22
5.4.4	Meest-milieuvriendelijk alternatief	23
6	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	25
6.1	Huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentie	25
6.2	Korte karakteristiek van het plangebied	25
7	Effecten van de ontwikkeling van Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg	28
7.1	Inleiding	28
7.2	Globale beschrijving van mogelijke effecten	29
7.2.1	Bodem	29
7.2.2	Woon- en leefmilieu, milieuzonering	29
7.2.3	Hoogbouweffecten	33
7.2.4	Waterhuishouding	33
7.2.5	Landschap en cultuurhistorie	33
7.2.6	Natuur	34
7.2.7	Verkeer en vervoer	34
7.2.8	Duurzaamheidsthema's	35

1 Waarom deze startnotitie?

1.1 Plannen voor de Noordelijke IJ-oever

Het Stadsdeel Amsterdam-Noord wil in de komende decennia de Noordelijke IJ-oever vanaf de Sixhaven in het oosten tot en met de Noorder IJplas in het westen gaan transformeren tot een stedelijk gebied voor zowel wonen als werken. Het heeft daarvoor een Masterplan laten maken dat ver weg kijkt tot 2030 en tegelijk houvast geeft voor ontwikkelingen op de korte termijn. Er komen 9000 woningen bij en er zal straks werkgelegenheid zijn voor 23.000 mensen. Aan het Masterplan ligt een uitgebreide analyse van de mogelijkheden en beperkingen van het gebied ten grondslag. Bij het opstellen van het Masterplan hebben milieuoverwegingen een duidelijke rol gespeeld.

Het Masterplan geeft een visie op de ontwikkelingen in de komende decennia en het legt raamwerken vast voor de groen-, water- en wegenstructuur in het gebied van de Noordelijke IJ-oever. Uitgaande van die visie en binnen de vastgestelde raamwerken zullen plannen voor de deelgebieden gefaseerd worden uitgewerkt, in bestemmingsplannen vastgelegd worden vastgelegd en gerealiseerd. De precieze invulling staat nog niet vast. Het eerste deelgebied dat aan de beurt komt, ligt tussen de Sixhaven en Zijkanaal I: het gebied Buiksloterham en het Papaverweggebied. Onderdeel van dit gebied is het Shellterrein¹. Dit gebied wordt als eerste aangepakt omdat het Shellterrein op korte termijn beschikbaar komt. Om een bestemmingswijziging mogelijk te maken is het noodzakelijk om de geluidzonering, die over het betreffende deel van de Noordelijke IJ-oever ligt, aan te passen. Deze geluidzonering is gekoppeld aan de (deels inmiddels verdwenen) bedrijvigheid op het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg. Voor een deel van het voormalige Shellterrein is inmiddels een projectbesluit genomen. In het projectbesluit heeft het Stadsdeel Amsterdam-noord vastgelegd op welke wijze het Shellterrein zal worden ingericht.

Volgens de Wet milieubeheer moet er voor de realisatie van meer dan 4000 woningen in een aaneengesloten gebied binnen de bebouwde kom een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt. Dat zal op het oostelijke deel de Noordelijke IJ-oever het geval zijn. Het maken van een MER (het rapport) is onderdeel van een wettelijk voorgeschreven procedure: de milieu-effectrapportage (m.e.r.). Tot een m.e.r.-procedure behoren naast het opstellen van het MER ook het maken van een startnotitie, inspraak, advisering en toetsing door deskundigen, mogelijkheden voor bezwaar en beroep (als onderdeel van de bestemmingsplan of artikel 19 procedure) en een verplichte evaluatie achteraf. Deze procedure moet ervoor zorgen dat geen belangrijke zaken over het hoofd worden gezien en dat het milieubelang daadwerkelijk meegewogen wordt in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure moet worden gekoppeld aan de eerste concrete en voor beroep vatbare beleidsbeslissing die de daadwerkelijke uitvoering van de plannen mogelijk maakt. In dit geval is dat het bestemmingsplan dat de eerste woningbouw in het gebied mogelijk maakt. Die eerste woningbouw zal plaatsvinden op het Shellterrein, gevolgd door de transformatie van het gebied Buiksloterham-Papaverweg. Voor het Shellterrein is inmiddels een projectbesluit genomen.

1. In deze startnotitie is onderscheid gemaakt in het gebied Buiksloterham-Papaverweg (exclusief het Shellterrein) en het Shellterrein

Samengevat: het Masterplan Noordelijke IJ-oever geeft de kaders voor de transformatie; de toekomstige bestemming wordt –ondersteund door milieu-effectrapportage- vastgelegd in bestemmingsplannen.

De bijzondere situatie van het plangebied –grotendeels bestaand stedelijk gebied- en de wensen van de initiatiefnemer over de manier waarop het plangebied van karakter zal gaan veranderen –van een extensief werkgebied met zware milieubelasting naar een intensief gebruikt stedelijk gebied, waar wonen en werken kunnen samengaan- leidt tot een bijzondere vraagstelling in het op te stellen MER. De meerwaarde van het MER is met name gelegen in de inzichten die kunnen worden verworven over de manier waarop het transformatieproces kan plaatsvinden, met welke milieueffecten dan rekening moet worden gehouden en hoe het proces in de hand kan worden gehouden. In hoofdstuk 5 van deze startnotitie is beschreven hoe dit in het MER zal worden aangepakt.

Deze startnotitie beschrijft in hoofdstuk 2 welke activiteiten het Stadsdeel Amsterdam-Noord volgens het Masterplan op kortere en langere termijn op de Noordelijke IJ-oever wil gaan ondernemen: meer gedetailleerd voor de korte termijn en op een globalere manier voor de verdere toekomst. In hoofdstuk 3 is een opsomming gegeven van vigerende beleidsstukken die voor de ontwikkelingen van belang kunnen zijn en van besluiten die al genomen zijn en die nog genomen moeten worden. In hoofdstuk 4 wordt ingezoomd op het oostelijke deel van de Noordelijke IJ-oever en in het bijzonder op het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg, dat als eerste zal worden ontwikkeld. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de rol van m.e.r. bij de ontwikkelingen van het plangebied. Dat gebeurt tegen de achtergrond van de huidige situatie in het gebied. Daarover gaat hoofdstuk 6. Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 van deze startnotitie nagegaan wat de mogelijke gevolgen voor het milieu zijn en hoe die zullen worden onderzocht.

1.2 Betrokken partijen

Het initiatief voor de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever gaat uit van het Stadsdeel Amsterdam-Noord. Formeel heeft het dagelijks bestuur van het stadsdeel deze startnotitie vastgesteld. Het Stadsdeel Amsterdam-Noord heeft het opstellen van de bestemmingsplannen en de zorg voor de m.e.r. opgedragen aan de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) van Amsterdam. In opdracht van DRO heeft Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. de startnotitie opgesteld.

Het bevoegd gezag dat straks de bestemmingsplannen moet vaststellen is de gemeenteraad van Amsterdam.

De ontwikkeling van het projectgebied Noordelijke IJ-oever tussen Zijkanaal I en de Sixhaven is per 1 januari 2004 overgegaan naar de 'Coalitie' tussen de centrale stad en het Stadsdeel Amsterdam-Noord. Dat betekent dat burgemeester en wethouders van Amsterdam optreden als initiatiefnemer voor plannen in dat gebied en dat het bevoegd gezag dat het bestemmingsplan moet vaststellen niet langer de stadsdeelraad, maar de gemeenteraad van Amsterdam is.

1.3 Reacties op deze startnotitie

Deze startnotitie wordt van 15 januari 2004 tot en met 11 februari 2004 voor een ieder ter inzage gelegd. In de volgende fase van de m.e.r. -procedure worden richtlijnen opgesteld waarin wordt aangegeven welke aspecten in het MER aan de orde moeten komen. Tijdens de periode waarin de startnotitie ter inzage ligt kunt u schriftelijk opmerkingen indienen over de op te stellen richtlijnen. U kunt uw opmerkingen ook naar voren brengen tijdens een hiervoor op 2 februari 2004 te houden bijeenkomst.

Uw opmerkingen kunt u sturen naar:

Gemeenteraad Amsterdam
per adres de directeur van de dienst Ruimtelijke Ordening
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

onder vermelding van 'Reactie Inspraak Startnotitie m.e.r. herinrichting Buiksloterham-Papaverweggebied'.

De bijeenkomst waarop u naar aanleiding van de startnotitie uw opmerkingen naar voren kunt brengen vindt plaats op 2 februari om 19.30 uur in de raadszaal van het Stadsdeelkantoor van Amsterdam Noord, Buikslotermeerplein 2000.

In dit stadium gaat het nog niet om reacties en commentaren op de plannen, maar om de vraag welke onderwerpen in het MER aan bod moeten komen en welke mogelijke effecten op het milieu zouden moeten worden onderzocht. Het MER wordt te zijner tijd tezamen met het (voor)ontwerp-bestemmingsplan gepubliceerd. Dan volgt een inspraakronde waarin iedereen inhoudelijk in kan gaan op het onderzoek en het (voor)ontwerp bestemmingsplan.



figuur 1.1 Overzichtskaart

2 Het Masterplan Noordelijke IJ-oever

2.1 Transformatie

Amsterdam staat op basis van het rijksbeleid voor de opgave om 50.000 woningen te bouwen in de periode tot 2030. Daarnaast moet er ruimte worden gerealiseerd voor arbeidsplaatsen. Tegen die achtergrond is in het Masterplan voor de Noordelijke IJ-oever het volgende doel opgenomen:

Het gebied Noordelijke IJ-oever moet worden getransformeerd tot een stedelijk, aantrekkelijk en afwisselend woon- en werkgebied. Het gebied moet plaats gaan bieden aan naar schatting 9.000 nieuwe woningen, 23.000 arbeidsplaatsen en vele voorzieningen. Het bestaande stelsel van waterlopen en groengebieden moet worden versterkt.

En:

Er ontstaat een nieuw en intensief gebruikt stedelijk gebied dat plaats biedt aan een belangrijk deel van de door Amsterdam te bouwen woningen, in een menging van wonen met werken

De Noordelijke IJ-oever wordt op dit moment extensief gebruikt voor industrie en bedrijvigheid. Scheepsbouwactiviteiten, die in het verleden sterk bepalend waren voor dit gebied, zijn verdwenen. Maar werken blijft nog steeds het beeld van dit gebied bepalen. Er werken ongeveer 8.000 mensen. De woonboten niet meegerekend, wonen er niet meer dan 100 mensen. Overigens is het gebied direct omgeven door de woongebieden van Amsterdam-Noord.

De transformatie van het gebied in z'n huidige vorm (extensief, voornamelijk bedrijven, deels braakliggend) naar het toekomstige intensief bebouwde en gebruikte woon- en werkgebied is geen gebeurtenis, maar een proces van vele jaren. In Amsterdam-Noord spreekt men van een 'verkleuring'. Dit proces van verkleuring zal geleidelijk verlopen, waarbij zich nu hier en dan daar in het plangebied ontwikkelingen zullen voordoen. Het Masterplan geeft de richting aan en beschrijft de zo genoemde groene, blauwe en rode raamwerken van beplanting, water en verkeer. Binnen de samenhang daarvan zullen de onderdelen van het plan in de loop der jaren stapsgewijs ingevuld worden. Door het vastleggen van de raamwerken worden de bijzondere kwaliteiten van het gebied benut en beschermd, maar het Masterplan geeft geen eindbeelden.

Binnen de raamwerken maakt het Masterplan onderscheid in verschillende gebiedstypen:

- bedrijventerrein: dit zijn gebieden die langdurig hun functie als bedrijventerrein zullen behouden;
- kerngebieden: de toekomstige stedelijke centra, waar in hoge concentraties wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd
- transformatiegebieden: gebieden waar een geleidelijke transformatie uiteindelijk zal leiden tot een menging van wonen en werken.



figuur 2.1 De 'verkleuring' van de Noordelijke IJ-oever

Deze driedeling impliceert tevens dat de ontwikkeling zal gaan via verschillende processen: van sterk gestuurd in de kerngebieden tot geleidelijk en minder gestuurd in de transformatiegebieden.

Het groene raamwerk (figuur 2.2)

Drie groene linten verbinden het IJ met Waterland. Het eerste is de zone langs het Noord-Hollands Kanaal. Dit gebied blijft groen en wordt toegankelijker. Het tweede ligt langs Zijkanaal I. Deze groene zoom wordt doorgetrokken tot aan het IJ en ook deze moet beter bereikbaar en meer openbaar worden. Het derde is de Noorder IJplas.

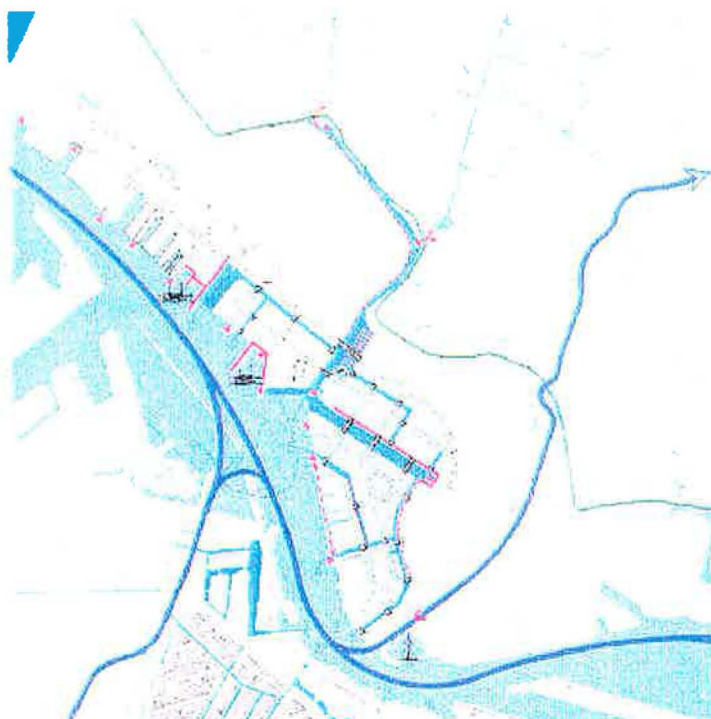
Het blauwe raamwerk (figuur 2.3)

De Noordelijke IJ-oever is een kruispunt van verschillende soorten water en scheepvaartroutes. Het IJ loopt langs de hele oever, met daarin zijn talloze gegraven havens en kanalen. Veenstromen en kanalen lopen van noord naar zuid door het gebied en monden uit in het IJ. In het Masterplan worden die wateren behouden en verbeterd.

Het is de bedoeling dat er in principe geen water meer gedempt wordt, maar dat er eerder water bij komt. Er wordt gekozen voor groene oevers, die deels door middel van demping tot stand worden gebracht. Op de Buiksloterham kan een fijn netwerk ontstaan voor kleinere schepen, zoals in de binnenstad. Vanaf de NDSM-werf is de maat van het water groter. Hier kunnen grotere schepen afmeren. Langs de oever wordt Amsterdam toegankelijker gemaakt door nieuwe ponten die het gebied verbinden met de stad.



Figuur 2.2: het groene raamwerk



Figuur 2.3: het blauwe raamwerk



Figuur 2.4: het rode raamwerk: verkeer

Het rode raamwerk (figuur 2.4)

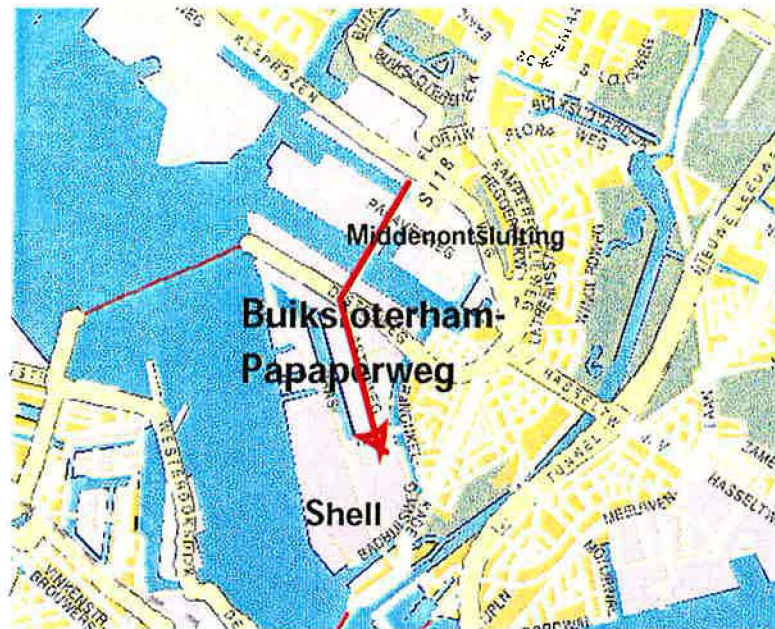
De Noordelijke IJ-oever is nog slecht bereikbaar per auto en fiets en ook het openbaar vervoer is matig. Er wordt een fijnmaziger verkeersnetwerk gemaakt met ruim opgezette wegen die flexibel gebruikt kunnen worden. Er komen nieuwe routes naar het IJ voor bewoners van Noord, met bijzondere plekken aan het water. De voorzieningen voor openbaar vervoer zullen worden uitgebreid.

Opvallende kenmerken van de transformatie van de Noordelijke IJ-oever zijn:

- een groot samenhangend gebied, tot op heden voornamelijk in gebruik (geweest) als bedrijfsterrain
- samengaan van wonen en werken
- ruimte voor 'alternatieve' combinaties van wonen en werken
- hoge ambities voor duurzaamheid
- hoge dichtheden, intensief gebruik van ruimte
- gefaseerde en geleidelijke ontwikkeling, met vooruitgetrokken speerpunten
- structuren liggen vast, uitwerking op deelgebiedniveau nog niet
- proces van geleidelijke transformatie.

2.2 Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg

De transformatie van de Noordelijke IJ-oever begint met de ontwikkeling van het Shellterrein en de aanleg van de zo genaamde middenontsluiting via een doorsteek van de Klaprozenweg naar de Asterweg. De bouw van New Technology Centre (NTC; de nieuwe compacte vestiging van Shell) op het noordelijke deel van het huidige Shellterrein is een ontwikkeling die hier al op vooruitloopt en die dus als een gegeven moet worden beschouwd. Het bestemmingsplannen voor het NTC is in voorbereiding, dat voor de middenontsluiting is al vastgesteld. In 2007 verschijnen de eerste woningen en werkruimten op de vrijkomende terreinen aan het IJ.



figuur 2.2 Gebied Buiksloterham-Papaverweg met Shellterrein en middenontsluiting

In tegenstelling tot het Shellterrein komt het gebied Buiksloterham-Papaverweg niet in één keer beschikbaar voor herinrichting. De aanleg van de middenontsluiting maakt dit gebied beter bereikbaar en schept kansen voor zowel bedrijven en overige economische activiteiten als voor bewoners. Naast allerlei bedrijven zijn er ook veel open plekken die al benut zouden kunnen worden voor woningbouw. Maar om ook voor de woningen die in de loop van het transformatieproces worden gebouwd een goed woonmilieu te scheppen, moeten milieubelemmeringen, vooral de geluidzones als gevolg van industrielawaai, worden opgeheven. Dit betekent dat voor de bedrijven passende maatregelen moeten worden genomen. De transformatie van het gebied Buiksloterham-Papaverweg wordt een proces van een aantal jaren waarin voortdurend maatwerk moet worden geleverd.

2.3 Volgende fasen

In de periode van 2010 tot 2020, zal de ontwikkeling van het NDSM-terrein van start gaan. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de milieubelemmeringen voor stapsgewijze verdere ontwikkeling tegen die tijd zullen zijn opgeheven. Ook bestaande bedrijfsterreinen aan de Distelweg komen in deze periode voor ontwikkeling in aanmerking. Ten slotte zal tussen 2010 en 2020 de ontwikkeling van de Noorder IJplas gestalte krijgen.

De ontwikkelingen na 2020 kunnen op dit moment nog maar globaal worden aangeduid. De bedrijventerreinen rond het NTC en de Metaalbewerkerweg en het Cornelis Douwes-terrein tot en met Shipdock zullen volgens het Masterplan nog lange tijd een bedrijfsbestemming houden. De Metaalbewerkerweg heeft een vigerend, maar oud bestemmingsplan. In het gebied Papaverhoek zal een ingrijpende reconstructie nodig zijn om de hoofdroute Cornelis Douwesweg- Klaprozenweg in de toekomst te laten blijven functioneren. Ook de aanpak van de Noordstrook van de NDSM-werf en de herontwikkeling van de Klaprozenweg is voorzien voor na 2020.

3 Beleid en besluiten

3.1 Beleidskader

In het MER zal worden aangegeven welke voorwaarden er gelden bij de ontwikkeling van de het plangebied. Bij de beschrijving van het wettelijk kader en het beleidskader wordt onderscheid gemaakt naar Europees, rijks-, provinciaal, regionaal/ gemeentelijk en stadsdeel niveau. Nagegaan zal worden welke van de onderstaande wetten en documenten voor de ontwikkeling van het plangebied relevant kunnen zijn.

Europees niveau

- Habitatrictlijn
- Vogelrichtlijn
- Verdrag van Malta.

Nationaal niveau

- Wet op de Ruimtelijke Ordening
- Wet milieubeheer
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren
- Wet bodembescherming en uitvoeringsregelingen
- Wet geluidhinder
- Experimentenwet Stad en Milieu
- Natuurbeschermingswet
- Besluit beschermde inheemse dier- en plantensoorten
- Flora en Faunawet
- Vijfde Nota op de Ruimtelijke Ordening (geen vigerend beleid)
- Structuurschema Verkeer en Vervoer II
- Nationaal Milieubeleidsplan 4
- Nationaal Verkeers en Vervoersplan (geen vigerend beleid)
- Nota Landelijk gebied
- Structuurschema Groene Ruimte II
- Nota natuur, bos en landschap in de 21^e eeuw (Natuur voor mensen, mensen voor natuur)
- Waterbeleid 21^e eeuw
- Besluit luchtkwaliteit.

Provinciaal niveau

- Streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld bij besluit van 17 februari 2003
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan
- Verkeer- en Vervoersplan Noord-Holland
- Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006
- Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Regionaal en gemeentelijk niveau

- Bestemmingsplannen (inclusief geluidzones)
- Structuurplan
- Besluiten externe veiligheid
- Overige gemeentelijke besluiten en plannen.

Stadsdeel Amsterdam-Noord

- Bodemsanering in Amsterdam-Noord, december 1997
- Bodembeheerplan en Bodemkwaliteitskaart Amsterdam-Noord, november 2001
- Klimaatplan Amsterdam-Noord 2003 – 2006, juni 2003
- Notitie Duurzaam materiaalgebruik (juni 2003)
- Beleidsvereenkomst Amsterdam-Noord 2003-2006
- Panorama Noord; Toekomstvisie Amsterdam Noord; februari 2001
- Amsterdam-Noord Op en Top Amsterdam, Economische Structuurnota 2001 – 2005
- Amsterdam-Noord, Wonen voor Iedereen, Beleidsnotitie februari 2002
- Verkeersveiligheidsplan, januari 2002
- Parkeren in de nieuwe eeuw, Parkeernota Amsterdam-Noord, oktober 2002
- Projectbesluit Shellterrein.

3.2 Reeds genomen besluiten

Aan het historisch gegroeide gebruik en de inrichting van grote delen van het plangebied liggen geen bestemmingsplannen ten grondslag. Voor het plangebied zijn de voorschriften ex Artikel 43 Woningwet van kracht met als bestemming industrieterreinen in de zin van Handel en Nijverheid. Door de overgangsbepaling van de WRO 1968 hebben deze voorschriften de status van bestemmingsplan gekregen. Voor de Bukslooterham is er sinds maart 2003 een voorbereidingsbesluit van kracht. Dit is twee jaar geldig. Daarnaast zijn er twee zonebesluiten van kracht: de geluidzone westelijk havengebied en de geluidzone Johan van Hasseltkanaal west. Voor het Cornelis Douwesterrein is de geluidzone opgenomen in het facetbestemmingsplan geluidszonering Cornelis Douwesterrein. Voor een deel worden de geluidzones dus veroorzaakt door bedrijven binnen het gebied van de Noordelijke IJ-oever zelf, voor een deel ook door het Westelijk Havengebied aan de zuidzijde van het IJ. Deze zonebesluiten maken woonbebouwing op grote delen van de Noordelijke IJ-oever op dit moment nog onmogelijk (zie figuur 7.1 op bladzijde 30). De bestemmingen van het bedrijventerrein Metaalbewerkerweg zijn vastgelegd in een oud maar nog vigerend bestemmingsplan. Onlangs is voor de middenontsluiting van het plangebied een bestemmingsplan vastgesteld.

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in april 2003 het structuurplan voor de hele stad vastgesteld. Hierin staan ook de hoofdlijnen voor de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever.

Voor de delen waar de voorschriften ex artikel 43 niet gelden is het Amsterdam Uitbreidingsplan van kracht. Dit plan geldt als bestemmingsplan.

Er is een bestemmingsplan vastgesteld voor de middenontsluiting via een doorsteek van de Klaprozenweg naar de Asterweg.

Ook voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn (buiten het plangebied) is een bestemmingplan vastgesteld dat inmiddels onherroepelijk is.

3.3 Te nemen besluiten

Het Masterplan voor de Noordelijke IJ-oever moet nog worden vastgesteld door de deelraad van Stadsdeel Amsterdam-Noord en de gemeenteraad van Amsterdam. Het vaststellen van het Masterplan is, evenmin als het vaststellen van het structuurplan, geen concrete en voor beroep vatbare beleidsbeslissing die de uitvoering van de plannen voor de herinrichting van de Noordelijke IJ-oever mogelijk maakt.

Voor de bouw van het NTC moet het thans in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor het NTC-terrein worden vastgesteld. Hierin zal het terrein een bedrijfs- en kantoorbestemming krijgen. Vooruitlopend op de bestemmingsplanprocedure zal de bouw van het NTC mogelijk gemaakt worden via een procedure volgens artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Om woningbouw mogelijk te maken moeten belemmeringen door bestaande geluidzones worden opgeheven. Dat kan gebeuren door één of meer bestemmingsplannen vast te stellen waarin de geluidzones niet meer voorkomen of door het wijzigen van de bestemmingsplannen waarin de geluidzones zijn vastgelegd.

Na het bestemmingsplan voor het NTC, dat als een min of meer autonome ontwikkeling op de transformatie van de Noordelijke IJ-oever vooruitloopt, komt het bestemmingsplan voor het plangebied aan de beurt. Uitgangspunt is dat er voor het gehele plangebied (Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg) één bestemmingsplan wordt gemaakt. Niet uitgesloten wordt dat er zich omstandigheden voordoen die het wenselijk maken om voor het Shellterrein een afzonderlijk bestemmingsplan te maken, vooruitlopend op het bestemmingsplan voor het totale plangebied.

4 Plangebied Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg

4.1 Mogelijkheden en belemmeringen

Shellterrein

Op dit moment bestrijkt Shell het hele zuidelijke deel van het plangebied, totaal een gebied van 27 ha. Het is nu nog een besloten bedrijfsterrein. Shell gaat het grootste deel van dit gebied verlaten en trekt zich terug in het nieuw te bouwen NTC op de noordelijke 7 ha van het huidige Shellterrein, aan het IJ. De rest van het terrein komt daardoor vrij voor de bouw van woningen en bedrijfsruimte (zie figuur 4.2).



figuur 4.1 Overzicht over het Shellterrein (voorgrond) en het gebied Buiksloterham-Papaverweg

Het gebied Buiksloterham-Papaverweg bestaat uit bedrijfsterreinen. Een woonbestemming is op dit moment nog niet mogelijk omdat het hele gebied ligt binnen de geluidzone van Shell en andere bedrijven, waaronder enkele A-inrichtingen (grote geluidmakers waarvoor een geluidzone moet worden ingesteld). Door het vertrek van Shell en als gevolg van een aantal andere ontwikkelingen in het plangebied ontstaan mogelijkheden om de bestaande geluidzonering op te heffen en te vervangen door een nieuwe zone. Deze aanpassing komt neer op een sterke inperking van de zone, zodanig dat mogelijkheden voor woningbouw ontstaan.

Om de transformatie naar een gebied met een menging van wonen en werken te kunnen realiseren, moeten de toekomstige geluidzones zo klein mogelijk zijn en liefst niet verder reiken dan tot de eigen bedrijfsgrenzen. Dit moet eerst inhoudelijk met de bedrijven in kwestie geregeld worden voordat het geformaliseerd kan worden.

Van belang voor de toekomstige bestemmingen (en voor de planvorming) is dat het meest westelijke deel van het gebied Buiksloterham ook binnen de geluidzone van het Westelijk

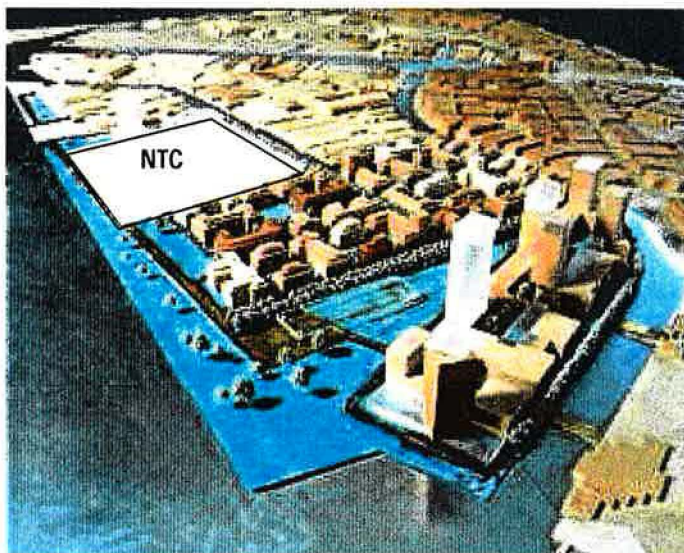
havengebied ligt (zie figuur 7.1). Geluidzones worden opgenomen in het bestemmingsplan en het vaststellen, herzien of opheffen van geluidzones kan alleen door het vaststellen of wijzigen van het bestemmingsplan.

Voor het gehele gebied geldt dat de bodemkwaliteit slecht is (grote delen van het gebied hebben een verontreinigde bodem) en dat de ontwateringstoestand te wensen overlaat (hoge grondwaterstanden)

Voor het NTC worden op dit moment een bestemmingsplan en een artikel 19 procedure voorbereid om de bouw mogelijk te maken. De bestemming van dit terrein blijft bedrijfsterrein, woningen komen er niet. De bouw van het NTC kan worden gezien als een autonome ontwikkeling binnen het gebied.

4.2 Shellterrein

In het 'Projectbesluit Shellterrein' van augustus 2003 staan voorstellen voor de herinrichting van het Shellterrein. Dit stuk is opgesteld in opdracht van het Stadsdeel Amsterdam Noord in samenwerking met ING Real Estate en Shell. In november 2003 wordt het projectbesluit besproken en vastgesteld door het stadsdeelbestuur van Amsterdam-Noord en aansluitend door het gemeentebestuur van Amsterdam.



figuur 4.2 Een mogelijke invulling van het Shellterrein

Karakter

Volgens het projectbesluit wordt het Shellterrein een stedelijk gebied met een ontspannen karakter. Daardoor onderscheidt het zich van de binnenstad en andere centrumgebieden in Amsterdam. Het Shellterrein wordt een echt stuk stad met stevige straatwanden en forse gebouwen. Drukke en stille stukken, openbaar en privé wisselen elkaar af. Pleinen of pleintjes met cafés, restaurants, winkels en voorzieningen. De aanwezigheid van het water in en rond de wijk is zichtbaar. Het groen tussen de blokken, een nieuw aan te leggen oeverpark langs het IJ en enkele bestaande karakteristieke gebouwen vormen een prettige afwisseling met de nieuwe bebouwing.

Functies

De wijk heeft stijl en is hoogwaardig in functies en inrichting. Het Shellterrein wordt een gemengd gebied met wonen, werken en voorzieningen. Er zijn woonstraten en stadstraten met een menging van functies. Dit maakt het Shellterrein een levendig gebied, waar het aangenaam wonen, werken en recreëren is. Gebouwen zijn waar mogelijk flexibel, functiemenging en functiewijzigingen zijn mogelijk. Voor het gebied als totaal is de verhouding wonen/niet wonen bepaald op 70/30. De gevraagde woningdichtheid van 150/ha resulteert in een hoge floor/space-index ($f_{si} \approx 2$) en een woonmilieu waarin verschillende typen appartementengebouwen de toon zullen zetten.

Openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan het beeld van het gebied als hoogwaardig verblijfsklimaat. Rustige binnenterreinen en een groene vooroever als contrast met de drukke omgeving. Auto's in ondergrondse parkeervoorzieningen, het bezoekersparkeren is gedeeltelijk op straat. Busverbindingen lopen door de wijk. De referenties voor het gebied zijn: monumentaal, residentieel.

Relaties met de omgeving

Het Shellterrein is geen op zichzelf staande locatie. De relatie met en de aangrenzende Van der Pekbuurt en met Amsterdam-Noord in het algemeen krijgt veel aandacht. Daarnaast is de aansluiting met transformatie en planvorming in de omliggende gebieden van de Buiksloterham, de Tolhuistuin en de Sixhaven belangrijk.

Infrastructuur

De hoofdinfrastructuur ligt in Amsterdam-Noord op afstand van de IJ-oever. De oever is door de daar liggende havens en bedrijfsterreinen nauwelijks toegankelijk. Toch is het Shellterrein door de nabijheid van de ring, de IJ-tunnel en het Centraal Station goed ontsloten. Volgens het projectbesluit biedt dit kansen voor een verkeerstechnisch luw woonmilieu dat voor alle verkeer optimaal ontsloten is. Het Shellterrein wordt voor autoverkeer ontsloten door drie stadsstraten: de middenontsluiting die via de Asterweg het Shellgebied verbindt met de hoofdinfrastructuur van Amsterdam-Noord, de Van der Pekstraat via een nieuw aan te leggen brug over het Buiksloterkanaal; ook de Grasweg maakt deel uit van het netwerk van stadstraten dat de IJ-oever verbindt met de hoofdinfrastructuur van Amsterdam-Noord. Andere straten, haaks op de Asterweg en de Grasweg, zijn woonstraten die voor zover mogelijk autoluw worden ingericht. In de plannen wordt ruimte geboden aan langzaam verkeer (fiets) en openbaar vervoer. Door en langs het plangebied lopen openbaar-vervoerlijnen (bus en in de toekomst de Noord-zuidlijn). Voor langzaam verkeer zijn ook de pontveren naar het centrum van Amsterdam van groot belang.

Inrichting

De openbare ruimte bestaat uit het netwerk van stadsstraten dat het gebied ontsluit, de woonstraten en pleinen haaks op het IJ en het nieuwe oeverpark. Bij de inrichting van de stadsstraten staat de verkeersfunctie voorop, bij de overige ruimten de verblijfsfunctie. Een groot deel van de woonstraten wordt als voetgangersgebied uitgevoerd. Afhankelijk van de breedte kunnen er in de stads- en woonstraten één of twee rijen bomen worden geplaatst en op sommige pleinen ook bomen in groepjes.

Oeverpark

Het oeverpark zal worden aangelegd op een aanplemping in het IJ. De oeverlijn wordt daarmee ongeveer 30 m verlegd vanuit de huidige oeverlijn. De nieuwe oever heeft een lage grens met het water, gemaakt van gestorte natuursteen die mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van flora en fauna. De parkoever van de Buiksloterham verbindt de twee groene scheggen die de IJ-oever van Amsterdam-Noord verbinden met het groene gebied van Waterland.

Hoogbouw

Het stedenbouwkundig plan voor het Shellterrein bestaat, afgezien van het NTC-terrein, uit twee duidelijk te onderscheiden delen (zie figuur 4.2). Het noordelijke deel is de 'Blokkenstad', solitaire gebouwen met gemiddeld zeven lagen (24 m) gegroepeerd rond rustige binnenhoven. Dit deel omvat ruim 60% van het totale programma, met het zwaartepunt op wonen en daarnaast werken en (niet-)commerciële voorzieningen. Het zuidelijke deel bestaat uit een strip met hoogbouw. Naast de bestaande toren Overhoeks en het te handhaven Groot laboratorium komen hier vijf nieuwe slanke hoge torens op een halfopen onderbouw rond een aantal hoven. De torens variëren in hoogte tussen 60 m en 110 m. Het programma is gemengd: woningen, hotels, kantoren, culturele functies en horeca.

4.3 Buiksloterham en Papaverweggebied

Met een geschiedenis van voortdurende veranderingen is het gebied Buiksloterham-Papaverweg een wat rommelig gebied met een eigen aantrekkelijk karakter. Maar het gebied is slecht ontsloten en er is sprake van bodemverontreinigingen en slechte ontwatering. De waterkanten, eigenlijk de meest aantrekkelijke delen van een gebied, zijn moeilijk toegankelijk.

Door de middenontsluiting, de aanleg van bruggen en door een water- en wegenstructuur wordt het gebied toegankelijk gemaakt en geordend. Resultaat is een kavelstructuur van grotere en kleinere blokken. Op sommige plaatsen zal een functiemenging van wonen en werken mogelijk worden, op andere plaatsen zal wonen onmogelijk blijven en komen of blijven er alleen bedrijven. Milieubelasting en omvang van de bedrijven bepalen voor een belangrijk deel wat er mogelijk is. De bebouwingsdichtheid wordt flink vergroot ten opzichte van de huidige situatie. Uitgegaan wordt van een maximale bouwhoogte van 30 m. Alleen op de noordelijke kade van het Van Hasseltkanaal kan tot 60 m hoog gebouwd worden.

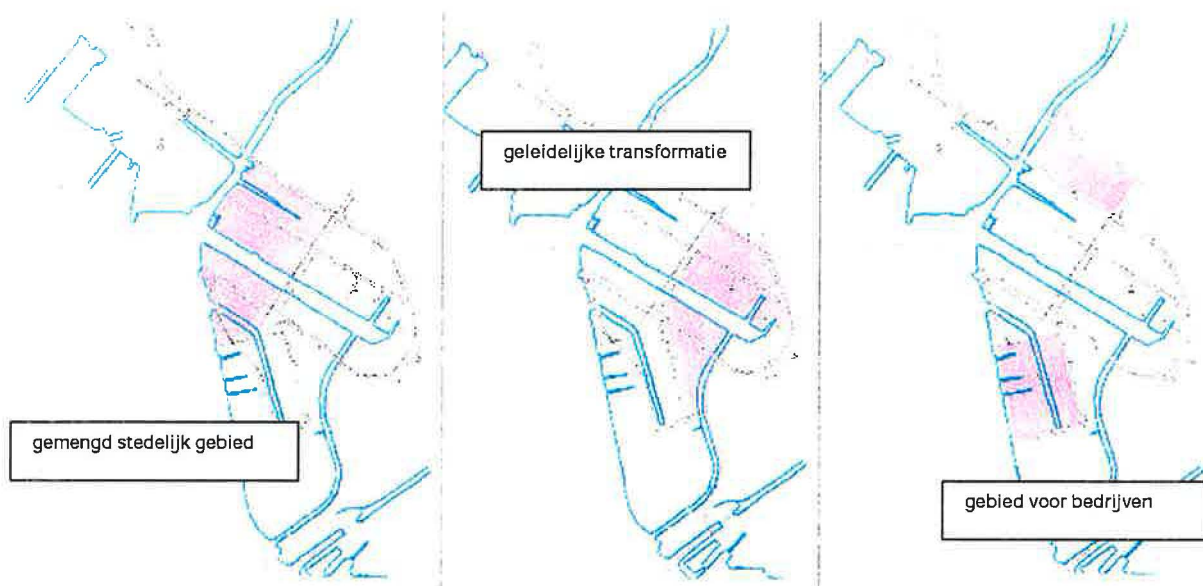
In het Masterplan wordt voor het gebied Buiksloterham-Papaverweg onderscheid gemaakt in drie gebiedstypen (figuur 4.3):

- gebieden voor bedrijven; hieronder valt (naast het bedrijventerrein Asterweg/Grasweg, waar ook het NTC-terrein deel van uitmaakt) het gebied ten noorden van de Klapprozenweg; voor dit gebied, met 100% bedrijvigheid, is de ambitie om te komen tot een verdere verdichting en intensivering van het ruimtegebruik en het terugdringen van de milieubelasting;
- gemengd stedelijk gebied: westelijk van de middenontsluiting; in dit deelgebied wordt gestreefd naar een menging van wonen (70%) en werken (30%) en een gestuurd ontwikkelingsproces;

- transformatiegebied: oostelijk van de middenontsluiting; in dit deelgebied wordt in principe ruimte geboden aan een spontane transformatie, waarbij wonen (60%) en werken (40%) in een intensieve menging aanwezig kunnen zijn.

De wijze van bodemsanering en ontwatering moet in de pas lopen met de geleidelijke transformatie van het gebied. Een integrale ophoging is daarmee moeilijk te combineren. Per gebiedsdeel worden oplossingen uitgewerkt.

Een geleidelijke transformatie betekent ook een proces dat niet goed voorspelbaar is, een proces dat vraagt om zowel speelruimte als spelregels. Het gaat dan om de invulling van kavels, een minimale hoeveelheid groen, de parkeerdruk en het realiseren van een milieu waarbinnen tenminste op een aantal plaatsen gewoond, maar daarnaast ook gewerkt kan worden. Speelruimte en spelregels zijn daarbij van belang zowel voor de woonfunctie als voor bedrijvigheid en de openbare ruimte.



Figuur 4.3: Gebiedstypen in het gebied Buiksloterham-Papaverweg

5 Het m.e.r.-proces

5.1 M.e.r. en bestemmingsplanprocedure

Het eerste bestemmingsplan voor de Noordelijke IJ-oever (Shellterrein, Buiksloterham en Papaverweggebied) zal het mogelijk maken te beginnen met woningbouw in een min of meer aaneengesloten gebied waarin uiteindelijk meer dan 4.000 woningen gebouwd zullen worden. Daarom moet er een MER worden opgesteld voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

5.2 Plangebied en studiegebied binnen de raamwerken van het Masterplan

Bij het opstellen van het MER wordt onderscheid gemaakt tussen een plangebied en een studiegebied en de raamwerken van het Masterplan. Het plangebied is het gebied waarbinnen de activiteiten plaatsvinden waarvoor het MER wordt gemaakt. Het studiegebied is het gebied waarbinnen een wisselwerking merkbaar kan zijn met de activiteiten binnen het plangebied. De grenzen van een aldus gedefinieerd studiegebied kunnen per onderwerp/milieuaspect variëren. De in het Masterplan aangegeven groene, blauwe en rode raamwerken zijn medebepalend voor de relaties tussen het plangebied, het studiegebied en de wijdere omgeving.

Op dit moment zijn alleen de plannen voor het Shellterrein en in mindere mate ook het gebied Buiksloterham-Papaverweg zo ver uitgewerkt dat ze op een afzienbare termijn in een bestemmingsplan zullen worden vastgelegd. Shellterrein, Buiksloterham en Papaverweggebied vormen dan ook het plangebied waarvoor nu een MER zal worden opgesteld.

Het plangebied van Shellterrein, Buiksloterham en Papaverweggebied grenst binnen het gebied van de Noordelijke IJ-oever aan de Sixhaven in het oosten en het NDSM-terrein in het westen. Die gebieden maken dan ook tezamen met het plangebied deel uit van het studiegebied voor het MER. Afhankelijk van onderzoeksonderwerpen en optredende effecten kan dat ook gelden voor delen van het IJ aan de zuidzijde en woonwijken van Amsterdam-Noord aan de noordzijde.



figuur 5.1 Overzicht van de Noordelijke IJ-oever met het plangebied (streeplijn) en globale aanduiding van het studiegebied (getrokkenlijn)

5.3 Het samenspel tussen m.e.r. en planvorming

Het Masterplan Noordelijke IJ-oever geeft de aanzet voor de 'verkleuring' van de Noordelijke IJ-oever van een extensief gebruikt en vrijwel onbewoond bedrijfsgebied naar een intensief gebruikt gebied met een menging van wonen en werken. Na het vertrek van Shell zullen de veranderingen op het Shellterrein in betrekkelijk korte tijd plaatsvinden. In de rest van het plangebied (Buiksloterham en Papaverweggebied) zullen de transformatieprocessen, met name in de transformatiegebieden, geleidelijker verlopen. Waar mogelijk worden bestaande open ruimten ingevuld met nieuwe woningen en/of bedrijven en datzelfde zal in de loop van een aantal jaren gebeuren met ruimte die beschikbaar komt door het verdwijnen van bedrijven. Een aantal bestaande bedrijven zal, al dan niet met de nodige (milieu)voorzieningen, worden ingepast in de nieuwe situatie.

Aan het Masterplan is veel onderzoek voorafgegaan en in de plannen is een aantal afwegingen gemaakt. Milieubelangen hebben daarbij een duidelijke rol gespeeld, maar blijken –doordat in het gebied van de Noordelijke IJ-oever weinig waarden van natuur en landschap aanwezig zijn- weinig structurerend te werken. De stedenbouwkundige visie

van het Masterplan voor het Shellterrein en voor het gebied Buiksloterham-Papaverweg kan in het MER dan ook als uitgangspunt worden genomen. Belangrijke vragen die nog spelen zijn de wijze waarop het transformatieproces kan worden ingericht en de aanpak van de bodemverontreiniging.

De meerwaarde van deze m.e.r. ligt vooral op het vlak van de nadere invulling, het benutten van kansen en mogelijkheden, het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit binnen het plangebied en het vormgeven van het transformatieproces. Het MER richt zich daarbij op het niveau van het plangebied en zal leiden tot uitspraken over de verdere uitwerking die later zal gaan plaatsvinden.

Voor zover relevant kan dat gebeuren in samenhang met de omliggende gebieden binnen het studiegebied en met de groene, blauwe en rode raamwerken als een gegeven. Men kan hierbij denken aan de aanpak van noodzakelijke bodemsaneringen, aan duurzaamheidsaspecten, aan de inpassing van groen en water of aan het verkeer en parkeren.

Een MER staat niet op zichzelf, maar het gaat over concrete voorgenomen activiteiten. Zeker omdat hier niet de milieubelangen sturend zijn, maar de stedenbouwkundige visie het uitgangspunt is, kan de m.e.r.-procedure niet vooruitlopen op de planvorming. Het opstellen van het MER en het uitwerken van plannen moeten hand in hand gaan, zodat de m.e.r. een hulpmiddel kan zijn bij het beoordelen van oplossingen en varianten en het optimaliseren van de plannen.

5.4 Alternatieven en varianten

5.4.1 Meerwaarde van deze m.e.r.

De beoogde meerwaarde van deze m.e.r. voor de planvorming –het bijdragen aan het vormgeven van het transformatieproces en het waarborgen van de milieubelangen daarbij- komt tot uiting in de aanpak van de alternatieven en varianten die in het MER zullen worden beschreven. De alternatieven bestaan daarbij niet uit (verschillende) ruimtelijke uitwerkingen voor het plangebied, maar uit mogelijkheden waarop het transformatieproces kan worden ingericht.

5.4.2 Stedenbouwkundige visie als basis

Milieubelangen en de waarden van natuur en landschap hebben bij het uitwerken van de stedenbouwkundige structuur een rol gespeeld, maar bleken –omdat de actuele waarden in het plangebied laag zijn- weinig richting te geven aan de toekomstige structuur en inrichting van het plangebied. Omdat de stedenbouwkundige overwegingen maatgevend zijn en reeds vastgelegd in het Masterplan worden in het MER voor het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg geen alternatieven in beschouwing genomen voor de stedenbouwkundige opzet.. Een andere opzet biedt geen relevante meerwaarde voor het milieu. In het MER zal worden beschreven welke overwegingen bij het vaststellen van de structuren in het Masterplan een rol hebben gespeeld.

Het MER zal zich daarom op het niveau van het plangebied richten op keuzemogelijkheden en varianten binnen het stedenbouwkundig plan en geen alternatieve stedenbouwkundige opzet in beschouwing nemen.

5.4.3 Thema's en varianten

De problematiek van de transformatie van het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg leidt tot het aanduiden van twee thema's waarin het MER een rol kan spelen:

- het vormgeven aan het transformatieproces
- de aanpak van de bodemverontreiniging.

Transformatieproces

Voor het gebied Buiksloterham-Papaverweg gaat het Masterplan uit van verschillende gebiedstypen en verschillende transformatieprocessen. Het MER zal een rol vervullen bij het maken van keuzes over hoe de transformatieprocessen kunnen worden ingericht en welke spelregels daarbij kunnen of moeten worden gehanteerd. Kernpunt hierbij is dat de transformatie zal leiden tot het samengaan van wonen en werken. Hierdoor kan enerzijds milieuhinder, het overschrijden van milieunormen en een onvoldoende kwaliteit van de woonomgeving ontstaan, terwijl anderzijds bedrijven kunnen aanlopen tegen onzekerheden met betrekking tot milieuruimte, uitbreidingsmogelijkheden en investeringen. Milieuhinder kan daarbij ontstaan op bedrijfslocaties zelf, maar ook het gevolg zijn van transport. In veel gevallen zal het gaan om geluidhinder, maar ook andere leefbaarheidsaspecten, zoals visuele hinder en sociale veiligheid kunnen een rol spelen. Het transformatieproces kan gevolgen hebben voor de aanpak van de bodemverontreiniging, omdat rekening moet worden gehouden met ontwikkelingen op kavel- of blokniveau.

Speelruimte en spelregels

Het MER zal –voor de drie gebiedstypen bedrijvengebied, transformatiegebied en gebied met gemengd wonen en werken afzonderlijk- ingaan op mogelijke manieren waarop het transformatieproces kan worden ingericht en de menging van wonen en werken kan worden vormgegeven. Daarbij zal worden gekeken naar de mogelijkheden om het proces te sturen (kunnen spelregels worden geformuleerd, welke inhoud kunnen die spelregels hebben, welke normen of criteria kunnen daarbij worden gehanteerd, is (milieu)zonering bruikbaar, met welke (wettelijke)bepalingen moet rekening worden gehouden, wat is minimaal nodig voor sturing), naar het niveau waarop functiemenging plaatsvindt (wijk, blok, kavel) en zal tevens aandacht worden besteed aan de vraag welke milieueffecten van belang zijn. Hierbij is zowel het perspectief van bewoners –samengevat aangeduid als de leefbaarheid- als van bedrijven van belang.

Het MER zal hierbij voortbouwen op onderzoeken die in Amsterdam en elders op dit gebied al zijn uitgevoerd. Daarnaast zal een aantal voorbeelden worden uitgewerkt.

Bodem

Bij een ruimtelijke ontwikkeling en bouwactiviteiten wordt in principe de bodemkwaliteit op een niveau gebracht dat past bij de nieuwe functie en eventuele toekomstige functies. In het beleid van Amsterdam wordt daarbij als uitgangspunt gehanteerd dat elke toekomstige functiewijziging mogelijk zou moeten zijn zonder verdere ingrepen of saneringsmaatregelen. Grond wordt in principe in erfpacht uitgegeven. Voorafgaand aan het uitgeven wordt de grond 'schoon' gemaakt, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een schone leeflaag. Een zorgvuldige aanpak en een toets aan wet- en regelgeving en beleid is dus 'common practice'. Ook voor de ontwikkeling van het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg wordt deze aanpak gevolgd. Voor het Shellterrein heeft dit inmiddels geleid tot concrete afspraken over de aanpak en de te bereiken resultaten (in termen van toekomstige bodemkwaliteit en 'mate van functionaliteit').

Het transformatieproces kan bij de aanpak van de bodemverontreiniging tot specifieke problemen leiden: een kavel- of bloksgewijze aanpak kan onder andere leiden tot verschillen in hoogteligging van het gebied en daarnaast leiden tot beperkingen aan het binnen het plangebied toepassen van vrijkomende grond.

Het lijkt zinvol om het MER te gebruiken om de hoofdlijnen van de aanpak van het bodemverontreiniging vast te stellen en daartoe in het MER de milieueffecten van mogelijke saneringsmaatregelen in de breedte te beschrijven. Dus niet alleen kijken naar de bodemeffecten (zoals de effecten op de risico's) maar ook naar andere effecten die samenhangen met saneringsmaatregelen, zoals (tijdelijke) geluidhinder, vervoersbewegingen, stofhinder, (tijdelijke) effecten op grondwater en het ruimtebeslag op stortplaatsen. Mogelijke varianten zijn een grootschalige en integrale aanpak of een kleinschalige ad hoc benadering. Hierbij wordt tevens aandacht besteed aan de specifieke condities van het transformatieproces.

Vooralsnog zijn mogelijke, in het MER te onderzoeken saneringsmaatregelen:

- streven naar werken met gesloten grondbalans (per 'geval' of per samenhangend, gelijktijdig te ontwikkelen deelgebied). Dit impliceert per deelgebied het maken van een grondbalans. Afhankelijk van geplande transformatie leidt dit tot een meer of minder grote ophoging van het terrein bij het aanbrengen van een leeflaag. Dit alles onder voorwaarden, zoals hanteren stand-stillbeginsel en grondverplaatsing alleen binnen gevalsbeperking
- streven naar zo mogelijk handhaven van bestaand peil; dit heeft tot gevolg het afgraven en afvoeren van grond.

In beide gevallen is een specifieke aanpak van mobiele verontreinigingen en puntbronnen noodzakelijk. Andere maatregelen –zoals het reinigen van grond en het terugbrengen– is gezien het karakter van de verontreinigingen (immobiel, cocktail) voor grote delen van het plangebied niet mogelijk.

De hiervoor beschreven opzet voor de manier waarop bodemaspecten in het MER zullen worden meegenomen heeft –afgezien van de hoogteligging– waarschijnlijk weinig effect op de verdere stedenbouwkundige structuur. Dit betekent dat in het MER de aanpak van bodemverontreiniging grotendeels los van de (alternatieven voor) de stedenbouwkundige opzet kan worden beschreven.

Mogelijk discussiepunt is nog in hoeverre de bodemkwaliteitssituatie 'structurerend' kan werken op de stedenbouwkundige opzet. Deelgebieden met een bepaalde verontreinigingsgraad zouden immers eerder in aanmerking kunnen komen voor een functie 'parkeerterrein' dan de functie 'park'. Niet uitgesloten is dat dit tot op zekere hoogte mede functiebepalend zou kunnen zijn. Vooralsnog is de conclusie echter dat de verontreinigingssituatie zo complex is dat dit voor het plangebied niet zinvol is.

5.4.4 Meest-milieuvriendelijk alternatief

In een MER moet het zogenaamde meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden beschreven. Dit is het alternatief dat er op is gericht nadelige gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk te voorkomen en, voor zover dat niet kan, deze te mitigeren of tot slot te compenseren. Het MMA vraagt dus een actieve opstelling van de initiatiefnemer om te

laten zien wat op milieugebied haalbaar is. Het MMA moet een realistisch alternatief zijn, dat daadwerkelijk in aanmerking komt om te worden gerealiseerd.

Voor het Shellterrein en het gebied Buksloterham-Papaverweg kan worden gesteld dat de invulling zoals die volgt uit de stedenbouwkundige visie kan dienen als de basis voor het MMA: er zijn immers in het plangebied geen specifieke milieuwaarden die zouden leiden tot een andere stedenbouwkundige opzet. De transformatie van het gebied zal over het geheel leiden tot een duidelijke verbetering van de milieusituatie.

Gezien de aard van het voornemen en vanwege de kenmerken van het plangebied ligt het voor de hand om het MMA te richten op het verder verbeteren van de interne kwaliteit van het plangebied. Daarbij zijn vooral de aanpak van bodemverontreinigingen, duurzaamheidsaspecten, zoals materiaalgebruik, beperken van energiegebruik (passief en actief) en daaraan gekoppeld de reductie van de emissie van CO₂, het beperken van effecten op het watersysteem en de manier waarop het transformatieproces vorm krijgt van belang.

6 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

6.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentie

De huidige situatie en de autonome ontwikkeling (HSAO) vormen de referentie bij het bepalen van de milieueffecten die het gevolg zijn van de uitvoering van de plannen waarvoor het MER gemaakt wordt. Met de autonome ontwikkeling wordt bedoeld de ontwikkeling zoals die zou plaatsvinden als de plannen waarvoor het MER gemaakt wordt, niet zouden worden uitgevoerd. Maatgevend voor de autonome ontwikkeling zijn het vigerend beleid en al vastgestelde plannen. Op de Noordelijke IJ-oever behoort het structuurplan, dat in overeenstemming is met het Masterplan, formeel ook al tot de vastgestelde plannen.

Voorgesteld wordt echter om het structuurplan ook te zien als een onderdeel van de plannen voor de herinrichting van de Noordelijke IJ-oever en niet als onderdeel van de autonome ontwikkeling.

Een beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is een vast onderdeel van een MER. In dit onderdeel wordt een globale verkenning gemaakt van het hele gebied van de Noordelijke IJ-oever, maar er zal vooral worden toegespitst op het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg. In het hoofdstuk HSAO van het MER komen aan de orde:

- de ligging en geografie van Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg binnen de Noordelijke IJ-oever
- de huidige infrastructuur van wegen en water
- het huidige terreingebruik, de inrichting en de bestemmingen van plangebied en omgeving
- de aanwezige bedrijven en hun effecten op de omgeving
- de kwaliteit van bodem, water en lucht
- aanwezige waarden van landschap, natuur en cultuurhistorie
- het verkeer in, naar en van het plangebied van Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg
- geluid (industrie, verkeer)
- sociale veiligheid
- externe veiligheid (gevaarlijke stoffen).

6.2 Korte karakteristiek van het plangebied

Het plangebied is onderdeel van de Noordelijke IJ-oever, het deel van Amsterdam-Noord tussen de IJ-tunnel in het oosten en Zijkanaal H in het westen dat direct grenst aan het IJ. Het plangebied ligt buitendijks van de hoofdwaterkering en bestond rond 1800 voor een groot deel uit water. In de loop van de 19^e eeuw is het gedempt met opgebaggerde grond of ingepolderd. De Noordelijke IJ-oever bestaat zowel uit ingepolderd gebied als uit buitendijkse (buiten de Grasweg) aanplantingen. Ook het plangebied is grotendeels tot stand gekomen door menselijke ingrepen. In de 20^e eeuw heeft het plangebied zijn huidige vorm en structuur gekregen (zie figuur 5.1).

Verkeersstructuur

De hoofdverkeersstructuur loopt aan de noordzijde rondom het gebied. Daaromheen liggen weer de woongebieden van Amsterdam-Noord. De Noordelijke IJ-oever is over land ontsloten door wegen die aftakken van de hoofdwegen rondom het gebied en waarvan de meeste rondlopen of doodlopen in het gebied van de Noordelijke IJ-oever. De oevers zelf zijn grotendeels bezet door bedrijven en ze zijn over land nauwelijks bereikbaar.

Vanuit het IJ steekt een aantal gegraven havens het gebied in en door het gebied is een aantal kanalen aangelegd. Via deze kanalen wateren de woongebieden en bedrijfsterreinen ten noorden van het IJ en een aantal veenstromen uit Waterland af naar het IJ.

Gebruik en inrichting

Het plangebied bestaat, afgezien van water, havens en wegen, vrijwel uitsluitend uit bedrijfsterrein. In het zuidelijke deel van het plangebied is dat nu nog het bedrijfsterrein van Shell. Het centrale deel, westelijk van het plangebied, werd vroeger gedomineerd door de NDSM scheepswerf. In de grote hal van de NDSM bevindt zich nu de cultuurfabriek van Noord, Kinetisch Noord. Overigens zijn er in het plangebied en op de rest van de Noordelijke IJ-oever nog tientallen grotere en kleinere bedrijven gevestigd. In het MER zal voor het plangebied worden geïnventariseerd om wat voor bedrijven het gaat en wat hun effecten zijn op hun omgeving, het milieu in het algemeen en het verkeer.

Bodem en (grond)water

De ondergrond van het plangebied heeft een complexe en gevarieerde opbouw. Bij het ontstaan van het gebied in de huidige vorm hebben menselijke ingrepen een belangrijke rol gespeeld. Op een ondergrond van (peri)mariene sedimenten en veen zijn ophogingslagen met een diverse herkomst, samenstelling en milieuhygiënische kwaliteit aangebracht. In het gebied zijn watergangen, kanalen en havens gegraven en deels weer opgevuld met grond waarvan het merendeel aangemerkt kan worden als verontreinigd. Grote delen van het plangebied zijn verontreinigd of hebben een grote kans dat verontreinigingen aanwezig zijn. Het gaat om zowel immobiele verontreinigingen (zware metalen, PAK en ook asbest) als mobiele verontreinigingen (minerale olie en andere). Daarnaast zijn op diverse plekken specifieke (mobiele) verontreinigingen aanwezig, waaronder verontreinigingen met chloorverbindingen die zich tot enkele tientallen meters diepte kunnen uitstrekken. De meer oppervlakkige immobiele verontreinigingen komen in laagdiktes voor van minder dan een meter tot vele meters dik (bijvoorbeeld in gedempte watergangen).

Naast de 'diffuse immobiele' verontreinigingen (gekoppeld aan het aanbrengen van verontreinigde grond) komt ook een grote variatie voor als gevolg van verontreinigingen door het gebruik van het gebied door bedrijven. Er zijn dan ook verschillen in verontreinigingssituatie per perceel en binnen percelen. Dit speelt bijvoorbeeld in het deelgebied Buiksloterham.

Het gebied heeft een hoogteligging van circa 0,6 tot NAP+ 1,2 m. Het plangebied ligt grotendeels aan het IJ; het peil in het IJ fluctueert rond NAP- 0,4 m. Op basis van de op dit moment beschikbare informatie kan worden gesteld dat de grondwaterstanden in (delen van) het plangebied hoog zijn.

De bodemverontreinigingssituatie in het gebied van het plangebied zal als gevolg van 'autonome ontwikkelingen' waarschijnlijk slechts weinig veranderen. Mogelijk worden enkele specifieke urgente gevallen gesaneerd. Voor het overgrote deel van het plangebied

bestaat geen urgentie tot saneren omdat de risico's (humaan, ecologisch, verspreiding) verwaarloosbaar zijn. Verdergaande verontreiniging als gevolg van bedrijfsactiviteiten is niet uitgesloten, maar is strijdig met regelgeving en beleid. Door handhaving zou dit moeten worden voorkomen.

Landschap, natuur, cultuurhistorie

Zijn landschappelijke waarde en potentie ontleent het plangebied, evenals de rest van de Noordelijke IJ-oever, vooral aan zijn bijzondere ligging aan het IJ en niet zozeer aan zijn huidige inrichting: de actuele waarde is laag. Ook de (potentiële) ecologische waarde van het plangebied en de Noordelijke IJ-oever wordt vooral bepaald door de ligging aan het IJ. Het IJ vormt samen met het Noordzeekanaal de verbinding tussen het zoute Noordzeewater en het zoete water in het IJsselmeergebied. Het IJ heeft met zijn insteekhavens en zijkanalen gradiëntrijk water met veel lokale verschillen in zoutgehalte en zuurstofgehalte en daardoor een bijzonder rijke visfauna. De vele harde kades en damwanden die er op dit moment (nog) zijn, bieden niet de beste omstandigheden voor een optimale ontwikkeling van de natuurwaarden.

Cultuurhistorisch is het plangebied een nog vrij jong gebied dat sinds het begin van de 19^e eeuw voortdurend aan veranderingen onderhevig is geweest. Havens, kanalen, oude scheepshellingen en gebouwen markeren die ontwikkelingen. In het kader van het Masterplan is in de vorm van een cultuurhistorische effectrapportage (CHER) reeds studie verricht naar de cultuurhistorische waarden.

In het algemeen lijken er in het plangebied geen belangrijke beschermwaardige waarden aanwezig te zijn die door de in het Masterplan voorziene ontwikkelingen zullen worden bedreigd. In het MER zullen de huidige situatie en autonome ontwikkeling van landschap, natuur en cultuurhistorie (op basis van het CHER) worden beschreven.

Overige kenmerken

Op het gebied van verkeer, geluid en veiligheid vertoont het plangebied de kenmerken van een bedrijvengebied. Daarbij kan worden aangetekend dat delen van het gebied op dit moment extensief worden gebruikt. Aan de hand van gegevens over de aanwezige bedrijven, hun vergunningen en hun transportbewegingen zullen de overige kenmerken verder worden geïnventariseerd.

7 Effecten van de ontwikkeling van Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg

7.1 Inleiding

De transformatie van het Shellterrein en gebied Buiksloterham-Papaverweg leidt hoofdzakelijk tot effecten binnen het plangebied. De externe effecten (in de omliggende delen van het studiegebied) zijn waarschijnlijk beperkt en vooral gerelateerd aan het verkeer: de toename van het verkeer van en naar het plangebied zal op de toevoerwegen in de omgeving en op de ponten over het IJ zeker merkbaar zijn.

Met de herinrichting van het plangebied worden ook geen bijzondere of waardevolle gebieden aangetast. Als plaatselijk bepaalde waarden aanwezig zijn, kunnen die wellicht ingepast worden in de plannen.

In dit licht zal het MER zich vooral richten op de interne kwaliteit van het Shellterrein, het gebied Buiksloterham-Papaverweg en de omliggende gebieden tijdens en na de transformatie. Ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is er waarschijnlijk eerder sprake van een opwaardering dan van verlies. Die interne kwaliteit is voor een belangrijk deel maakbaar, maar dan wel binnen het spanningsveld van onder andere kosten, tijd, uitvoerbaarheid en uiteenlopende belangen. Daarbij is wet- en regelgeving, die bijvoorbeeld eisen stelt aan de milieukwaliteit, een omstandigheid die bijzondere aandacht vergt.

De beschrijving en beoordeling van de interne kwaliteit vindt in het MER plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende onderwerpen. Het totaal aan thema's, aspecten en criteria wordt beoordelingskader genoemd. In de volgende paragrafen van dit hoofdstuk is per thema een globale aanduiding van de milieueffecten opgenomen en is aangegeven waar de aandacht in het MER op zal worden gericht.

Een bijzonder aandachtspunt is dat de transformatie een langdurig proces is. Tijdens dit proces zullen de omstandigheden en ook de kwaliteit voortdurend wijzigen. Voor sommige delen van het plangebied –het Shellterrein en de kerngebieden binnen Buiksloterham en Papaverweggebied- wordt na verloop van een (groot) aantal jaren een min of meer stabiele eindsituatie bereikt; voor de transformatiegebieden is de verwachting dat het proces van transformatie zich langdurig zal voordoen.

Ook in de periode waarin de ontwikkeling plaatsvindt moet de kwaliteit van bijvoorbeeld het wonen aan minimale eisen voldoen. Bij de beschrijving en beoordeling van de interne kwaliteit moet dus niet alleen worden gekeken naar de eindsituatie zoals die met de plannen wordt beoogd, maar ook naar de interne kwaliteit in de achtereenvolgende stappen waarmee de plannen worden gerealiseerd.

De effecten worden in het MER waar nodig, mogelijk en relevant, kwantitatief (cijfermatig) beschreven en in andere gevallen kwalitatief (beschrijvend). Bij de beschrijving van effecten wordt onderscheid gemaakt tussen tijdelijke effecten (tijdens de aanlegfase) en permanente effecten (na aanleg). De effectbeschrijving vindt in principe plaats op basis van bestaande en beschikbare gegevens. Alleen als dit noodzakelijk is voor een goede beoordeling van de effecten zal een aanvullende inventarisatie plaatsvinden.

7.2 Globale beschrijving van mogelijke effecten

7.2.1 Bodem

De effecten van de transformatie op de bodemkwaliteit zullen in beeld worden gebracht voor de beide varianten voor de aanpak zoals beschreven in paragraaf 5.4.3. Bij de beschrijving van de effecten van de varianten voor de aanpak van de bodemverontreiniging wordt ook aandacht besteed aan de milieu-effecten van saneringsmaatregelen, zoals geluidhinder door transport, stof- en stankhinder e.d.

7.2.2 Woon- en leefmilieu, milieuzonering

Een woon- en leefmilieu is er op dit moment nog niet in het plangebied. Het zal in de loop der jaren ontstaan door de realisatie van de deelplannen onder de paraplu van het Masterplan. De bouw van woningen en de aanleg van de openbare (leef)ruimte en de totstandkoming van een goed woon- en leefmilieu moeten daarbij op elkaar afgestemd worden.

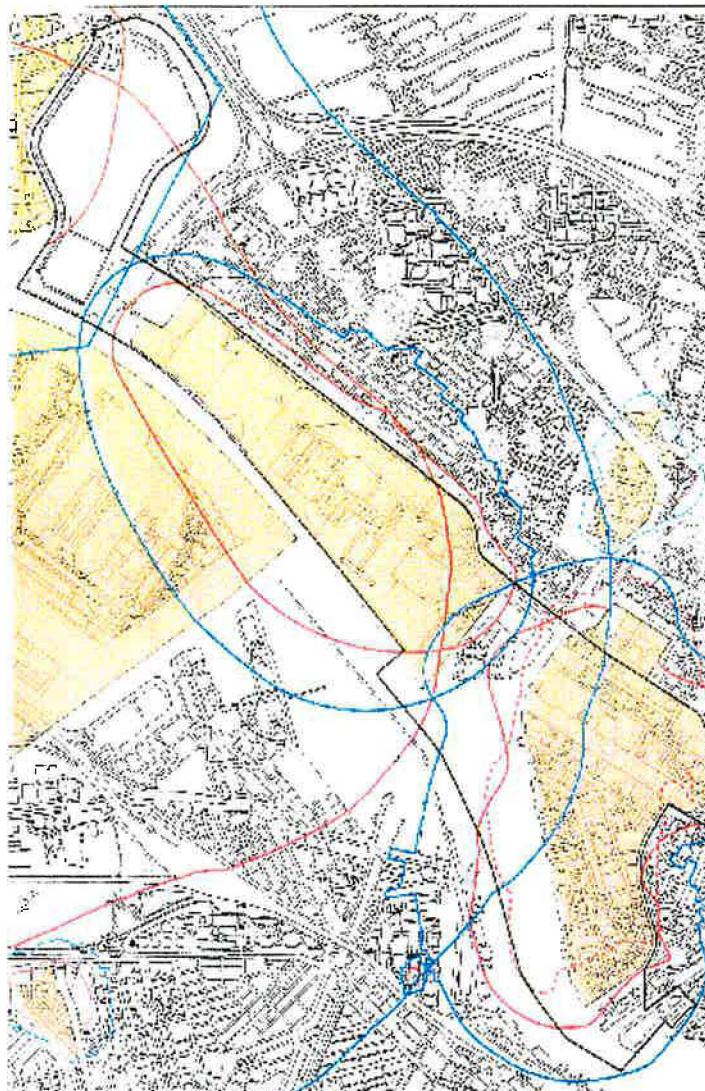
Huidige en toekomstige milieuzoneringen, vooral de geluidzones voor industrielawaai, zullen sterk bepalend zijn voor de mogelijkheden om woningen in het plangebied te bouwen. In het MER zal hierop worden ingegaan.

Geluid en zonering

Bij de ontwikkeling van plannen voor het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg moet in ieder geval rekening worden gehouden met industrielawaai en wegverkeerslawaai. Het plangebied ligt buiten de bestaande geluidzones voor railverkeerslawaai en van Schiphol. Of scheepvaartlawaai een rol speelt, zal worden nagegaan.

Industrielawaai

Bestaande geluidzones vormen op dit moment nog een belemmering voor de bouw van woningen op grote delen van de Noordelijke IJ-oever. Deze zones zullen opgeheven of verkleind moeten worden. Een mogelijk knelpunt is de geluidzone van het Westelijk Havengebied, omdat de activiteiten en ontwikkelingen in dit gebied volledig los staan van de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever. De procedures voor de aanpassing van geluidzones staan los van de m.e.r.-procedure. Er is op dit moment een tendens om gemeenten een zekere beleidsvrijheid te geven bij het bepalen van de maximale geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, die in bepaalde gevallen toelaatbaar kan zijn. In voorkomende gevallen zal hier in het MER op ingegaan worden.



figuur 7.1 Bestaande geluidzones industrielawaai (rood 55 dB(A), blauw 50 dB(A))

Wegverkeerslawaaï

Langs wegen gelden geluidzones waarvan de breedte afhankelijk is van het type weg. bij de aanwezigheid of realisatie van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd naar de werkelijke geluidbelasting en naar middelen om die beneden daarvoor geldende grenzen te houden of te brengen. Een heel klein deel van het Shellterrein ligt in de geluidzone van doorgaande auto(snel)wegen (zie figuur 7.2). Voor 30 km-wegen gelden geen geluidzones maar wel voor stadstraten met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Die laatste staan niet aangegeven in figuur 7.2. In het MER wordt aandacht besteed aan de onderlinge afstemming tussen verkeerslawaaï en de bouw van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen.

Trillingen

Trillingen in woningen en andere trillingsgevoelige gebouwen kunnen worden veroorzaakt door wegverkeer van en naar bedrijven, bouwactiviteiten tijdens de aanlegfase of industriële activiteiten. Bij bouwactiviteiten is het effect tijdelijk. In het MER zal op een

globale beschrijvende manier ingegaan worden op de eventuele te verwachten hinder door trillingen.



figuur 7.2 Geluidzones auto(snel)wegen

Luchtkwaliteit

In een gebied met relatief veel verkeer en/of met activiteiten met een verkeersaantrekkende werking wordt de luchtkwaliteit beïnvloed door uitlaatgassen afkomstig van auto's en vrachtwagens. Deze emissies naar de lucht zullen de luchtkwaliteit (lokaal) veranderen. Daarnaast kan de luchtkwaliteit beïnvloed worden door aanwezige industrie. Aan de hand van een toetsing aan de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit wordt de luchtkwaliteit in relatie tot de te realiseren (woon) bestemmingen beschreven en beoordeeld. Belangrijke componenten hierbij zijn NO_x en fijn stof.

Geur

In het MER zal worden nagegaan of in het plangebied sprake is of kan zijn van geurhinder. Zo nodig wordt deze beoordeeld en wordt nagegaan hoe die hinder tegengegaan kan

worden. (Ter hoogte van het NDSM-terrein, juist buiten het plangebied, ligt over de Noordelijke IJ-oever een geurcontour van het industriegebied Westpoort. Het door de Raad van State afgekeurde bestemmingsplan Houthavens ligt ook binnen deze contour, maar dat gegeven vormde niet de reden voor de afkeuring.)

Externe veiligheid

Externe veiligheid kan worden gedefinieerd als de veiligheid voor personen die in de omgeving van een gevaarlijke activiteit, zoals het transport, de opslag of het industrieel gebruik van gevaarlijke stoffen, aanwezig zijn. Zowel op het land als op het water kunnen op en rond de Noordelijke IJ-oever gevaarlijke stoffen getransporteerd en gebruikt worden. Omdat de gevolgen van een calamiteit met gevaarlijke stoffen (ontploffing, vrijkomen giftige gassen) zeer ernstig kunnen zijn, moet de kans op een calamiteit zo klein mogelijk worden gemaakt.

De ernst van de calamiteit hangt voornamelijk af van de aard van de calamiteit, de afstand tot gevoelige objecten als woningen en kantoren en snelheid waarmee de hulpdiensten ter plaatse kunnen zijn. Er zijn inmiddels twee rapporten opgesteld over externe veiligheid. Rapport 1 (Hanegraaf, DMB) ging over de vraag of het transport van gevaarlijke stoffen door de Bulkslooterham belemmeringen oplevert voor woningen in het gebied. Conclusie is dat er geen belemmeringen zijn of zullen ontstaan. In het rapport 'Groepsrisicoberekening Het IJ' (Adviesgroep AVIV, concept juni 2003) is geconcludeerd dat de externe risico's van de vaarweg geen belemmering vormen voor de nieuwbouwplannen.

In het MER zal voor het plangebied de situatie met betrekking tot de externe veiligheid worden beschreven.

Leefbaarheid

Onder leefbaarheid wordt verstaan de omstandigheden die bepalend zijn voor het welbevinden van de bewoners en gebruikers van het gebied. Het gaat daarbij met name om de beleving van de omgevingskwaliteit. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn (naast hinder door geluid, geur e.d.) onder andere sociale veiligheid, visuele hinder en hinder als gevolg van verkeer.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een moeilijk grijpbaar en meetbaar begrip. Het slaat op het gevoel van (on)veiligheid dat mensen hebben als zij alleen of met anderen in een bepaalde situatie zijn. Er bestaan richtlijnen en middelen om de sociale veiligheid te bevorderen. Bij de ontwikkeling van plannen wordt daar rekening mee gehouden. In de algehele beschrijving en beoordeling van de interne kwaliteit zal in het MER ook op de sociale veiligheid worden ingegaan.

Visuele hinder

Van visuele hinder kan sprake zijn als bewoners en gebruikers worden geconfronteerd met minder aantrekkelijke kanten van de inrichting en het gebruik van het gebied. Dit kan bijvoorbeeld zijn gerelateerd aan een rommelige omgeving, slecht onderhouden gebouwen en openbare ruimte of visueel hinderlijke bedrijfsactiviteiten. In het MER zal de mogelijke visuele hinder kwalitatief worden beschreven.

Hinder door verkeer

Verkeer kan –naast de objectief vast te stellen geluidhinder- als hinderlijk worden ervaren. Dit kan te maken hebben met afname van de oversteekbaarheid van straten,

parkeerhinder en ('s avonds en 's nachts) licht. In het MER zal aan dit aspect van leefbaarheid aandacht worden besteed.

7.2.3 Hoogbouweffecten

Het Masterplan gaat uit van maximale bouwhoogten van 30 m. Op enkele plaatsen zijn hoogteaccenten tot 60 m mogelijk. Torens tot 120 m worden toegestaan in de strook van het Shellterrein langs het Buiksloterkanaal en (buiten het plangebied) in NDSM-stad. Omdat de voorgestelde bouwhoogten meer dan 90 m zijn en omdat de torens meer dan 50% hoger zijn dan de bebouwing in de omgeving, vindt Amsterdam het maken van een hoogbouweffectrapportage (HER) noodzakelijk. Voor het Shellterrein is zo'n HER al opgesteld. Daarin wordt ingegaan op windhinder, bezonning, sociale veiligheid, uitzicht en privacy, stedenbouwkundige inpassing en effecten op grote afstand. De resultaten zullen in het MER worden meegenomen bij de beschrijving en de beoordeling van de interne kwaliteit.

7.2.4 Waterhuishouding

In Amsterdam-Noord is het principe 'vasthouden- bergen- afvoeren' bij alle ruimtelijke projecten het uitgangspunt. Bij die projecten wordt bekeken welke knelpunten in water kwaliteit en waterkwantiteit er spelen en hoe die opgelost kunnen worden. Er wordt voldoende ruimte voor water gecreëerd voor water en de belevingswaarde wordt zoveel mogelijk benut en versterkt. In het MER zal worden aangegeven hoe dit alles wordt ingepast in de (her)inrichting van het gebied. In het MER wordt tevens beschreven welke emissies naar water worden veroorzaakt en wat de effecten zijn op de kwaliteit en kwantiteit van het grond- en oppervlaktewater. Daarbij zal in het MER worden aangegeven welke mitigerende maatregelen mogelijk of wenselijk zijn.

Bij de effectbeschrijving zal ook afstemming plaatsvinden met de waterbeheerder, mede in het kader van de zogenaamde 'watertoets'. De watertoets is een (verplicht) hulpmiddel dat moet waarborgen dat in ruimtelijke plannen op een goede manier rekening wordt gehouden met het belang van water.

7.2.5 Landschap en cultuurhistorie

Het plangebied heeft op het eerste gezicht weinig in het oog springende landschappelijke of cultuurhistorische waarden die door de herinrichting van het gebied kunnen worden aangetast of verstoord. Toch zijn er wellicht kansen om latent aanwezige of verwaarloosde structuren of inrichtingselementen zo in te passen in de nieuwe ontwikkelingen dat ze de toekomstige waarden in het gebied verhogen. Een voorbeeld is de (te handhaven) toren Overhoeks op het Shellterrein. In het kader van het opstellen van het Masterplan is reeds een inventarisatie van cultuurhistorische waarden uitgevoerd. De archeologische waarden van het (grotendeels door ophogingen en aanplempingen ontstane) plangebied zijn naar verwachting gering.

In het MER wordt beschreven welke landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen in het plangebied aanwezig zijn en op welke wijze hiermee in de planvorming wordt omgegaan. De (positieve of negatieve) effecten van de

transformatie op de cultuurhistorische waarden worden in het MER beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in bebouwingselementen en lijnelementen (waardevolle patronen).

7.2.6 Natuur

Ecologische waarden of potenties zijn vooral te verwachten in de oeverzones langs het IJ en de vele insteekhavens en kanalen. Voor het Shellterrein is een inventarisatie van bestaande natuurwaarden uitgevoerd.

Door harde kades en damwanden zoveel mogelijk te vervangen door meer natuurvriendelijke oevers, zullen de plannen eerder leiden tot een versterking van natuurwaarden dan tot een aantasting. Overigens staat het plangebied niet te boek als een gebied met bijzondere ecologische waarden. Dat sluit niet uit dat lokaal beschermde soorten of Rode-lijstsoorten kunnen voorkomen. Hier zal in het MER aandacht aan worden besteed. Indien blijkt dat beschermde soorten kunnen worden aangetast, zal het MER de informatie leveren voor de 'nee-tenzij-afweging' die op grond van de Flora- en faunawet moet worden gemaakt.

De planvorming voor het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg is primair gericht op het realiseren van een uitgesproken stedelijke omgeving. Toch kan er wel degelijk worden gezocht naar mogelijkheden om stedelijk groen, maar ook natuurwaarden en ecologische verbindingen een plaats te geven. Vooral oeverzones bieden daartoe mogelijkheden. Het zal dan vooral gaan om het scheppen en benutten van nieuwe mogelijkheden. Die mogelijkheden zullen in het MER worden onderzocht. Het behouden van natuurwaarden is geen belangrijk uitgangspunt voor de stedenbouwkundige ontwikkeling voor het plangebied.

7.2.7 Verkeer en vervoer

De transformatie van het plangebied leidt ertoe dat een groot aantal mensen in het gebied gaat wonen en dat ook het aantal arbeidsplaatsen fors wordt uitgebreid. Dat zal gepaard gaan met een sterke toename van de verkeersstromen in het plangebied en het studiegebied. Daarvoor zal de ontsluiting van het gebied worden verbeterd, zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

In de plannen is in principe al gekozen voor een netwerk van wegen en straten waarover het autoverkeer zich snel verdeelt en niet voor een systeem met drukke hoofdadars en korte aftakkingen. Deze keuze zal in het MER nog een keer tegen het licht gehouden worden. In het Masterplan zijn voorzieningen opgenomen voor langzaam verkeer (routes voor fietsen) en voor openbaar vervoer. Hierbij zijn de pontverbindingen met het centrum van Amsterdam en de nog aan te leggen Noord-zuidlijn (met haltes juist buiten het plangebied) van belang.

Alleen langs de noordzijde van het Noordelijke IJ-oevergebied loopt een (min of meer) doorgaande route (Klaprozenweg- Cornelis Douwesweg) voor autoverkeer. Overigens gaat het in het gebied alleen om ontsluitingswegen met hoofdzakelijk bestemmingsverkeer naar deelgebieden van het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg. Plaatsen en aantallen van woningen en bedrijven zijn bepalend voor de verkeersintensiteiten.

Effecten van het verkeer, die weer samenhangen met de intensiteit en de wijze waarop de parkeermogelijkheden worden geregeld, zijn geluid, luchtverontreiniging, congestie, ongevallen, eventuele risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen en parkeerdruk. Voor het parkeren gaat het Masterplan in principe uit van het parkeren op eigen terrein; voor gebieden met hoge dichtheden komt dit vaak neer op het parkeren in gebouwde voorzieningen. De effecten van het verkeer kunnen zich uitstrekken tot wegen buiten het plangebied zelf. Geluid- en risicozones kunnen van invloed zijn op mogelijke bestemmingen in de stroken langs de wegen.

In het MER zal aandacht worden geschonken aan de wisselwerking tussen de stedenbouwkundige plannen en de effecten van het verkeer. Dit kan bijdragen aan een verdere optimalisatie van de stedenbouwkundige invulling van het plangebied.

7.2.8 Duurzaamheidsthema's

De transformatie van het Shellterrein en het gebied Buiksloterham-Papaverweg heeft tot gevolg dat grondstoffen en energie zullen worden gebruikt. In de gebruiksfase –voor de delen waar de transformatie heeft plaatsgevonden- leiden de nieuwe functies tot het gebruik van grondstoffen (water) en energie. Omdat bij de transformatie duurzaamheidsprincipes maatgevend zijn, wordt ervan uitgegaan dat de principes van duurzaam bouwen zullen worden toegepast. In het MER zal daarom beperkt aandacht worden besteed aan de duurzaamheidsthema's grondstoffengebruik en energiegebruik. Nagegaan zal worden of en hoe aandacht kan worden besteed aan het zuinig omgaan met energie en grondstoffen.