

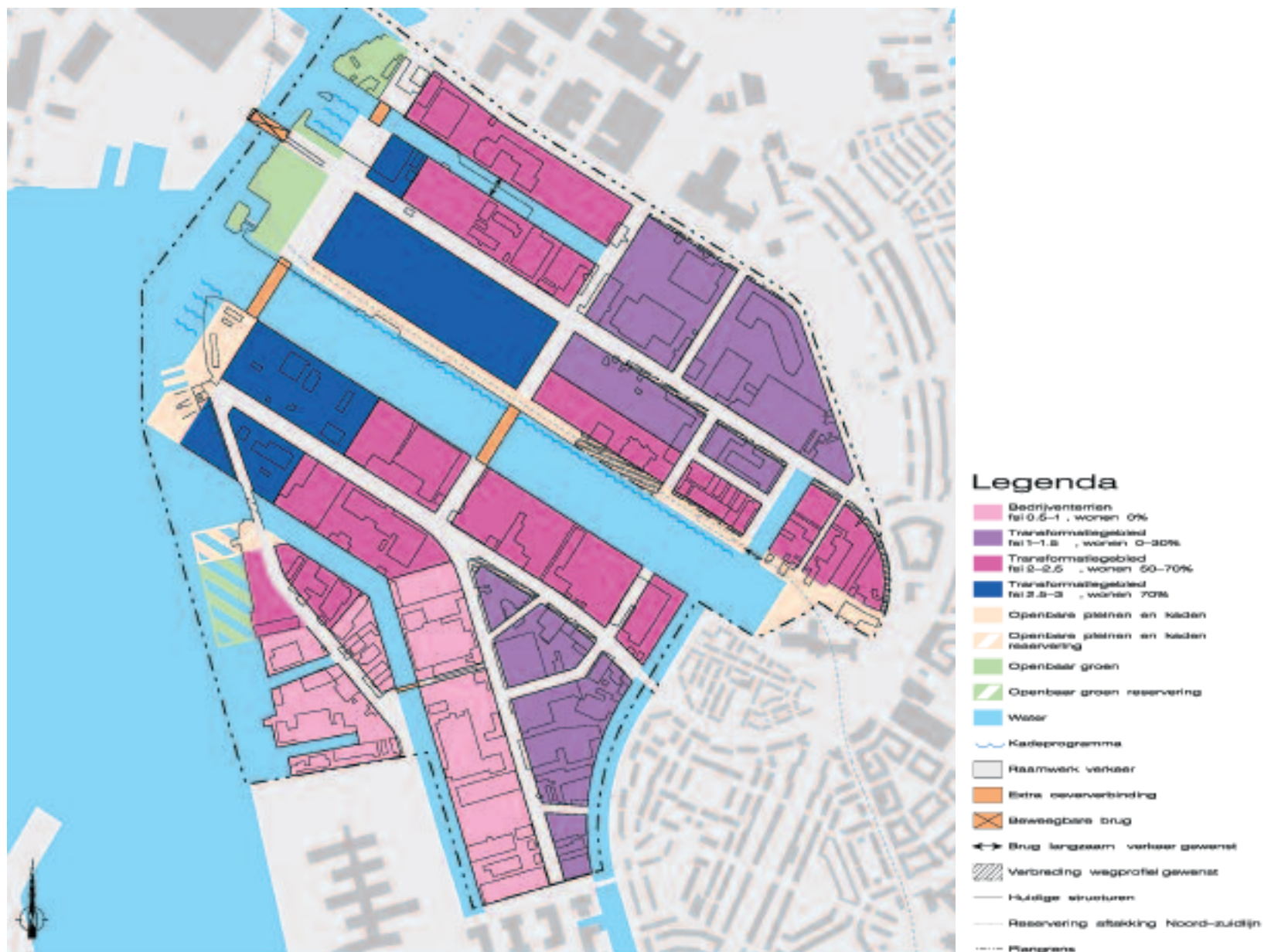
Projectbesluit Buiksloterham Transformatie naar stedelijk wonen en werken

Projectbureau Noordwaarts,
september 2005



Gemeente Amsterdam
Noordwaarts

Planconcept Buiksloterham september 2005



Projectbesluit Buiksloterham

Transformatie naar stedelijk wonen en werken

Projectbureau Noordwaarts,
september 2005

Colofon

Dit Projectbesluit is opgesteld door Projectbureau Noordwaarts.

Opmaak Studio Rikkelman / K8, Erik Rikkelman

Maquette Citythoughts, Bastiaan Gribbeling

Foto's o.a. Kasper Stokman, René Grotendorst, Bastiaan Gribbeling

Kaart- en schetsmateriaal Dienst Ruimtelijke Ordening, gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

1. Inleiding, pag. 9

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Van Masterplan naar Projectbesluit
- 1.3 Plangebied
- 1.4 De start is al gemaakt
- 1.5 Projectbesluit in hoofdlijnen
- 1.6 Kader en status
- 1.7 Maatschappelijk overleg
- 1.8 Leeswijzer

2. De huidige situatie, pag. 15

- 2.1 Historische context
- 2.2 Ligging en bereikbaarheid
- 2.3 Ruimtelijke structuur
 - 2.3.1 Infrastructuur
 - 2.3.2 Openbare ruimte, water en groen
 - 2.3.3 Bebouwing
- 2.4 Grondpositie en juridisch planologisch kader
- 2.5 Financieel kader
- 2.6 Milieu
 - 2.6.1 Bodem
 - 2.6.2 Geluid
 - 2.6.3 Overige milieuaspecten
- 2.7 Technische aspecten

3. Ambitie en uitgangspunten, pag. 29

- 3.1 Van bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkmilieu
- 3.2 Transformatieproces
- 3.3 Woon- en werkklimaat

4. Het programma, pag. 35

- 4.1 Plangebied
- 4.2 Planconcept
- 4.3 Ruimtelijke structuur
- 4.4 Programma wonen en werken
- 4.5 Milieu
 - 4.5.1 Bodemsaneringsprogramma
 - 4.5.2 Maatregelen op gebied van geluid

5. Het proces, pag. 49

- 5.1 Fasering
- 5.2 Ontwikkelingsproces
- 5.3 Juridisch planologisch kader
- 5.4 Uitvoering en Beheer

6. Financieel kader, pag. 53

- 6.1 Financieel resultaat
- 6.2 Opbrengsten en kosten binnen de grondexploitatie
- 6.3 Kosten buiten de grondexploitatie
- 6.4 Overgang van bestaand naar nieuw financieel kader
- 6.5 Risico's en haalbaarheid

Bijlagen

- I Van Masterplan naar Projectbesluit, pag. 56
- II Programma ruimtelijk raamwerk, pag. 60
- III Planning, pag. 64
- IV Begrippenlijst, pag. 66
- V Nadere onderzoeken, pag. 68

Bronnen, pag. 69

figuur 1.
Luchtfoto 2003



1 / Inleiding

1.1. Aanleiding

De aanleiding voor het Projectbesluit Buiksloterham is gelegen in de ontwikkelingen van de laatste 10 tot 20 jaar en de verandering van inzicht gedurende de laatste jaren die zijn beschreven in de diverse plannen, waaronder het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever. Het gebied dat deel uitmaakt van de Noordelijke IJ-oever en grenst aan het Shellterrein is de afgelopen decennia sterk van karakter veranderd. Onder invloed van marktontwikkelingen hebben grote industriële bedrijven hun bedrijfsvoering beëindigd of hebben zich elders gevestigd. Als gevolg hiervan zijn grote percelen braak komen te liggen. Tegelijkertijd is een ontwikkeling op gang gekomen waardoor meer kantoorachtige bedrijven zich in de Buiksloterham hebben gevestigd en bedrijfsverzamelgebouwen zijn gerealiseerd. Met het doel het bedrijventerrein te herstructureren en intensiveren is in 1998 het Plan van Aanpak Buiksloterham/Papaverweg vastgesteld.

Vrij snel na het besluit van 1998 zijn de inzichten over de ontwikkelingsrichting van de Buiksloterham ingrijpend gewijzigd. Een groot deel van het bedrijventerrein is in de afgelopen jaren beschikbaar gekomen voor nieuwe ontwikkelingen.

Shell heeft besloten om het bedrijf te concentreren op een kleiner deel van hun terrein en de rest af te stoten. In 2004 is voor het Shellterrein een apart Uitvoeringsbesluit vastgesteld. De plannen rond Shell zijn ook aanleiding geweest om medio 2000 voor het gehele westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever een Masterplan op te stellen.

De visie voor de Buiksloterham uit het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever gaat uit van een transformatie van het bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Deze visie is overgenomen in het Structuurplan Amsterdam 2003, "Kiezen voor Stedelijkheid".

1.2. Van Masterplan naar Projectbesluit

Het Masterplan is de basis voor het Projectbesluit Buiksloterham. Omdat het integraal overnemen van de voorstellen uit het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever zou leiden tot een nadelig saldo van € 85 miljoen, is een deel van deze voorstellen niet in het Projectbesluit opgenomen. Voor ons was het uitgangspunt dat het financiële resultaat van het Plan van Aanpak 1998 niet zou verslechteren. Bij de bezuiniging is een evenwicht gevonden tussen enerzijds de stedenbouw-

kundige, ruimtelijke en programmatische kwaliteit van het plan en anderzijds het gewenste financiële resultaat. Dit heeft geleid tot het planconcept van dit Projectbesluit.

Een aantal planonderdelen is, vanwege het ontbreken van de financiële middelen, op dit moment niet uitvoerbaar. Om deze voorstellen te kunnen uitvoeren als daarvoor alsnog geld beschikbaar komt, zijn in het plan ruimtelijke reserveringen aangehouden. Een overzicht van de verschillen tussen het Projectbesluit Buiksloterham en het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever is opgenomen in bijlage I.

In de voorbereiding van het Projectbesluit is gebruik gemaakt van de milieu effect rapportage die in 2004 is opgesteld. Het MER geeft inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van geluid, externe veiligheid, bodem en andere milieuspecten bij de stedenbouwkundige inrichting van het gebied.

1.3. Plangebied

Het Projectbesluit Buiksloterham biedt het ruimtelijk, programmatisch en financieel kader voor het gewenste transformatieproces en heeft betrekking op het gebied exclusief het Shellterrein. Het plangebied¹ is weergegeven in figuur 2.

Het ruimtelijk en programmatisch kader in het Projectbesluit geldt voor de gehele Buiksloterham². Het financieel kader geldt tot 2015 en heeft betrekking op dat deel van het plangebied waar de gemeente de ontwikkeling actief wil inzetten. Dit is een areaal van 35 hectare. Daarvan wordt 18 hectare ontwikkeld met een programma van 430.000 m² bvo. Dit programma omvat 140.000 m² werken, 273.000 m² wonen en 17.000 m² voorzieningen. Er worden 2.200 woningen gebouwd. Binnen het ruimtelijk raamwerk voor infrastructuur, openbare ruimte en groen wordt 16 hectare vernieuwd of nieuw aangelegd.

1.4. De start is al gemaakt

In het Projectbesluit Buiksloterham wordt aangesloten op een aantal gunstige omstandigheden die mede door de hiervoor beschreven ontwikkelingen is ontstaan.

De gemeente heeft op basis van het Plan van Aanpak 1998, na het vertrek van industriële bedrijven, een groot aantal van de vrijgekomen terreinen aangekocht. De gemeente heeft dus al veel in het gebied geïnvesteerd. Het is niet alleen de wens om daarvan de revenuen te verkrijgen, de gemeente kan vanwege haar grondpositie het initiatief nemen om de gewenste woningbouw te laten ontwikkelen. Daarmee kan de gemeente een stimulans bieden aan particuliere initiatiefnemers om dit voorbeeld te volgen.

Verwacht wordt dat de ontwikkeling van het Shellterrein een vraag genereert naar zowel woningen als bedrijfsruimten. Door woningbouw op het Shellterrein zal de bekendheid van de Buiksloterham toenemen en de aandacht ook worden gevestigd op de rest van het gebied. De uitstraling van het New Technology Center met kansen om een kenniscentrum duurzaamheid te ontwikkelen en de mogelijke spin off effecten van het nieuwe filmmuseum zal naar verwachting leiden tot een toenemende vraag naar bedrijfsruimte. Met de ontwikkeling van de Buiksloterham kan worden ingespeeld op deze vraag. Daarnaast biedt de grote vraag in Amsterdam naar kleinschalige bedrijfsruimte, studio's, e.d. kansen voor de herontwikkeling van de Buiksloterham.

De ontsluiting van de Buiksloterham ondergaat in 2006 een ingrijpende verbetering met de aanleg van de Middenontsluiting. De woningbouw op het Shellterrein maakt deze weg noodzakelijk. Op het moment dat de Buiksloterham actief wordt ontwikkeld is reeds sprake van een verbeterde ontsluiting van het gebied.

Het overleg naar aanleiding van het concept Masterplan heeft ertoe geleid dat bij de ondernemers een draagvlak is ontstaan voor menging tussen wonen en werken. Het vasthouden en verder ontwikkelen van dit draagvlak vormt een belangrijk vertrekpunt voor dit Projectbesluit. Voor de huidige en nieuwe ondernemers biedt dit besluit kansen voor een goed en gevarieerd vestigingsklimaat. Denk daarbij aan een verbeterde bereikbaarheid, een betere uitstraling van het bedrijventerrein en een spin off als gevolg van de vestiging van verschillende bedrijven en woningen. Gegeven het belang van de bedrijven

wordt ervan uitgegaan dat de ondernemers het gewenste transformatieproces verder zullen ondersteunen en dat zij daaraan ook hun bijdrage willen leveren. Dit kan onder meer door het nemen van initiatief tot bouwen of door het treffen van maatregelen om milieuhinder te beperken.

1.5. Projectbesluit in hoofdlijnen

Onze ambitie

Het is onze ambitie om de Buiksloterham te ontwikkelen tot een stedelijk gebied waar wonen wordt gemengd met bestaande en nieuwe bedrijvigheid. Eén van de belangrijkste uitgangspunten daarbij is dat de bestaande bedrijvigheid zoveel mogelijk gehandhaafd blijft. Van de toekomstige bewoners wordt verwacht, dat zij zich ervan bewust zijn dat zij dichtbij bedrijven gaan wonen. Om maximaal te kunnen mengen zullen we de grenzen van de milieuwetgeving opzoeken.

In overleg met de bedrijven wordt onderzocht in hoeverre de milieuoverlast kan worden teruggedrongen. In uitzonderlijke gevallen zullen bedrijven maatregelen moeten nemen om de geluidhinder en risico's van uitstoot van gevaarlijke stoffen en externe veiligheid te beperken.

Verplaatsingen van bedrijven zijn slechts aan de orde bij onaanvaardbare milieuoverlast.

Planconcept

Het planconcept voor de Buiksloterham schetst een beeld van een mogelijke eindsituatie. Binnen een duidelijk ruimtelijk raamwerk voor infrastructuur, openbare ruimte, water en groen liggen de transformatiegebieden. Omdat de ontwikkeling zeker 20 jaar kan duren, is voor de verandering van functies een behoorlijke mate van flexibiliteit

¹ De grens van het plangebied ter plaatse van het begin van de Grasweg (vanaf de brug over het Buiksloterkanal) grenst direct aan het plangebied

Shell en ligt daarmee op de erfgrans van de noordelijke bebouwing van dat deel van de Grasweg.

² Uitzonderd het Shellterrein

gewenst. De verdeling tussen wonen en werken en de verschillen in dichtheid in de transformatiegebieden zijn een indicatie voor verdere planuitwerking en een mogelijke uitkomst van het transformatieproces. Bij de infrastructuur zijn reserveringen aangehouden om in de toekomst aan de toenemende vraag te kunnen voldoen.

Kansrijke ontwikkeling

In het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever wordt uitgegaan van drie deelgebieden: een stedelijk kerngebied, een transformatiegebied en een bedrijventerrein. Het Projectbesluit schetst een meer genuanceerd beeld. Dit leidt enerzijds tot minder eenzijdig op het wonen gerichte transformatiegebieden en anderzijds tot meer kansen voor de huidige en nieuwe bedrijvigheid. Het in het Masterplan voorgestelde bedrijventerrein van ongeveer 10 hectare blijft gehandhaafd. Voor de positionering van woningen en bedrijven in de rest van de transformatiegebieden wordt rekening gehouden met een combinatie van factoren, zoals ligging, ruimtelijke kwaliteit waaronder het zoveel mogelijk voorkómen van milieuoverlast, grondpositie, beschikbaarheid van terreinen en financiën. Er is een realistisch planconcept ontwikkeld, onder meer door:

- de planontwikkeling af te stemmen op de grondpositie die we als gemeente hebben;
- het tekort op de grondexploitatie te beperken door fors te bezuinigen op de voorstellen uit het concept Masterplan;
- in beginsel 20% van het aantal woningen in de sociale huur te bouwen;
- het tekort op de grondexploitatie niet te verslechteren ten opzichte de reserveringen van de reeds actieve plannen op basis het herstructureringsplan uit 1998;

- de bodemsanering te combineren met het bouwrijp maken van de grond en verdere bouwproces (projectmatige sanering);
- de bodemsanering af te stemmen op de toekomstige bestemming;
- de keuze tussen het leveren van bouwrijpe grond of grond in de staat waarin het zich bevindt af te stemmen met de toekomstige ontwikkelaar;
- niet grootschalig te herstructureren en niet grootschalig te dempen;
- de bestaande structuur en verkaveling als uitgangspunt te nemen.

Met de ontwikkeling van de Buiksloterham wordt een stedelijk gebied aan de stad toegevoegd, dat bijdraagt aan een grotere verscheidenheid aan woonmilieus in Amsterdam. Wonen en werken worden op verschillende schaalniveaus gemengd. Daarbij wordt aangesloten op de behoefte aan nieuwe woonwerkvormen. Met de ontwikkeling worden de mogelijkheden om bedrijven van zeer uiteenlopende aard aan te trekken vergroot.

Een eindbeeld

De bedrijven in de Buiksloterham hebben nu 300.000 m² bvo in gebruik. In het eindbeeld omvat het totale programma 1.000.000 m² bvo. Dit is een intensivering van het huidige ruimtegebruik met 700.000 m² bvo.

De verdeling tussen wonen en werken in het totale programma is ongeveer gelijk. Er worden 4.000 woningen gebouwd. Voor werken is 450.000 m² en voor voorzieningen 50.000 m² gereserveerd. Het totaal aantal arbeidsplaatsen wordt geraamd op ruim 10.000. Dit is een intensivering van het huidige aantal met 7.000 arbeidsplaatsen.

Ontwikkelingsproces

Daar waar de gemeente grondpositie heeft, willen we de ontwikkeling actief inzetten. We richten ons op de locaties die voor 2015 bebouwd kunnen worden. In de overige gebieden wordt het transformatieproces aan het particulier initiatief overgelaten. De gemeente zal daarvoor een ondersteunende en faciliterende rol vervullen. Voor 2015 wordt van het totale programma minimaal 2.200 woningen gebouwd en voor de functies werken en voorzieningen wordt ongeveer 150.000 m² bvo gereserveerd.

Juridisch planologisch kader

Om de ontwikkelde voorstellen juridisch mogelijk te maken stelt de gemeente een bestemmingsplan op, gebaseerd op de uitwerking van het Projectbesluit in één of meer Uitvoeringsbesluiten.

Voor het zuidelijk deel van de Buiksloterham (tot aan het Johan van Hasseltkanaal) wordt ten behoeve van woningbouw op het Shellterrein een bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan zal voor de transformatiegebieden vooralsnog een bedrijfsbestemming houden. Op basis van het Uitvoeringsbesluit Buiksloterham en het overleg met bedrijven zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Dit bestemmingsplan zal in diverse delen van de Buiksloterham woningbouw mogelijk maken. Het bestemmingsplan is op zijn vroegst medio 2009 vigerend.

Het is niet uitgesloten dat de eerste bouwplannen worden uitgevoerd met de zogenaamde zelfstandige projectprocedure (art. 19 van de wet Ruimtelijke Ordening).

Financieel kader

De Buiksloterham verkrijgt een nieuw financieel kader bij het Uitvoeringsbesluit dat op zijn vroegst medio 2006 is te verwachten. Dit betekent dat in afwachting van dit nieuwe kader over de actieve grondexploitaties gerapporteerd wordt "als of" ze toch gerealiseerd worden volgens het plan uit 1998.

Voorgesteld wordt om bij het Uitvoeringsbesluit de bestaande grondexploitaties samen te voegen en deze te herzien op basis van het Uitvoeringsbesluit.

1.6. Kader en status

Sinds de instelling van de coalitie Noordwaarts, waarvan de Buiksloterham deel uit maakt, loopt de besluitvormingsprocedure van planvorming producten anders dan voorheen. Het Projectbesluit Buiksloterham wordt door de Stadsdeelraad vastgesteld, nadat het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) daarover advies heeft uitgebracht. Ter goedkeuring en instemming vindt behandeling plaats in het College van B&W. Het Projectbesluit is in Plaberum-termen een fase 2 product.

Het Projectbesluit Buiksloterham biedt het ruimtelijk, programmatisch en financieel kader voor de transformatie van het bedrijventerrein tot een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Het Projectbesluit wordt uitgewerkt in een zogenaamd Uitvoeringsbesluit.

Op dit moment is nog niet duidelijk of één of meerdere Uitvoeringsbesluiten zullen worden opgesteld. Het Uitvoeringsbesluit zal, voordat vaststelling in de Gemeenteraad plaatsvindt, ter advisering worden voorgelegd aan de Stadsdeelraad. Het Uitvoeringsbesluit is in Plaberum-ter-

men een fase 3 product.

Om de gewenste ontwikkeling in de Buiksloterham daadwerkelijk tot uitvoering te kunnen brengen is een bestemmingsplan nodig, waarin de ontwikkeling ruimtelijk-planologisch en juridisch wordt vastgelegd.

1.7. Maatschappelijk overleg

Bij het opstellen van het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever is veel tijd en energie gestoken in het overleg met en een goede informatie-overdracht aan de aanwezige bedrijven in het gebied. De zorg voor maatschappelijk draagvlak voor de transformatie van het bedrijventerrein Buiksloterham naar een gemengd wonen-werken gebied is hiermee in gang gezet. Het overleg met de bedrijven wordt naar aanleiding van het Projectbesluit gecontinueerd. De voorbereiding van dit overleg geschiedt in nauwe samenwerking met de Begeleidingscommissie Buiksloterham, waarin naast de bedrijven uit het gebied zelf, de Kamer van Koophandel en de Vereniging Bedrijven Amsterdam Noord vertegenwoordigd zijn. De hoofdlijnen van het Projectbesluit zijn in november 2004 aan de Begeleidingscommissie Buiksloterham gepresenteerd.

Bij de opstelling van het Projectbesluit is rekening gehouden met de inspraakreacties die op het concept Masterplan met betrekking tot de Buiksloterham zijn gegeven. In een aparte notitie wordt op de opmerkingen uit de inspraak gereageerd.

Overeenkomstig de Inspraakverordening (gemeenteblad 2003, afd. 3A nr. 138) wordt over het Projectbesluit formele inspraak gevoerd, nadat het Bestuurlijk Overleg Noordwaarts (BON) het

heeft vrijgegeven voor inspraak. Publicatie en communicatie over het Projectbesluit en de inspraak zullen plaatsvinden via lokale kranten en via de website van stadsdeel Amsterdam-Noord. De inspraakperiode beslaat 6 weken. Tijdens deze periode wordt een inspraakavond gehouden. Rapportage over de inspraak vindt separaat plaats in een nota van beantwoording.

1.8. Leeswijzer

De aanleiding voor het Projectbesluit is beschreven in hoofdstuk 1. Het proces van Masterplan naar Projectbesluit is opgenomen in bijlage I. In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van de Buiksloterham beschreven, de uitgangspositie voor de toekomstige ontwikkeling. Hoofdstuk 3 beschrijft de ambitie en de uitgangspunten voor het gewenste transformatieproces. Er wordt een beeld gegeven van het woon-werkklimaat en de toekomstige bewoners en bedrijven.

Hoofdstuk 4 schetst het planconcept en voor het totale plangebied de programma's voor de ruimtelijke structuur, wonen, werken en milieu. In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen voor de benodigde infrastructuur geschetst. In bijlage II is een volledige lijst van maatregelen voor verbetering van de ruimtelijke structuur opgenomen. Deze bijlage is integraal onderdeel van dit Projectbesluit. Hoofdstuk 5 beschrijft het ontwikkelingsproces. Het financieel kader staat in hoofdstuk 6.

Voor de verbetering van de ruimtelijke structuur wordt een groot aantal maatregelen genomen. De hoofdlijnen van het ruimtelijk raamwerk worden hierna beschreven; in bijlage II is een volledige lijst van maatregelen opgenomen.



figuur 2.
Plangebied



2 / De huidige situatie

2.1. Historische context

In de Buiksloterham, van oudsher een polder met agrarisch gebruik, hebben vanaf het begin van de 20e eeuw voor de stad belangrijke bedrijven gefunctioneerd. De opening van het Noordzeekanaal in 1876 en de transformatie van het IJ tot een binnenwater bespoedigden de buitendijkse landaanwinning langs de noordoever ten behoeve van industriële ontwikkeling. Tegen het eind van de 19e eeuw zag Amsterdam zich genoopt voor haar industriële expansie uit te wijken naar terreinen buiten de overvolle stad. Het grootste deel van de landaanwinning en de oude polder langs de noordoever van het IJ werd daarom aangewezen als industrieterrein. Kanalen werden gegraven en de polder werd opgehoogd. In een zone langs het water vestigden zich scheepswerven en andere industrie, waaronder de Bataafse Petroleummaatschappij, het latere Shell.

2.2. Ligging en bereikbaarheid

De doorgaande hoofdwegen in Amsterdam-Noord lopen op enige afstand van de oever en

gaan daarmee voorbij aan de industrieterreinen langs het IJ. Het gevolg is dat de Buiksloterham een geïsoleerd industriegebied is. Het gebied is echter door de gemakkelijke bereikbaarheid vanaf de ringweg, de aanwezigheid van de IJ-tunnel, de nabijheid van het Centraal Station en de voorzieningen in Noord en de binnenstad juist gunstig gelegen. De voorzieningen in de binnenstad zijn binnen 10 minuten te bereiken.

2.3. Ruimtelijke structuur

2.3.1. Infrastructuur

In grote lijnen is de hoofdstructuur die rond de eeuwwisseling voor het bedrijventerrein is ontwikkeld intact gebleven. Het is verouderd en niet afgestemd op de toenemende afhankelijkheid van de bedrijven op ontsluiting via de weg. Het heeft een onduidelijk en onvolledig netwerk van wegen. De Buiksloterham kent bijna geen aparte fietspaden of andere verbindingen voor langzaam verkeer. Vaak ontbreken bruggen of oeververbindingen en het is moeilijk op veel plekken naar de oever van het IJ te komen.

De ontsluiting van het gebied is beperkt tot de Distelweg, Grasweg, Floraweg en de Papaverweg. Er zijn aan de oostzijde twee bruggen over het Buiksloterkanaal. Aan de westzijde verbindt de brug over het Tolhuiskanaal de Grasweg met de Distelweg. Twee ponten verzorgen de verbinding naar de Houthavens en naar het Centraal Station. De Buiksloterham is per bus bereikbaar vanaf het centraal station en Amsterdam-Noord.

Naast wegen is water een belangrijk structurerend element in de Buiksloterham. De watergangen hebben een industrieel karakter. De doorvaarbaarheid van het gebied is beperkt. Het Buiksloterkanaal is afgesloten ter hoogte van het Shellterrein en daarmee niet doorvaarbaar. De Distelwegbrug over het noordelijk deel van dit kanaal is een beweegbare hefbrug. De brug van de Grasweg naar de Ranonkelkade is een vaste brug.

figuur 3.
Ligging binnen
Amsterdam





figuur 4.
Ligging binnen
Amsterdam-Noord

2.3.2. Openbare ruimte, water en groen

De Buiksloterham is een functioneel industriegebied met weinig openbare ruimte en groen. Het gebied kent geen bijzondere plant- of diersoorten. De monding van het Zijkanaal I sluit aan op één van de groene scheggen van Amsterdam-Noord, maar is niet als groenvoorziening ingericht.

Verschillende gradaties van brak water en een rijke waterfauna geven de de Buiksloterham een bijzondere ecologische waarde. De mogelijkheden om het water te beleven zijn bijna niet aanwezig doordat de kades niet openbaar toegankelijk zijn maar in gebruik bij bedrijven.

2.3.3. Bebouwing

De kanalen en wegen markeren en accentueren de verschillen in verkavelingsrichting tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Buiksloterham.

Het verschil tussen de Buiksloterham en het bedrijventerrein Metaalbewerdersbuurt is goed zichtbaar. De Metaalbewerdersbuurt kenmerkt zich door tweelaagse bebouwing, hoge dichtheid en is geënt op verkoop en detailhandel. In de Buiksloterham is meer sprake van op productie gerichte bedrijvigheid in een lage dichtheid. De grens met de NDSM-werf is goed zichtbaar door verschil in volume. De massieve gebouwen in de ruimte op de NDSM-werf steken af tegen de kleinschaligheid van de Buiksloterham.

De overgang van de Buiksloterham naar de woonbuurten Disteldorp en de Van der Pekbuurt is scherp. In de Papaverhoek is de overgang tussen bedrijvigheid en wonen geleidelijk; hier zijn de bedrijven gemengd met woningen en voorzieningen. De aard van de bedrijvigheid (veel

garages en sleutelen op straat) verdraagt zich niet altijd met het wonen in dit gebied. Voor de Papaverhoek is een actiever (tijdelijk) beheer gewenst. Het beheer is in handen van stadsdeel Amsterdam-Noord. Voor integrale handhaving stelt de stadsdeelraad Amsterdam-Noord jaarlijks een handhavingprogramma vast. De Papaverhoek is hierin opgenomen. Prioritering bepaalt of er al dan niet extra handhavingacties worden uitgevoerd.

Bedrijven

Momenteel heeft de Buiksloterham ongeveer 300.000 m² bvo bedrijfsbebouwing. Met een landoppervlak van ongeveer 800.000 m² is de huidige fsi 0,375. De samenstelling van de ongeveer 300 bedrijven is zeer gevarieerd, van grootschalig industrieel tot kleinschalig in allerlei sectoren (o.a. dienstverlenend, kunstzinnig, informatie technologie). In het algemeen is sprake van extensief ruimtegebruik. Er werken ongeveer 3.000 mensen in het gebied. De laatste decennia zijn veel bedrijven verdwenen. Dit heeft enerzijds geleid tot braakliggende terreinen, anderzijds tot recente nieuwe initiatieven van meer kantoorachtige (verzamel)gebouwen. De bouw van een bedrijfsverzamelgebouw Kaap Noord op de Asterweg is hiervan een voorbeeld. Met een omvang van circa 15.000 m² bvo biedt het ruimte aan ruim 75 kleinschalige bedrijven.

Woningen en voorzieningen

De Buiksloterham heeft, op een aantal dienstwoningen na, nauwelijks bewoning. Er wonen ongeveer 100 mensen in het gebied. In het Tolhuiskanaal liggen aan de oever van de Grasweg ongeveer 20 woonboten. Het overgrote deel daarvan valt in het plangebied van het project Shellterrein.

De betreffende woonschepen langs de Grasweg zullen met tuinen en erven in het nieuw op te stellen bestemmingsplan Buiksloterham-Zuid worden opgenomen. Verder liggen in Zijkanaal I ter hoogte van de brug in de Klaprozenweg nog 4 woonschepen en er ligt een woonschip op de kop van het Johan van Hasseltkanaal tegenover Distelkade 11 en er liggen woonschepen in het Buiksloterkanaal. In het Buiksloterkanaal liggen aan de Ranonkelkade ongeveer 30 woonboten.

Het plangebied heeft nauwelijks voorzieningen. Een deel van het plangebied gesitueerd aan de Klaprozenweg maakt deel uit van een Perifere Detailhandel Vestigingslocatie (PDV) voor volumieuze detailhandel. Hiermee wordt ongewenste wildgroei van detailhandel voorkomen.

Cultuurhistorische waarde

Naar aanleiding van de cultuurhistorische effectrapportage voor de Noordelijke IJ-oever, 2003 (CHER), is het poortgebouw van het voormalige heropvoedingdorp Asterdorp tot gemeentelijk monument verklaard. Bij de sloop van het dorp in de jaren '50 is het poortgebouw intact gebleven. Tot de dood van beeldend kunstenaar en beeldhouwer André Volten in 2002 deed het dienst als zijn atelier/woonhuis. Aan de loods en directeurswoning van de voormalige Hollandsche Beton Groep aan de Distelweg is een architectuur historische waarde toegekend, maar heeft niet de status van gemeentelijk monument. Voorgesteld is om nader onderzoek te verrichten naar de monumentale waarde van een aantal andere panden, waaronder het kantoor en de zoutsilo aan de Korte Papaverweg 7, de scholen op Papaverhoek 1 en 3 en de nog resterende werfstructuur aan het einde van de Korte Papaverweg.

figuur 5.
Braakliggende
terreinen



figuur 6.
Vigerend juridisch
planologisch kader



Legenda

- plangrens en grens voorbereidingsbesluit
- bestemmingsplangrens



figuur 7.
Huidig financieel kader

2.4. Grondpositie en juridisch planologisch kader

De gemeente heeft ongeveer 75% van de grond in het gebied in bezit. Het merendeel daarvan is in erfpacht uitgegeven en kan niet actief ontwikkeld worden door de gemeente. In totaal ligt 25 hectare braak, waarvan 13 hectare in bezit van de gemeente. De gemeentelijke terreinen die braak liggen of waar de opstallen nog verwijderd moeten worden, worden tot het moment van ontwikkeling tijdelijk beheerd.

Bestemmingsplan

Voor het plangebied Buiksloterham is de 'Verordening houdende voorschriften bedoeld in Artikel 43 van de Woningwet' (1943) van kracht. De huidige bestemming is industrieterrein in de zin van handel en nijverheid. Door de overgangsbepaling van de WRO 1968 hebben deze voorschriften de status van bestemmingsplan gekregen. Voor de delen waar de voorschriften ex artikel 43 niet gelden is het Amsterdam Uitbreidingsplan van kracht. Dit plan geldt als bestemmingsplan.

Bestemmingsplan 'Ontsluiting bedrijventerrein Buiksloterham/Papaverweg'

Voor de zogenaamde Middenontsluiting geldt het bestemmingsplan 'Ontsluiting bedrijventerrein Buiksloterham/Papaverweg' (1998). De Middenontsluiting loopt vanaf de Klaprozenweg, in het verlengde van de Floraweg, over het Johan van Hasseltkanaal naar de Asterweg.

Milieu Effect Rapportage (MER)

Voor de Buiksloterham (inclusief het Shellterrein) is in 2004 een MER opgesteld. Het MER is verplicht omdat voor het gehele gebied meer dan 4.000 woningen worden gebouwd.

Voorbereidingsbesluit

Vooruitlopend op het nieuwe bestemmingsplan is voor de gehele Buiksloterham een voorbereidingsbesluit van kracht.

2.5. Bestaand financieel kader

In 1998 is voor de gehele Buiksloterham een plan vastgesteld voor herstructurering van het bedrijventerrein. Dit is het Plan van Aanpak Buiksloterham/Papaverweg en 1e fase Buiksloterham/Papaverweg (een gecombineerd fase 2 en 3 product). Het Shellterrein maakt hiervan deel uit. De herstructurering betrof:

- verbetering van de infrastructuur;
- herontwikkeling en -structurering van bestaande braakliggende of slecht gebruikte terreinen;
- ontwikkeling en uitgifte van nieuwe terreinen door demping van ca. 10 hectare aan kanalen.

Met dit plan zijn financiële middelen gereserveerd voor de aanleg van de Middenontsluiting, de herontwikkeling van de voormalige HBG locatie, het voormalige AVI-GEB terrein en het voormalige Eland Brandtcomplex aan de Asterweg-Chrysantenstraat, de reconstructie van openbaar areaal en het gedeeltelijk dempen van waterlopen.

Later zijn drie afzonderlijke besluiten genomen, met bijbehorende grondexploitaties voor:

- Poort Distelweg, ontwikkeling kantoorachtig bedrijfsverzamelgebouw;
- Korte Papaverweg 5-7, verkaveling met omzetting tijdelijke verhuur in erfpacht;
- Hoek Distelweg / Chrysantenstraat, bedrijfsverzamelgebouw met grondinbreng particulier initiatief.

Vervolgens is met het oog op toekomstige ontwikkelingen een aantal terreinen anticiperend aangekocht. Dit betreft Asterweg 37, Distelweg 90 en Chrysantenstraat 22.

Gebaseerd op het Plan van Aanpak 1998 is een viertal grondexploitaties geopend. Deze vier grondexploitaties vormen samen met de drie anticiperende aankopen het bestaande financiële kader. De kaart 'huidig financieel kader' geeft een overzicht van de gebieden van de Buiksloterham waarop het bestaande financieel kader betrekking heeft.

De gemeente heeft inmiddels circa € 37 miljoen geïnvesteerd (peildatum 1-1-2004). Dit betreft met name verwervingen. Daar komt bij een investering voor een belangrijk nog uit te voeren onderdeel uit de bestaande grondexploitatie: de aanleg van een nieuwe hoofdontsluitingsweg, de zogenaamde Middenontsluiting. Deze ontsluiting is ook voor de ingezette ontwikkeling van het Shellterrein noodzakelijk.

In de vastgestelde grondexploitaties is ruim 146.000 m² nieuw uitgeefbaar bedrijventerrein opgenomen. Uitgaande van een gemiddelde fsi van 0,75 betekent dit circa 110.000 m² bvo. De bestaande grondexploitaties hebben per 1 januari 2004 een negatief saldo van circa € 15 miljoen, netto contante waarde.

2.6. Milieu

Het in 2004 opgestelde MER geeft inzicht in de huidige milieucontouren in de Buiksloterham. In het MER worden de mogelijkheden en beperkingen van geluid, externe veiligheid, bodem en andere milieuaspecten bij de stedenbouwkundige inrichting van het gebied beschreven. Voor meer gedetailleerde informatie en de weergave op kaart van diverse milieuaspecten verwijzen we naar het MER. De belangrijkste milieuaspecten voor de Buiksloterham worden hierna genoemd.

2.6.1. Bodem

Bodemkwaliteit

De Buiksloterham is in de 19de eeuw gebruikt voor het bergen van bij de uitbreiding van de stad vrijgekomen grond en bagger. De oorspronkelijke ondergrond is opgehoogd met grond van een diverse samenstelling. Bovendien heeft het gebied dienst gedaan als slibdepot. Ten gevolge van de zogenaamde 'stedelijke ophooglaag' is de bodem verontreinigd met zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). De verontreinigingen zijn in hoge concentraties in de grond aanwezig. Deze verspreiden zich nauwelijks via het grondwater en worden daarom als immobiel aangemerkt. De verontreinigingen komen in het gehele gebied op verschillende diepten voor. Bovendien is een groot deel van het plangebied asbestverdacht. Bedrijfsmatige activiteiten en gebruik van oplosmiddelen (met name vluchtige gechloreerde organische verbindingen, VOCI), minerale olie en aromaten hebben door morsingen en lekkages verontreinigingen in zowel de grond als in het grondwater tot gevolg gehad. Dit zijn de zogenaamde mobiele verontreinigingen. Twee grote mobiele VOCI verontreinigingen komen voor tot een diepte van 30 m onder en ten noorden van het Johan van Hasseltkanaal. Vlekken van minerale olie zijn over het algemeen minder groot en komen met name voor in het zuidelijk deel van de Buiksloterham. De waterbodem in de kanalen is zwaar verontreinigd met zware metalen, PAK en minerale olie. In de waterbodem van het IJ is de slibklasse iets beter.

2.6.2. Geluid

De geluidbelasting op de Buiksloterham afkomstig van scheepvaart, railverkeer en luchtvaart is

beperkt. De geluidhinder is met name afkomstig van industrie en verkeer.

Industrielawaai

In de huidige situatie ligt de gehele Buiksloterham in de geluidszone Johan van Hasseltkanaal West, een gezonde industrie-terrein. De Buiksloterham ligt buiten de geluidzone van het Cornelis Douwesterrein en gedeeltelijk in de geluidzone van Westpoort.

Het cumulatief industriellawaai is in de huidige situatie in grote delen van de Buiksloterham hoger dan 60 dB(A). In enkele delen met name het westelijk deel van de Buiksloterham is het iets lager, namelijk 55-60 dB(A). Dit betekent dat wonen in de Buiksloterham onder de huidige regelgeving niet mogelijk is, met uitzondering van dienstwoningen. Woningbouw is wel mogelijk in combinatie met voor geluidhinder afschermmende bebouwing en/of dove gevels.

Verkeerslawaai

In grote delen van de Buiksloterham wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) door verkeerslawaai overschreden. Langs ontsluitingswegen loopt het verkeerslawaai op tot 65 dB(A). Onder de huidige regelgeving kan zonder aanvullende maatregelen langs deze wegen niet worden gewoond.

2.6.3. Overige milieuaspecten

Externe veiligheid

In de Buiksloterham en over het IJ vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Hierbij worden geen risiconormen overschreden. Binnen het plangebied liggen twee bedrijven met een externe veiligheidscontour vanwege

gasopslag, waarbinnen geen woningbouw mag worden gerealiseerd. Het groepsrisico voldoet in de huidige situatie aan de richtwaarden.

Luchtkwaliteit

De normen ten aanzien van luchtkwaliteit worden niet overschreden. De norm voor fijn stof ten gevolge van verkeer wordt voor enkele drukke wegen alleen binnen een afstand van 5 meter van de weg overschreden.

Geur

De baggervloothaven van de Dienst Waterbeheer en Riolerings produceert een geur die als hinderlijk kan worden ervaren.

2.7. Technische aspecten

Maaiveldhoogte, grondwaterstand en afwatering

Geologisch gezien bestaat de ondergrond uit een 15 tot 28 meter dikke laag van holocene zand, klei en veen. Door de lage ligging en de slecht doorlatende grond is het in de Buiksloterham erg nat. Het maaiveld heeft een niveau van circa NAP +0,6 tot NAP +1,1 meter. De grondwaterstanden in het gebied zijn hoog ten opzichte van de maaiveldhoogten. De gemiddelde grondwaterstand varieert van NAP -0,4m en NAP +0,8m. In het gebied komen veel dichte oeverconstructies voor, waardoor de afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater wordt belemmerd.

Kabels en Leidingen

Vanuit het industriële verleden ligt er een ondergrondse elektra-infrastructuur, waarvan een deel nog intensief in gebruik is. Naar de exacte aanwezigheid en mate van gebruik van kabels en leidingen wordt nader onderzoek verricht.

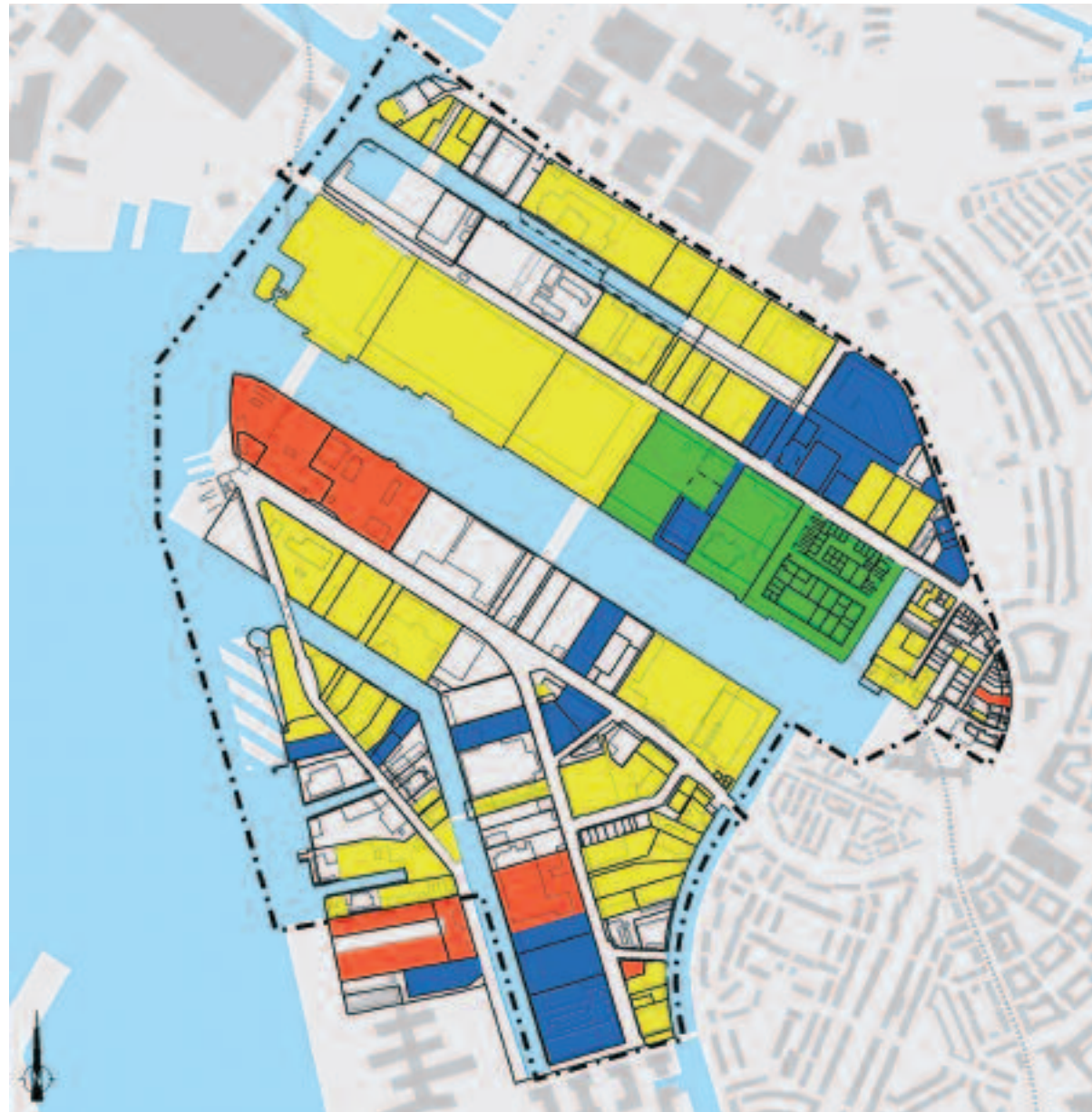
figuur 8.
Verontreiniging
0 - 1m



Legenda

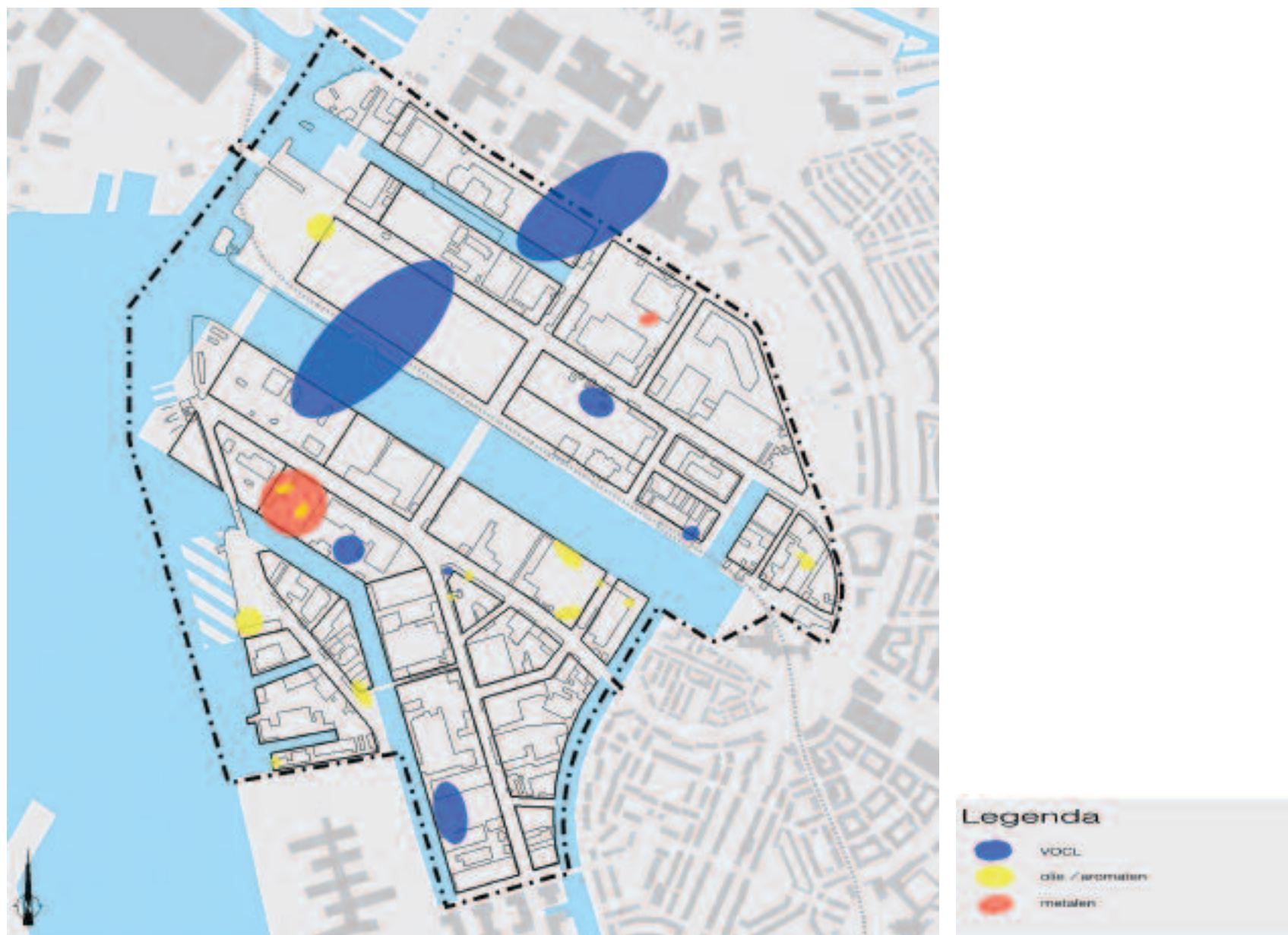
risico op sterke verontreiniging in de grondgrondwater

- gesaneerd
- 0 - 25 %
- 26 - 50 %
- 51 - 100 %
- nog onbekend



figuur 9.
Verontreiniging 1 - 2m

figuur 10.
Mobiele
verontreiniging





3 / Wonen en werken in de Buiksloterham

3.1. Van bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkmilieu

Het is onze ambitie om de Buiksloterham te ontwikkelen tot een stedelijk gebied waar wonen wordt gemengd met bestaande en nieuwe bedrijvigheid. Overeenkomstig de resultaten van het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever en de visie in het Structuurplan Amsterdam is het plan om in het gebied van Shellterrein tot en met NDSM-werf 10.000 woningen te realiseren in de periode 2003-2030. Ongeveer 4.000 woningen kunnen in het plangebied Buiksloterham worden gebouwd.

De nabijheid van de stad en de ligging dichtbij het centraal station, Silodam en het Westerdoks-

eiland, bieden kansen voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ook de ligging aan het IJ en het water van het Johan van Hasseltkanaal, Tolhuis- en Buiksloterkanaal biedt mogelijkheden voor het creëren van een aantrekkelijk woon-werkklimaat. Belangrijke randvoorwaarde voor een aantrekkelijk woon-werkklimaat is dat de verbetering van de infrastructuur direct wordt gekoppeld aan de ontwikkeling zodat een goede ontsluiting van het gebied in alle fasen van het ontwikkelingsproces gewaarborgd is.

Het streven is om een grote verscheidenheid in woon-werkmilieus te ontwikkelen. De opgave is om het wonen op verschillende schaalniveaus te mengen met werken. Er zullen gebieden ontstaan waarin wonen domineert, gebieden waarbij

een ongeveer gelijke verdeling tussen wonen en werken ontstaat en gebieden waar werken de boventoon voert. Met de herontwikkeling wordt een stedelijk gebied aan de stad toegevoegd dat bijdraagt aan een grotere verscheidenheid aan woonmilieus in Amsterdam.

Met de ontwikkeling van de Buiksloterham worden de mogelijkheden om bedrijven van zeer uiteenlopende aard aan te trekken vergroot. Hierdoor neemt de diversiteit aan bedrijvigheid toe en het vestigingsklimaat wint aan verscheidenheid. De Buiksloterham kan zo een belangrijke bijdrage leveren aan het stimuleren van de economische dynamiek en daardoor aan de versterking van de positie van Amsterdam.

Bij de nadere uitwerking van het Projectbesluit in Uitvoeringsbesluit(en) en volgende planproducten zullen we het maatschappelijk overleg verder gestalte geven, zodat niet alleen van de kant van bedrijvigheid, maar ook vanuit ander maatschappelijk perspectief kan worden meegedacht over het transformatieproces. Ook zal bij nadere uitwerking van dit plan een economische visie voor het gebied worden opgesteld. De visie wordt in samenwerking met het bedrijfsleven uitgewerkt.

3.2. Transformatieproces

Bestaande bedrijven en wonen

Met de transformatie wordt de woonfunctie in het bestaande bedrijventerrein geïntroduceerd. Het is onze bedoeling dat de Buiksloterham een wijk wordt voor mensen die wonen en werken daadwerkelijk willen verbinden. De toekomstige bewoners zullen zich realiseren dat ze in de nabijheid van bedrijven gaan wonen. Met het toevoegen van de woonfunctie wordt daarom rekening gehouden met de bestaande bedrijven. Voor het kunnen combineren van wonen en werken zal de gemeente de grenzen van de milieuwetgeving opzoeken. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van te verwachten verruimde mogelijkheden van de nieuwe wet Geluidhinder en de interim-wet Stad en Milieu. Gebruik van de interim-wet Stad en Milieu kan pas nadat alle mogelijkheden om te optimaliseren binnen de bestaande wet- en regelgeving zijn verkend.

Uitgangspunt is dat de bestaande bedrijvigheid gehandhaafd blijft. Alleen in uitzonderlijke gevallen moeten bedrijven maatregelen nemen om de geluidsbelasting, de risico's op het gebied van externe veiligheid en uitstoot van gevaarlijke

stoffen tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen. Verplaatsingen zijn slechts aan de orde bij onaanvaardbare milieuoverlast. De onaanvaardbare situatie wordt beschouwd vanuit de wens op bepaalde locaties woningbouw te ontwikkelen. Is sprake van uitbreiding van bestaande bedrijven, dan zal net als bij vestiging van nieuwe bedrijven rekening gehouden moeten worden met de toekomstige woonfunctie. De mogelijkheid van wonen geldt niet voor alle terreinen in de Buiksloterham; een deel van het gebied blijft als bedrijventerrein gehandhaafd.

Soepele overgangszone tussen wonen en werken

Voor de bestaande bedrijven is het van belang dat hun rechtszekerheid zoveel mogelijk gewaarborgd wordt. In dat kader is het voor het bedrijfsleven van belang dat een soepele overgangszone tussen het bedrijventerrein en aanliggende transformatiegebieden wordt gerealiseerd. In de praktijk ontstaat ook die soepele overgangszone. De milieuwetgeving houdt wonen op afstand van de bedrijvigheid waardoor er altijd rondom het bedrijventerrein een buffer ontstaat zonder wonen. Nuancering van het percentage wonen op het transformatiegebied grenzend aan het bedrijventerrein is niet nodig. Bij het bestemmingsplan kunnen nuances worden aangebracht voor vestiging van bedrijvigheid behorend tot verschillende milieucategorieën.

Particuliere initiatiefnemers

De ontwikkeling wordt verder ingegeven door de grote diversiteit in grondpositie. Naast de gemeente dragen ook particuliere grondeigenaren actief bij aan het transformatieproces. Het moment waarop de particuliere eigenaren een bijdrage leveren aan het veranderingsproces

wordt door hen zelf gekozen. Het Projectbesluit is mede bedoeld om deze initiatieven verder te stimuleren. De gemeente schept de nodige randvoorwaarden.

Andere aanpak dan bij het Shellterrein

De aanpak van de Buiksloterham verschilt met die van het aangrenzende Shellterrein. De menging tussen wonen en werken wordt in de Buiksloterham bereikt door aan te sluiten bij de bestaande bedrijvigheid en bebouwing. Op het Shellterrein wordt in één keer een intensiveringsslag gemaakt met het doel een gemengd stedelijk milieu te ontwikkelen. De planmatige aanpak op het Shellterrein tegenover de geleidelijke ontwikkeling in de Buiksloterham leidt tot woonmilieus die zich van elkaar onderscheiden. Hierop is ook van invloed het grote aantal initiatiefnemers in de Buiksloterham versus één ontwikkelende partij op het Shellterrein.

Flexibiliteit en duidelijkheid

De transformatie is een geleidelijk proces. Deze geleidelijke transformatie houdt in dat de totale verandering tot een woon-werkgebied zeker 20 jaar gaat duren. De lange ontwikkelingsperiode vraagt om een behoorlijke mate van flexibiliteit. Aan de andere kant zullen we de betrokkenen binnen het plangebied zo veel mogelijk duidelijkheid moeten bieden over de ontwikkelingsmogelijkheden. Bij het ruimtelijk kader dat in de plannen wordt gepresenteerd, is het garanderen van voldoende flexibiliteit in de realisatie het uitgangspunt.

Continuïteit en verandering

Het levendige woonklimaat van de Buiksloterham wordt niet alleen ingegeven door de omvang en

differentiatie van het programma. Door op het bestaande, functionerende bedrijventerrein op vrijkomende kavels nieuwe bedrijvigheid of woningen te ontwikkelen, ontstaat een "spontane" mix aan functies. Door de geleidelijke ontwikkeling zal er sprake zijn van continuïteit én verandering. De diversiteit komt door de lange ontwikkelingstijd als vanzelf tot stand. Deze dynamische vorm van stadsontwikkeling leidt niet alleen tot een gevarieerd woonmilieu, maar ook tot een inspirerend vestigingsklimaat voor bedrijven.

Realistisch plan

De gemeente wil een realistisch plan maken. Dit kan door, waar mogelijk, bedrijfsverplaatsingen te vermijden. Met de positionering van het wonen ten opzichte van de bedrijven wordt hiermee rekening gehouden. Het kan ook door de planontwikkeling af te stemmen op de grondpositie die we als gemeente hebben. Door aan te sluiten bij reeds in de afgelopen jaren verworven bezit, willen we een optimale balans realiseren tussen de kosten voor aankoop van de grond en de mogelijk te bereiken opbrengsten. De nu veelal braakliggende terreinen willen we benutten voor nieuwe bestemmingen. Het is aan de gemeente om op deze terreinen actief in te zetten op de gewenste ontwikkeling. De gunstige ligging aan het water biedt goede mogelijkheden voor de transformatie naar woongebieden.

In het algemeen zijn de terreinen in de Buiksloterham zodanig verontreinigd dat sanering noodzakelijk is. Urgente saneringen moeten altijd worden uitgevoerd. De wijze waarop en mate waarin sanering plaatsvindt, wordt afgestemd op

de toekomstige bestemming. Met projectmatig saneren worden financiële voordelen behaald. Hierbij wordt de sanering niet voorafgaand aan, maar in combinatie met het bouwplan uitgevoerd. Het is ook mogelijk om de grond te leveren in de staat waarin het zich bevindt en de sanering aan de ontwikkelaar over te laten. In plaats van een leeflaag kan een gesloten verharding met voorzieningen, zoals een parkeergarage, tot een goedkopere oplossing leiden. Over het algemeen geldt dat door de ontwikkeling van de Buiksloterham de milieusituatie sterk wordt verbeterd. Dit levert ook een positieve bijdrage aan het vestigingsklimaat van het gebied.

Bij de verbetering van de ruimtelijke structuur, het milieu en de nieuwbouw zullen we ons zoveel mogelijk beperken tot de wettelijk noodzakelijke maatregelen.

Het realisme komt verder tot uitdrukking in de inhoud van het plan. Bij de transformatie is nadrukkelijk niet gekozen voor grootschalige herstructurering, stedelijke hervakeling, omvangrijke demping. De bestaande structuur en verkaveling zijn uitgangspunt. Ook wordt niet op grote schaal door de gemeente terrein aangekocht. Een aantal voorzieningen die extra kwaliteit bieden, zal pas op termijn worden gerealiseerd, nadat in het plan een financieel resultaat is behaald.

3.3. Woon- en werkklimaat

In de Buiksloterham wordt aan de rand van stadsdeel Amsterdam-Noord en in de nabijheid van het centrum van Amsterdam een nieuw stedelijk milieu ontwikkeld. De menging van wonen en werken op verschillende schaalniveau's leidt tot een grote diversiteit in woonklimaat en

woningen: wonen aan het water, wonen met zicht op een levendig bedrijf, wonen naast en boven het eigen bedrijf, woon-werkwoningen. Er wordt, voor zover mogelijk, geen functiescheiding aangehouden. Nieuwe woningen worden afgewisseld met bedrijvigheid. Daarbij wordt aangesloten op de behoefte aan nieuwe woon-werkvormen.

Vanuit het wonen bezien

Gezien de tijdshorizon schetsen we geen gedetailleerd beeld van de toekomstige bewoners. In de tijd wordt duidelijk hoe verleidelijk de Buiksloterham wordt voor die groep mensen die stedelijk willen wonen én werken. Omdat de invulling geleidelijk plaatsvindt kan, in nauw overleg met marktpartijen, per locatie en per moment worden bepaald aan welk woonmilieu en welk type woningen behoefte is.

De aantrekkingskracht van de Buiksloterham komt voort uit het creëren van bepaalde woon-sferen, die niet specifiek gericht zijn op bepaalde typen huishoudens. Het gaat om verschillende woonmilieus die zijn toegesneden op mensen met uiteenlopende leefstijlen. Het stedelijk woon-werkmilieu in de Buiksloterham wordt uniek en aantrekkelijk voor een breed publiek, niet alleen afkomstig vanuit stadsdeel Amsterdam-Noord, maar ook vanuit de rest van Amsterdam. Binding met het water is één van de kenmerken van de toekomstige bewoners.

Onder de Amsterdammers met een stedelijk georiënteerde leefstijl zullen in het bijzonder de 'nieuwe creatieven' zich aangetrokken voelen tot de Buiksloterham³.

Ze behoren tot de beroepsgroepen werkzaam in

³ De typering is ontleend aan het essay Naar een creatieve kernvoorraad van Sako Musterd 2003

de nieuwe creatieve en kenniseconomie, zoals media en filmwereld, of zakelijke dienstverlening. Ze zijn op zoek naar een productiemilieu waar men ongestoord 'zijn ding kan doen'. Ze zijn bereid om genoeg te nemen met de 'overlast' van bedrijvigheid in de omgeving. Een beetje lawaai wordt door hen als levendigheid ervaren. Ze zijn gericht op individuele vrijheid, nemen graag eigen initiatief, hebben geen negen-tot-vijf ritme en vanwege de interactie vanuit werk met anderen hebben ze behoefte aan een grote variëteit in ontmoetingsruimten.

Vanuit het werken gezien

De westerse, zo ook de Amsterdamse economie, heeft zich ontwikkeld van een industriële naar zakelijke dienstverlening en kenniseconomie. Voor alle vormen van bedrijvigheid zullen er in de Buiksloterham mogelijkheden zijn. De laatste jaren hebben zich in de Buiksloterham al veel grafische bedrijven, architecten- en reclamebureaus, televisie- en filmstudio's e.d. gevestigd. Voor bedrijven die minder goed in combinatie met wonen kunnen functioneren, blijft een apart bedrijventerrein bestaan. Hierop is ook het New Technology Center van Shell gevestigd. Voor het veilig stellen van een toekomst, waarin innovatie en creativiteit de bovenaan zullen voeren, wordt er ook actief gewerkt aan het creëren van faciliteiten voor deze nieuwe groeisectoren. Een kenniscentrum duurzaamheid met innovatieve ontwikkelingen in combinatie met het New Technology Center van Shell, het hoger beroeps- en wetenschappelijk onderwijs, zijn voorbodes van een vruchtbare voedingsbodem voor Amsterdam als creatieve stad. Deze ontwikkeling zal een uitstralingseffect hebben op het aangrenzende bedrijventerrein en de

rest van de Buiksloterham.

De ontwikkeling van de Buiksloterham kan niet geïsoleerd worden gezien. Naast de relatie met het Shellterrein zijn de ontwikkelingen op de NDSM-werf even belangrijk. Dit geldt voor de positionering van het woon-werkgebied, het imago, het leef- en vestigingsklimaat als voor de mogelijkheden een programma in hoge dichtheid te realiseren. De openbare ruimte, het open plein op de NDSM-werf aan Zijkanaal I bieden ook kansen voor het transformatieproces, waaronder intensivering van het ruimtegebruik in de Buiksloterham.

In aansluiting op de cultuurfunctie op de NDSM-werf en het filmmuseum op het Shellterrein zal een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor filmgebonden en culturele bedrijven kunnen ontstaan, zoals studio's, collectiecentra en aanpalende bedrijvigheid. Er liggen ook perspectieven voor een kunstcentrum gerelateerd aan kunstenaar Volten.

In Amsterdam is een fors tekort aan bedrijfsruimte voor kleinschalige bedrijven (25 tot 100 m² per ruimte). De beschikbare ruimte in de Buiksloterham biedt kansen voor de ontwikkeling van bedrijfsverzamelgebouwen. Een goed voorbeeld is de Groene Draeck op de kop van de Grasweg, het eerste nieuwe bedrijfsverzamelgebouw in dit gebied. Het biedt een onderkomen aan diverse architecten- en reclamebureaus. Aan de Asterweg zijn loodsen verbouwd tot kleine kantoren en ruimten voor andere functies zoals een crèche, drukkerij, cateringbedrijf e.d. Het bedrijfsverzamelgebouw Kaap Noord wordt eind 2004, begin 2005 in gebruik genomen.

Als het gebied straks intensiever wordt bebouwd met woningen en voorzieningen, is het nog aan-

trekkelijker voor kleinschalige bedrijven.

Het vele water biedt kansen voor een nautisch centrum, de aanleg van jachthavens e.d. en is ook aantrekkelijk voor hieraan gerelateerde bedrijvigheid. Bij nadere uitwerking zullen de mogelijkheden van een echte jachthaven en/of openbare aanlegplaatsen in samenhang met andere ontwikkelingen aan de IJ-oever worden onderzocht.

Voorzieningen

Het specifieke wonen en werken in de Buiksloterham leidt tot een bepaalde behoefte aan voorzieningen. Het gaat daarbij niet alleen om gebouwde voorzieningen, ook de openbare ruimte levert een belangrijke bijdrage aan het leefklimaat. De ambitie is om in de toekomst het water meer te beleven. Het water wordt bereikbaar door de kades zoveel mogelijk openbaar toegankelijk te maken. Positionering van aan de waterfunctie gerelateerde voorzieningen kan zodanig worden gekozen, dat deze een bijdrage leveren aan de belevingswaarde van het water. De voorzieningen in dit gebied zijn niet afhankelijk van één type functie. Voorzieningen gericht op werknemers van bedrijven, zoals restaurants en cafés voor lunch en borrel na werktijd, bieden de bewoners van het gebied ook 's avonds een aantrekkelijk aanbod. De voorzieningen kunnen dus rekenen op een breed en gevarieerd draagvlak. Het verschil in aanbod aan voorzieningen ten opzichte van de omliggende buurten kan de uitwisseling tussen de Buiksloterham en de omgeving versterken. De bewoners uit de Buiksloterham kunnen bijvoorbeeld buiten de buurt winkelen en de bewoners uit Disteldorp en de Van der Pekbuurt / Mosplein e.o. kunnen recreëren en uitgaan in de Buiksloterham.



4 / Het Programma

4.1. Plangebied

Het plangebied beslaat ongeveer 100 hectare. Daarbinnen kan een onderscheid worden gemaakt tussen raamwerken en transformatiegebieden. Ongeveer 50% van het totale plangebied behoort tot de raamwerken infrastructuur, openbare ruimte, groen en water. Het resterende deel is aan te merken als te transformeren areaal. Dit zijn de gebieden waarop het programma wordt ontwikkeld. Het gaat om bruto transformatiegebieden die naast te bebouwen kavels bestaan uit aanvullende ontsluiting en openbare ruimte.

tabel 1. Grondgebruik totale plangebied

Grondgebruik	aantal hectare
Infrastructuur	16
Openbare ruimte en groen	7
Water	26
Transformatiegebieden	52
Totaal	101

4.2. Planconcept

Een meer genuanceerd beeld

Vergeleken met het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever wordt een meer genuanceerd ruimtelijk beeld geschetst. In het Masterplan wordt uitgegaan van een ruimtelijke structuur met drie deelgebieden: een stedelijk kerngebied aan het IJ en aan de kanalen ten westen van de Middenontsluiting, een transformatiegebied ten oosten daarvan en een bedrijventerrein Grasweg ten zuidwesten van de Asterweg.

In het Projectbesluit wordt de driedeling minder stringent gehanteerd, aangezien voor het gehele gebied geldt dat het een transformatieproces zal ondergaan.

Het voorgestelde bedrijventerrein blijft wel gehandhaafd. In dit deel van het plangebied wordt geen wonen toegestaan. Het bedrijventerrein is met name bedoeld voor bedrijven met hooguit milieuhindercategorie III. Het is niet uitgesloten dat binnen het gebied een nadere milieuzonering plaatsvindt, waarbij verder weg van gevoelige bestemmingen een hogere en dichtbij een lagere milieuhindercategorie wordt toegestaan.

Het transformatieproces van het bedrijventerrein omvat de ontwikkeling van extensief naar inten-

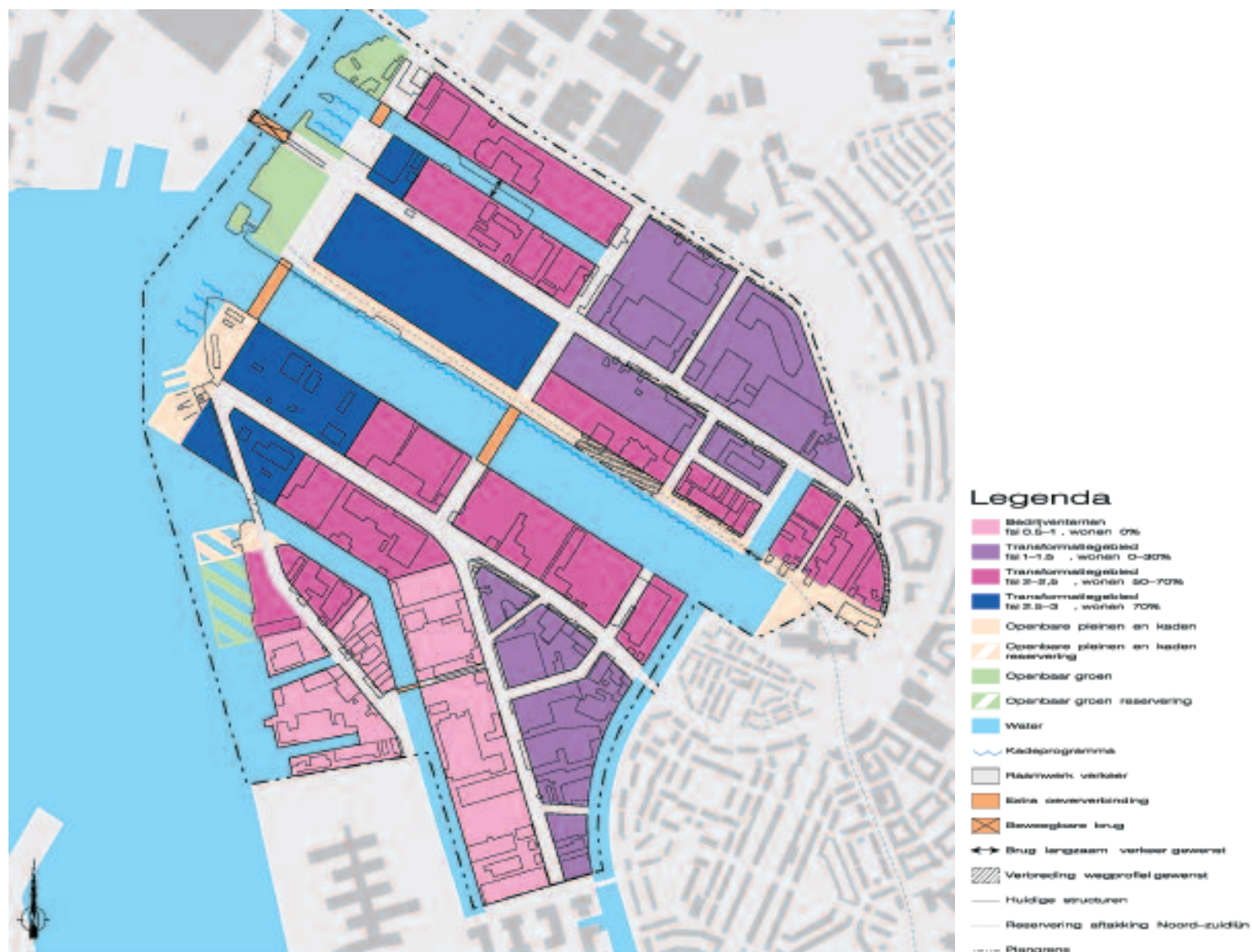
sief ruimtegebruik. Voor het overige deel van de Buiksloterham omvat het transformatieproces de menging met wonen.

Er is geen sprake van verdringing van functies, maar van intensivering van het grondgebruik.

Voor de positionering van zowel wonen als bedrijven wordt rekening gehouden met een combinatie van factoren zoals ligging, ruimtelijke kwaliteit, grondpositie, beschikbaarheid van terreinen (braakliggende terreinen) en financiën. Tevens is ervan uitgegaan dat de huidige bedrijvigheid zoveel mogelijk wordt gehandhaafd. Dit leidt, vergeleken met het Masterplan, enerzijds tot minder eenzijdig op het wonen gerichte deelgebieden en anderzijds tot meer kansen voor huidige bedrijven om hun bedrijfsvoering te continueren. Daarbij is het afhankelijk van bedrijven in hoeverre maatregelen genomen moeten worden om milieuhinder te voorkomen. Er ontstaat, vergeleken met het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever, een grotere mix tussen wonen en werken op een kleinere schaal en met een andere verdeling in dichtheid.

Op grond van de hiervoor genoemde factoren kunnen we locaties onderscheiden die niet dezelfde verhouding krijgen tussen wonen, werken

figuur 11.
Planconcept



en voorzieningen. Daarbij treedt ook verschil in dichtheid op. We onderscheiden een bedrijventerrein én locaties waarin

- de werkfunctie dominant blijft ten opzichte van het wonen;
- een evenwichtige verhouding ontstaat tussen wonen en werken;
- de woonfunctie dominant is dan de bedrijvigheid.

Eindbeeld en flexibiliteit

Het planconcept schetst een beeld van een mogelijke eindsituatie. Dit is geen blauwdruk voor de toekomst. De verdeling tussen wonen en werken en de aangegeven dichtheid zijn een indicatie voor verdere planuitwerking en een mogelijke uitkomst van het transformatieproces. Voor de verandering van functies in de loop der tijd wordt gestreefd naar zoveel mogelijk flexibiliteit.

Daarvoor gelden twee harde randvoorwaarden:

- een deel van het plangebied blijft bedrijventerrein, dit is ongeveer 10 hectare, 10 % van het totale areaal;
- voor het te realiseren programma geldt een plafond van 1.000.000 m² bvo.

Het plafond in het programma houdt verband met de capaciteit van de infrastructuur. De voorgestelde infrastructuur kan de verkeersstromen verwerken die ten gevolge van het programma wordt opgeroepen. Indien door intensivering het programma van 1 miljoen m² bvo wordt overschreden, zullen aanvullende infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn. Het programma wordt nader beschreven in hoofdstuk 4.4.

4.3. Ruimtelijke structuur

Voor de verbetering van de ruimtelijke structuur

wordt een groot aantal maatregelen genomen. De hoofdlijnen van het ruimtelijk raamwerk worden hierna beschreven; in bijlage II is een volledige lijst van maatregelen opgenomen.

Verkeer, vervoer en parkeren

Het ruimtelijk raamwerk van wegen en kanalen biedt een duidelijke structuur waarbinnen de ontwikkeling van verschillende locaties plaatsvindt.

Hoofdnets Auto

Voor een aantrekkelijk woon-werkmilieu zal de verkeerskundige aansluiting van de Buiksloterham met de rest van Amsterdam-Noord en de stad worden verbeterd. De Klaprozenweg, die deel uitmaakt van het Hoofdnets Auto, wordt verbreed naar 2x2 rijstroken. De verkeerssituatie rond het Mosplein, eveneens Hoofdnets Auto, zal op termijn worden aangepast. Opgemerkt wordt dat de financiering voor beide maatregelen buiten dit Projectbesluit geregeld wordt.

Hoofdnets Fiets

Het gebied wordt beter ontsloten met de aanleg van de Middenontsluiting over het Johan van Hasseltkanaal van de Asterweg tot de Floraweg. Over de Middenontsluiting loopt het Hoofdnets Fiets. De Middenontsluiting wordt na aanleg in 2005/2006 tijdelijk ingericht in verband met de benodigde zettingstijd. Vooruitlopend op de definitieve inrichting van de Asterweg en Middenontsluiting wordt een tijdelijk fietspad aangelegd.

Overig verkeer en vervoer binnen het plangebied

Binnen de grenzen van het plangebied wordt het ruimtelijk netwerk geoptimaliseerd voor het autoverkeer, de fiets en voetganger en het openbaar vervoer. In alle fasen van de herontwikkeling

wordt de bereikbaarheid voor snel en langzaam verkeer gewaarborgd. Door de geleidelijke ontwikkeling kan het ruimtelijke raamwerk in de tijd meegroeien met de toenemende mobiliteit in het gebied. Om te voorkomen dat in de toekomst onvoldoende ruimte overblijft voor de dan gewenste infrastructuur, worden daarvoor nu ruimtelijke reserveringen aangehouden.

Als uitgangspunt voor de benodigde infrastructuur is gebruik gemaakt van model 5 uit de 'Mobiliteitsstudie Amsterdam-Noord tot 2030'.

Op grond hiervan is ervoor gekozen om naast de Middenontsluiting een westelijke ontsluiting aan te leggen van de Grasweg naar de Klaprozenweg. Voor het bereiken van een evenwichtige spreiding over alle wegen binnen het gebied en een adequate inrichting van de wegen wordt nader onderzoek verricht. In het bijzonder wordt nut en noodzaak van de westelijke ontsluiting over het Johan van Hasseltkanaal onderzocht in relatie tot onder meer verkeersafwikkeling, verkeersdruk, verkeerslawaaï, luchtkwaliteit en programmatische wensen voor nautische activiteiten. Daarbij wordt ook de mogelijkheid onderzocht van een westelijke ontsluiting in de vorm van een beweegbare fiets-voetgangersbrug.

Bij ingebruikname van de Middenontsluiting stellen we voor de gevaarlijke stoffenroute niet meer te laten verlopen via het Mosplein, maar via de Middenontsluiting naar de Klaprozenweg, Cornelis Douwesweg, A10.

Het raamwerk wordt verdeeld in 50 km- en 30 km-wegen; 50 km voor de doorgaande wegen en 30 km voor wegen die kleinere gebieden ontsluiten. Alle wegen worden uitgevoerd in 2x1 rijstroken en worden gefaseerd verbreed, bij toename van de verkeersintensiteit als gevolg van

de intensivering van het gebied. Bij nieuwe wegen wordt de maximale maatvoering gehanteerd die nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling voor auto, bus, fiets en voetganger. Bij bestaande wegen lukt dat niet altijd en zal gezocht worden naar de meest optimale maatvoering en inrichting. Tussen Asterweg en Grasweg wordt een fiets- en voetgangersbrug gemaakt. De loopafstand naar de haltes van het openbaar vervoer worden acceptabel. Over zijkanaal I in het verlengde van de Papaverweg wordt voor de bus een brug aangelegd (in combinatie met langzaam verkeer). Voor de aftakking van de Noord/Zuidlijn tot aan Zaanstad is een tracé gereserveerd. Een busverbinding kan hiervoor een volwaardig alternatief zijn, die bij voorkeur via de Klaprozenweg loopt.

Parkeren

Parkeren door werknemers en bewoners vindt plaats op de eigen kavel bij voorkeur in gebouwde voorzieningen. De volgende parkeernormen worden gehanteerd:

- Werken: 1 parkeerplaats per 125 m² bvo, de B-norm, overeenkomstig het Structuurplan 2003.
- Voorzieningen: 1 parkeerplaats per 100 m² bvo
- Wonen:
 - wonen sociale huur: 0,5 parkeerplaats per woning
 - wonen vrije sector: 1,5 parkeerplaats per woning
 - bezoekers: 0,25 parkeerplaats per woning

Voor fietsen van bewoners, werknemers en bezoekers zal rekening gehouden moeten worden met goed toegankelijke en volwaardige parkeervoorzieningen.

Door de toename van programma aan wonen en werken zal de parkeerdruk in de Buiksloterham toenemen. Parkeren in de openbare ruimte zal slechts in beperkte mate mogelijk zijn. Parkeren vindt bij voorkeur plaats op eigen terrein en in gebouwde voorzieningen.

Onderzoek naar de noodzaak tot het invoeren betaald parkeren, een parkeerbalans per deelgebied en naar het realiseren van (semi) openbare parkeergarages voor bezoekers zal in een later stadium van planvorming plaatsvinden.

Transformatiegebieden

Het wonen is met name aan het water gepositioneerd. Op een aanzienlijk deel van deze kavels heeft de gemeente een grondpositie. De gemeente neemt hier het initiatief tot locatieontwikkeling. In het algemeen geldt een bouwhoogte van maximaal 30 meter. Op locaties die niet direct aan het IJ maar meer naar binnen liggen, kunnen in de bebouwing hoogteaccenten van 45 tot 60 meter worden aangebracht. Aan de monding van Zijkanaal I, tegenover de NDSM-werf kan incidenteel tot maximaal 120 meter worden gebouwd. Voor bebouwing met verschillende bouwhoogten worden wind- en bezonningstudies uitgevoerd. Voor gebouwen vanaf 60 meter wordt een hoogbouw effectrapportage opgesteld. Bij de ontwikkeling wordt rekening gehouden met de aanbevelingen voor de cultuurhistorische waarden uit de cultuurhistorische effectrapportage Noordelijke IJ-oever.

Openbare ruimte

De intensivering van het gebruik van de Buiksloterham vergt aanpassingen van de openbare ruimte, water en groen.

Op de koppen van de transformatiegebieden langs Zijkanaal I en aan het IJ komt openbare ruimte die wordt ingericht met groenvoorzieningen, parken, waterpleinen, recreatieve voorzieningen e.d. Aan het IJ op de kop van de Grasweg komt een waterplein en een groene oever. De mogelijkheden voor een groene vooroever worden onderzocht. Voor een vooroever is een ruimtelijke reservering aangehouden. Wanneer in de komende jaren extra opbrengsten in het plangebied worden behaald, komen die ten goede aan de aanleg van een groene vooroever.

Het areaal van 7 hectare openbare ruimte en groen komt overeen met een gemiddelde van ruim 17 m² per woning. Daarnaast worden de transformatiegebieden omgeven door 26 hectare water. Dat levert ook een belangrijke bijdrage aan de beleving van ruimte en aan een aantrekkelijk woon-werkklimaat. De kades worden zoveel mogelijk openbaar. De kades worden ingericht voor recreatief gebruik: voor wandelaars en fietsers, schepen die er willen aanleggen, terrassen van restaurants of andere recreatieve voorzieningen. Als jachthaven, afgeschermd van het ruwe IJ, zou het westelijk deel van het Johan van Hasseltkanaal en/of de kop van de Distelweg gebruikt kunnen worden.

4.4. Programma wonen en werken

Het totale programma in het eindbeeld omvat 1.000.000 m² bvo. Dit is een toename van het huidige ruimtegebruik met 700.000 m² bvo. Deze intensivering van het ruimtegebruik is mogelijk omdat het gebied omgeven wordt door een groot areaal openbare ruimte, groen, kades, pleinen en water⁴.

⁴Bij de fasering (hoofdstuk 5.1) en de financiële paragraaf (hoofdstuk 6) wordt aangegeven welk deel van het programma tot 2015 wordt voorzien.

figuur 12.
Autoverkeer



figuur 13.
Langzaam verkeer



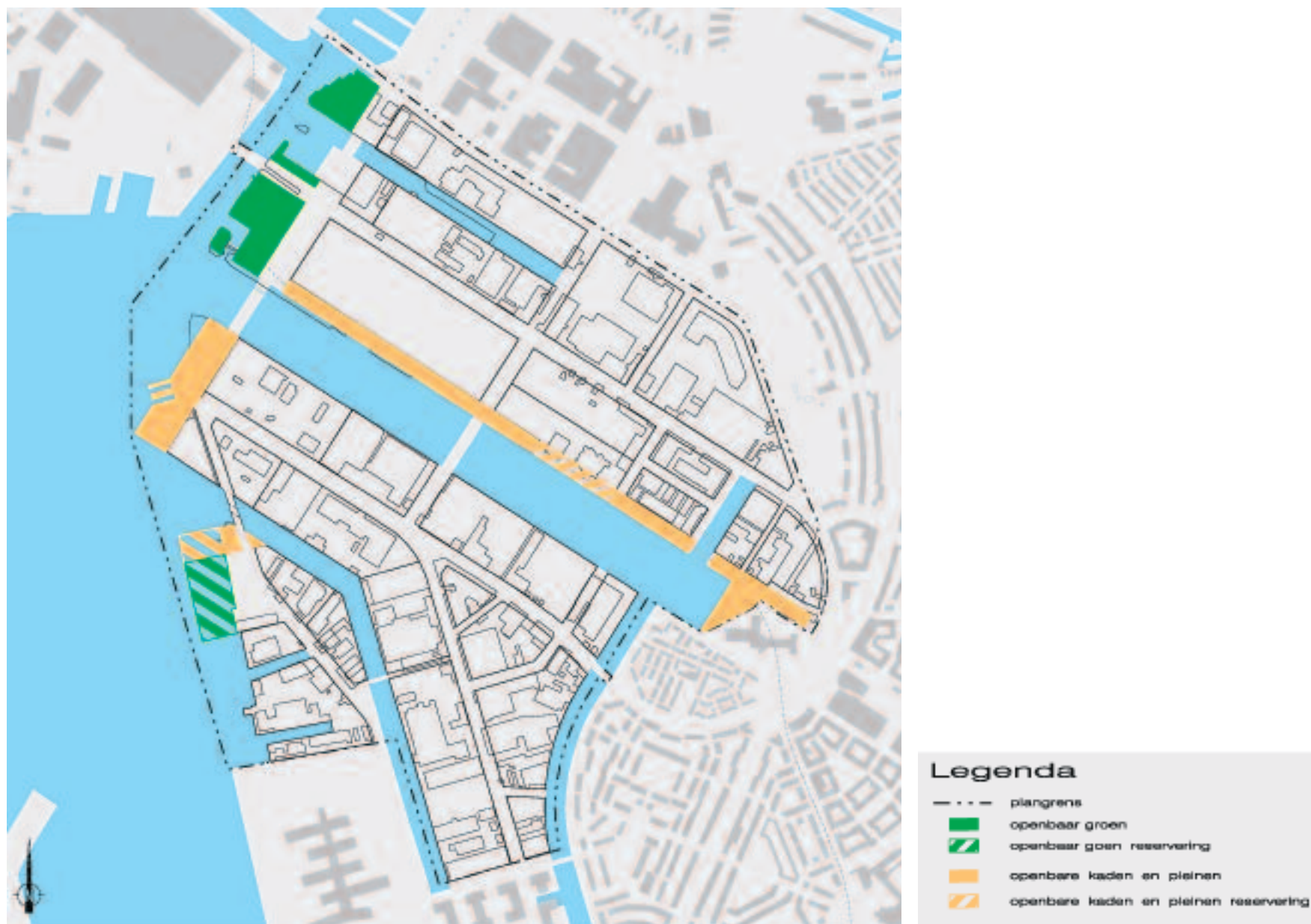
Legenda

- plangrens
- hoofdstructuur
- ↔ gewenste verbinding



figuur 14.
Openbaar vervoer

figuur 15.
Groen en openbare
ruimte





figuur 16.
Water

Overeenkomstig het Structuurplan Amsterdam 2003 wordt het grootste deel van de Buiksloterham getypeerd als gebied voor stedelijk wonen en werken met als richtlijn 50% wonen. De helft van het totale programma omvat wo-

ningbouw. Er worden 4.000 woningen gebouwd, uitgaande van gemiddeld 125 m² bvo per woning. Met een woonprogramma op het water is nog geen rekening gehouden. Naar de mogelijkheden voor een goede ruimtelijke inpassing van

woonboten dient nader onderzoek te worden verricht. Bij planuitwerking wordt getracht de 4 woonschepen in Zijkanaal I zodanig in te passen dat de ruimte aan het water toch zoveel mogelijk het karakter van openbare ruimte heeft. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn zal een alternatieve locatie moeten worden gevonden. De demping aan het eind van het Johan van Hasseltkanaal vindt niet vóór 2015 plaats. Het woonschip tegenover Distelkade 11 kan voorlopig blijven liggen. Uiteindelijk zullen alle ligplaatsen van woonschepen in het plangebied Buiksloterham worden opgenomen in het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat de doorvaarhoogte en doorvaarbreedte van nieuwe bruggen gelijk is aan die van bestaande bruggen op dezelfde vaarroute.

tabel 2. Programma totale plangebied

Programma*	aantal m ² bvo	in percentage
Wonen	500.000	45
Werken	450.000	50
Voorzieningen	50.000	5
Totaal	1.000.000	100

*) Exclusief gebouwd parkeren

tabel 3. Programma werken

Werken	aantal m ² bvo	in percentage
Bedrijven	135.000	30
Kantoorachtig	180.000	40
Kantoren	135.000	30
Totaal	450.000 *	100

* inclusief 300.000 m² bestaand programma

tabel 4. Aantal arbeidsplaatsen

Werken	aantal m ² bvo	aantal m ² bvo per arbeidsplaats	aantal arbeidsplaatsen
Kantoor	135.000	28	4.800
Kantoorachtig	180.000	50	3.600
Bedrijf	135.000	100	1.350
Voorzieningen	50.000	100	500
Totaal	450.000		10.250

Naar aanleiding van de aangenomen motie van raadslid Olij, zal het programma voor de Buiksloterham minimaal 30% sociale huur omvatten plus 95 sociale huurwoningen ter compensatie van de ontwikkeling op het Shellterrein. Het financiële effect hiervan ten opzichte van het aanvankelijke aandeel van 20% sociale huurwoningen is buiten het financieel kader van het Projectbesluit gehouden.

Met de ontwikkeling van de Buiksloterham ontstaat draagvlak voor voorzieningen en detailhandel. De bestaande PDV-locatie aan de Klaprozenweg blijft gehandhaafd. Het programma omvat 50.000 m² bvo voorzieningen. De winkels voor de dagelijkse levensbehoeften zullen volgen op de uitbreiding binnen het gebied en daarbij geen concurrentie vormen voor de omliggende buurten. Er wordt rekening gehouden met het vernieuwde wijkwinkelcentrum bij het Mosplein en de Van der Pekstraat als winkelstraat en de voor-

zienen op het Shellterrein. Het nabijgelegen Centrum Amsterdam Noord (Buikslotermeerplein) en het centrum van Amsterdam verzorgen de bovenwijkse voorzieningen. De overige voorzieningen in de Buiksloterham zullen met name gericht zijn op recreatie, leisure, nautische activiteiten e.d. Naar de gewenste sociaal maatschappelijke voorzieningen, mede in relatie tot de omgeving, wordt nader onderzoek verricht. Naast wonen en voorzieningen is een bijna even groot programma voor werken gereserveerd, namelijk 450.000 m² bvo. De verdeling in de tabel geeft een indicatie van de differentiatie naar ruimte voor bedrijven, kantoorachtige bedrijven en kantoren. Dit programma omvat ook de bestaande bedrijvigheid van 300.000 m². Het totaal aantal arbeidsplaatsen ten gevolge van het nieuwe totale programma wordt geraamd op ruim 10.000. De intensivering van de bestaande bedrijvigheid van 300.000 m² tot 500.000 m² bvo (inclusief voorzieningen) leidt tot een toename van 7.000 arbeidsplaatsen.

4.5. Milieu

Het MER heeft voor de ontwikkeling van de Buiksloterham twee alternatieve scenario's: scenario knelpunten oplossen (scenario K) en scenario randvoorwaarden scheppen (scenario R). Scenario K houdt in dat de knelpunten op het gebied van milieuhinder per individueel bouwplan op kavelniveau worden opgelost. Per afzonderlijk plan of kavel wordt een proces doorlopen om te komen tot een realiseerbaar plan. De rol van de gemeente is in principe passief en niet sturend, maar toetsend aan regels en normen. Scenario R gaat uit van integrale plannen voor een geheel plangebied. Daarvoor worden door de gemeente randvoorwaarden gecreëerd,

waardoor voldaan wordt aan de milieueisen. Bijvoorbeeld door bestaande milieuzones op te heffen of te zorgen voor verplaatsing van bedrijven of aanvullende milieuvoorzieningen. De beschouwing van de scenario's laat zien dat een combinatie van beide scenario's kan leiden tot een optimale invulling van het gebied. Voor de verdere uitwerking van de plannen is volgens het MER nader onderzoek nodig. Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) wordt in het MER niet beschreven vanwege het stadium waarin de planvorming zich bevindt. Bij nadere uitwerking van het planconcept, waarbij wonen en werken verder wordt ingepast, zal de gemeente randvoorwaarden scheppen en er dienen knelpunten te worden opgelost. Dit zal met name plaatsvinden op het gebied van bodemsanering en geluid. De maatregelen voor bodemsanering en het terugdringen van geluidshinder worden hierna genoemd. Ontwikkeling in de buurt van bedrijven die een groepsrisico vormen voor externe veiligheid is alleen mogelijk als voldaan wordt aan de richtwaarden. Ook zullen bij uitwerking van het plan de grenswaarden voor luchtkwaliteit als randvoorwaarde gelden. Ontwikkelaars worden gestimuleerd maatregelen te nemen voor duurzaam bouwen, warmte-koude opslag, gebruik van restwarmte of andere maatregelen die CO₂uitstoot verminderen en energie besparen. Het is met name aantrekkelijk kosten-neutrale maatregelen te nemen of maatregelen die leiden tot minder kosten in bijvoorbeeld beheer.

4.5.1. Bodemsaneringsprogramma

De saneringsmaatregelen zijn sterk afhankelijk van de aard van de verontreiniging. In de bodem komt mobiele en immobiele verontreiniging voor.

Immobiele verontreinigingen

Bij de aanpak van immobiele verontreinigingen wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans. De verontreiniging wordt geïsoleerd door het aanbrengen een leeflaag (een meer dan 1 meter dikke schone zandlaag), of door het aanbrengen van een gesloten verharding. Door beide isolatiemaatregelen wordt het contactrisico opgeheven. De sanering wordt verder afgestemd op de toekomstige bestemming van de locatie.

Sanering door het aanbrengen van een leeflaag wordt toegepast op de grote terreinen (>5000 m²), waar op de begane grond gewoond zal worden. Deze saneringsaanpak wordt ook toegepast bij de aanleg van wegen en voor de openbare ruimte.

Isolatie met gesloten verharding wordt toegepast voor kleine terreinen (<5000 m²) waar niet zal worden gewoond. Deze saneringsaanpak wordt gekozen omdat het maaiveld niet kan worden verhoogd en er geen eisen voor drooglegging van het terrein worden gesteld.

Mobiele verontreinigingen

Urgente sanering van met name mobiele verontreinigingen worden altijd uitgevoerd. Indien het saneren van mobiele verontreinigingen samenvalt met het bouwrijp maken van de grond, dan wordt de mobiele verontreiniging zoveel mogelijk verwijderd. Er wordt zodanig gesaneerd dat een verdere verontreiniging van het grondwater wordt voorkomen. Indien mobiele verontreinigingen niet met het bouwrijp maken kunnen worden verwijderd, bijvoorbeeld omdat ze op grote diepte voorkomen, wordt een stabiele eindsituatie nagestreefd.



Minerale olie en aromaten worden verwijderd door deze te ontgraven, eventueel aangevuld door sanering van het grondwater.

De aanpak bij VOCl is tweeledig. Begonnen wordt met bronverwijdering. Hierbij wordt gepoogd zoveel mogelijk puur product weg te pompen. Wanneer het concentratieniveau genoeg is gedaald, wordt vervolgens de natuurlijke afbraak gestimuleerd door voedingsmiddelen en nutriënten aan de bodem toe te voegen; dit is de zogenaamde pluimaanpak. Door het infiltratie- en onttrekkingsstelsel aan te brengen na het slaan van de heipalen, wordt het stelsel na het sluiten van de vloeren in werking gesteld waarbij de sanering doorloopt tijdens de bouw en na de oplevering.

4.5.2. Maatregelen op gebied van geluid Industrielawaai

Ten aanzien van het terugdringen van industriela-waai wordt op hoofdlijnen de volgende aanpak gehanteerd:

1. In het stedenbouwkundig plan worden de functies wonen en werken zo gepositioneerd dat met de woningbouw rekening wordt gehouden met de bedrijven en de woningen van de bedrijven zo min mogelijk geluidhinder ondervinden. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van afschermdende gebouwen en bepaalde bebouwingstypen zoals het gesloten bouwblok.
2. Er wordt gebruik gemaakt van verruimde mogelijkheden van de wet Geluidhinder. Daarover wordt naar verwachting in 2005 op rijksniveau besloten. Uitgaande van de aangepaste wet wordt een hogere waarde van 55 dB(A) mogelijk.

3. Delen van het gebied zullen tot niet-gezo-neerd industrieterrein worden verklaard en de geluidzone wordt verkleind van met behulp van een bestemmingsplan.
4. De Stad en Milieu benadering zal zo nodig worden toegepast. De interim-wet Stad en Milieu geeft aan dat hiervan pas gebruik gemaakt kan worden nadat alle mogelijkheden om te optimaliseren binnen de bestaande wet- en regelgeving zijn verkend. De Stad en Milieu benadering zal tijdig in het planontwik-kelingsproces moeten worden opgenomen.
5. De vergunde geluidruimte bij bedrijven wordt afgestemd op de bedrijfsactiviteiten en voor zover mogelijk beperkt, eventueel in combina-tie met het nemen van fysieke maatregelen.
6. Bij woningbouw worden specifieke bouwkun-dige maatregelen getroffen zoals het toepas-sen dove gevels, dubbele gevels of bouwen in gesloten bouwblokken.

Verkeerslawaai

Verwacht wordt dat de voorkeursgrenswaarde (50dB(A)) van nieuwe woningen langs bestaande of nieuwe wegen zal worden overschreden.

In het stedenbouwkundig plan worden de func-ties wonen en werken zo opgenomen, dat de woningbouw zo min mogelijk geluidhinder ondervindt van het wegverkeer.

Aan de hand van nader onderzoek zal het wegverkeer optimaal over het gebied worden verspreid teneinde geluidsoverlast boven grens-waarden te voorkomen.

Er wordt gebruik gemaakt van verruimde moge-lijkheden van de wet Geluidhinder. Zo nodig zal de Stad en Milieu benadering worden toegepast. Daarnaast kunnen stedenbouwkundige en bouw-kundige maatregelen worden getroffen (afscher-

mende bebouwing, bouwen in gesloten bouw-blokken, dove of dubbele gevels, geluidluwe zijde aan woningen). Verder kunnen geluidsredu-cerende maatregelen worden getroffen met de inrichting van de weg, wegdekverharding en het terugdringen van de verkeersintensiteit.



5 / Het Proces

5.1. Fasering

De ontwikkeling van de Buiksloterham neemt een lange periode in beslag. In onderstaande tabellen is aangegeven welk deel van het totale programma vóór 2015 door de gemeente actief wordt ontwikkeld.

Voor het gebied waar de gemeente tot 2015 de ontwikkeling actief wil inzetten is een grondexploitatie opgesteld⁵. Dit gaat over een areaal van ongeveer 35 hectare. Daarvan is 18 hectare transformatiegebied.

Het actief te ontwikkelen deel omvat een aanzienlijk deel van de Buiksloterham, namelijk 430.000 m² bvo nieuw programma. Dit is ruim 50% van het totaal toe te voegen nieuw programma. Binnen het ruimtelijk raamwerk voor infrastructuur, openbare ruimte en groen wordt 70% (16 hectare) vernieuwd of nieuw aangelegd. Dit is de benodigde vernieuwing van de infrastructuur en openbare ruimte voor het realiseren van het eindbeeld.

Tot 2015 worden tenminste 2.200 woningen gebouwd. Er wordt 140.000 m² werken gerealiseerd.

⁵ In hoofdstuk 6 wordt het financieel kader verder beschreven.

tabel 5. Eigendomsituatie 2015 en eindbeeld

Eigendom	aantal hectare in grondexploitatie	aantal hectare in eindbeeld
Erfpacht grond	5,2 (15%)	24,0 (24%)
Particuliere grond	0,4 (1%)	10,0 (10%)
Gemeente grond/water	29,4 (84%)	67,0 (66%)
Totaal	35,0 (100%)	101,0 (100%)

tabel 6. Grondgebruik 2015 en eindbeeld

Grondgebruik	aantal hectare in grondexploitatie	aantal hectare in eindbeeld
Infrastructuur	11	16
Openbare ruimte en groen	5	7
Water	1	26
Transformatiegebieden*	18	52
Totaal	35	101

* Van de bruto transformatiegebieden is aangenomen dat 25% secundaire verharding en groen (openbaar) is en 75% netto uitgeefbaar is.

tabel 7. Programma 2015 en eindbeeld

Programma*	aantal m² bvo in grondexploitatie	aantal m² bvo in eindbeeld
Wonen	273.000	500.000
Werken	140.000	450.000 **
Voorzieningen	17.000	50.000
Totaal	430.000	1.000.000

* exclusief gebouwde parkeervoorzieningen ** inclusief 300.000 m² bestaand programma

tabel 8. Programma werken 2015 en eindbeeld

Werken	aantal m² bvo in grondexploitatie	aantal m² bvo in eindbeeld
Bedrijven	42.000	135.000
Kantoorachtig	56.000	180.000
Kantoren	42.000	135.000
Totaal	140.000	450.000*

* inclusief 300.000 m² bestaand programma

Het programma voor voorzieningen is exclusief de bovengrondse, gebouwde, parkeervoorzieningen.

Het programma werken leidt tot een toename van ruim 3.000 arbeidsplaatsen, uitgaande van de normen die in hoofdstuk 4 zijn gehanteerd. Vergeleken met het bestaande aantal arbeidsplaatsen is dit tot 2015 een verdubbeling.

5.2. Ontwikkelingsproces

De gemeente gaat de ontwikkeling actief inzetten. Daar waar de gemeente grondpositie heeft, willen we de voorbereiding van de plannen direct voortzetten. We richten ons op de locaties die

voor 2015 bebouwd kunnen worden. Dit zijn de transformatiegebieden die in het planconcept in hoofdstuk 4 in donkerblauw zijn aangegeven.

Voor de transformatie van deze locaties moet de milieuoverlast zover teruggedrongen zijn dat woningbouw mogelijk is. De woningbouw kan alleen plaatsvinden buiten de risicocontouren van externe veiligheid. De bodem wordt gesaneerd, zoveel mogelijk in combinatie met het bouwrijp maken van de grond en de uitvoering van het bouwplan. De geluidhinder moet teruggedrongen zijn tot een aanvaardbaar niveau.

Niet in alle transformatiegebieden is de gemeen-

te de initiatiefnemer. De gemeente beperkt zich tot het eigen investeringsgebied (zie kaart 'investeringsgebied gemeente (tot 2015)' bij hoofdstuk 6). Tot dit investeringsgebied behoort ook de verbetering en aanleg van de infrastructuur en openbare ruimte die nodig is om het eindbeeld te realiseren. Daarbuiten kunnen de bedrijven zelf het initiatief nemen. De gemeente wil het eigen initiatief stimuleren. Voor zover gewenst kan de gemeente ondersteuning en nodige faciliteiten bieden. De kosten daarvan komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Om de milieuoverlast te beperken wordt overlegd met de individuele bedrijven. Ervan uitgaande dat zoveel mogelijk bedrijven in het gebied blijven functioneren, wordt in overleg onderzocht in welke mate de milieuoverlast kan worden teruggedrongen.

Er wordt besproken in hoeverre de geluidsruijmt die in de milieuvergunning aan de bedrijven is verleend en niet wordt benut, de zogenaamde theoretische geluidsruijmt, kan worden weggenomen. Ten behoeve van de woningbouwontwikkeling op het Shellterrein zijn de bedrijven in (het zuidelijk deel van) de Buiksloterham hierover reeds benaderd. Hierdoor is de geluidhinder voor een deel al gereduceerd.

Om de geluidhinder verder te verminderen worden voor zover nodig specifieke maatregelen voorgesteld. Dit zijn maatregelen zoals het plaatsen van geluiddempers, verandering van de inrichting van het bedrijf en dergelijke.

In het uiterste geval moeten bedrijven worden verplaatst. We gaan ervan uit dat het verplaatsen van bedrijven beperkt blijft tot een incidenteel geval.

5.3. Juridisch planologisch kader

Om de ontwikkelde voorstellen juridisch mogelijk te maken stelt de gemeente, op basis van de uitwerking van het Projectbesluit in een of meer Uitvoeringsbesluiten, een bestemmingsplan op.

Planproducten

Begin 2005 wordt een aanvang genomen met het opstellen van één of meer Uitvoeringsbesluiten. Bestuurlijke besluitvorming over een Uitvoeringsbesluit vindt plaats in 2006. Op grond van een vastgesteld Uitvoeringsbesluit, in Plaberaam-termen een fase 3 besluit, kunnen vanaf eind 2006 stedenbouwkundige plannen en bouwplannen worden opgesteld.

Na bestuurlijke vaststelling van het Uitvoeringsbesluit vindt de selectie van ontwikkelaars plaats volgens het principe van een meervoudige offerte-aanvraag. Een beperkt aantal ontwikkelaars wordt gelijktijdig uitgenodigd om op basis van het Uitvoeringsbesluit en een door de gemeente opgesteld globaal programma van eisen (een bouwenvelop) een aanbieding te doen voor de grond. In het kader van het Uitvoeringsbesluit zullen de van toepassing zijnde selectiecriteria nader worden uitgewerkt.

Juridisch planologisch kader

Voor het zuidelijk deel van de Buiksloterham (tot aan het Johan van Hasseltkanaal) wordt ten behoeve van woningbouw op het Shellterrein een bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan zal voor de transformatiegebieden vooralsnog een bedrijfsbestemming houden. Op zijn vroegst is dit bestemmingsplan begin 2007 vigerend. Naast het bedrijventerrein waar geen wonen is toegestaan blijven in de rest van de Buiksloterham bedrijven van verschillende aard

gevestigd. Met het bestemmingsplan wordt aangegeven welke milieucategorie waar wordt toegestaan. Het gaat om bestaande bedrijven en de vestiging van nieuwe bedrijven. Op basis van het Uitvoeringsbesluit en het overleg met bedrijven zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Dit bestemmingsplan zal in diverse delen van de Buiksloterham woningbouw mogelijk maken. Het bestemmingsplan is op zijn vroegst medio 2009 vigerend.

Het is niet uitgesloten dat de eerste bouwplannen worden uitgevoerd met de zogenaamde zelfstandige projectprocedure (art. 19 lid 1 procedure). Hierbij moet aan de voorwaarde zijn voldaan dat de milieuoverlast (geluidshinder) feitelijk is teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau in relatie tot de geplande woningbouw.

Woningbouw

Uitgaande van toepassing van een artikel 19 procedure, een globaal stedenbouwkundig plan in december 2007 en de mogelijkheid om op basis daarvan de voorbereiding van de noodzakelijke bodemsanering te starten, kan op zijn vroegst worden gestart met de woningbouw in 2009. Dit zou kunnen gelden voor het gebied rondom de Chrysantenstraat.

Uitgaande van een vigerend bestemmingsplan in 2009 kan met woningbouw niet eerder dan medio 2011 worden gestart. Deze woningbouw zou kunnen worden gerealiseerd aan het Johan van Hasseltkanaal op het AVI-GEB terrein en op het AGA terrein.

Infrastructuur, openbare ruimte en groen

De Middenontsluiting wordt aangelegd op basis van het bestemmingsplan Middenontsluiting. De

weg en dam zijn eind 2006 gereed. De dam heeft in verband met de benodigde zettingstijd in eerste instantie een tijdelijke verharding. Aangezien de route tot het Hoofdnet Fiets behoort, wordt vooruitlopend op de definitieve inrichting van de Asterweg en Middenontsluiting een tijdelijk fietspad aangelegd. De overige infrastructuur (waaronder de westelijke ontsluiting) en openbare ruimte wordt tegelijkertijd gerealiseerd met de ontwikkeling van de bouwlocaties.

5.4. Uitvoering en Beheer

De ontwikkeling van de Buiksloterham neemt vele jaren in beslag. Tijdens de bouwwerkzaamheden en inrichting van de openbare ruimte wordt de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor gebruikers (bedrijven en bewoners) van het gebied gewaarborgd. Daartoe zal een zogenaamde BLVC-rapportage worden opgesteld. Beheer van de openbare ruimte valt onder verantwoordelijkheid van het stadsdeel. Het water heeft verschillende beheerders: Rijkswaterstaat gaat over de waterkwantiteit en kwaliteit, de dienst Binnenwaterbeheer is nautisch beheerder en gaat over de bediening van bruggen en sluisen. De Dienst Waterbeheer en Riolerings gaat over de waterhuishouding van de Buiksloterham. Er zullen met deze beheerders afspraken worden gemaakt over een goede afstemming tussen het beheer en de ontwikkeling van het gebied. Er zal veel aandacht besteed worden aan het tijdelijk beheer van braakliggende terreinen. Voor braakliggend terrein dat niet in eigendom is van de gemeente zullen afspraken worden gemaakt met de betreffende eigenaren. De vestiging van nieuwe bedrijven tijdens de transformatie mag er niet toe leiden dat de voor woningbouw bepaalde milieucontouren worden overschreden.

figuur 17.
Investeringsgebied
gemeente (tot 2015)



6 / Financieel kader

6.1 Financieel resultaat

Het Projectbesluit Buiksloterham omvat een ruimtelijk programma voor de Buiksloterham tot circa 2025. De bij het Projectbesluit behorende grondexploitatie voor de door de gemeente actief te ontwikkelen infrastructuur, openbare ruimte en bouwrijpe grond beperkt zich tot het deel van de Buiksloterham dat is aangegeven in figuur 17.

Bij de keuze voor omvang en locatie van het investeringsgebied zijn de volgende afwegingen leidend geweest.

- de ontwikkelhorizon voor de grondexploitatie moet niet te ver in de toekomst liggen;
- maximale ontwikkeling van de grond die in bezit is van de gemeente;
- voldoen aan de financiële taakstelling dat het toekomstig plan maximaal moet bijdragen aan een gezonde grondexploitatie.

De Buiksloterham ontwikkelen volgens de voorstellen uit het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever leverde tot 2015 een negatief saldo op van € 85 miljoen in de grondexploitatie.

Om dit tekort terug te brengen, zonder te veel aan stedenbouwkundige kwaliteit in te boeten, zijn bezuinigingen doorgevoerd. Een overzicht daarvan is te vinden in Bijlage I.

Ons doel is om een financieel haalbaar plan op te stellen voor dat deel dat de gemeente tot 2015 actief tot ontwikkeling wil brengen. Het bleek niet haalbaar het reeds opgelopen tekort op de grondexploitatie van het oude plan ook nog weg te werken. Het bleek wel haalbaar om het uiteindelijke tekort op de grondexploitatie niet verder te laten verslechteren. Ofwel: het toegevoegde programma levert per saldo een neutrale grondexploitatie op.

Het tekort op de grondexploitatie van het Projectbesluit Buiksloterham bedraagt, uitgaande van een totaal programma van 430.000 m² bvo, afgerond € 15 miljoen, netto contant per 1-1-2004. Op basis van het Projectbesluit blijft het beslag op het Vereveningsfonds dus gelijk ten opzichte van het actuele tekort op de actieve grondexploitaties.

6.2 Opbrengsten en kosten binnen de grondexploitatie

In de grondexploitatie is rekening gehouden met de opbrengsten van het grondgebruik en het programma dat tot 2015 wordt ontwikkeld (beschreven in hoofdstuk 5.1).

Ook is rekening gehouden met de opbrengst uit de conversie van bestaande erfpachtrechten en de kostendekkende bijdrage vanuit de grondexploitatie Shell-terrein voor aanpassing van de Asterweg.

Het stadsdeel Amsterdam-Noord levert in principe een financiële bijdrage in de kosten van de vernieuwing van de infrastructuur.

De brug over Zijkanaal I naar het NDSM-terrein kan pas worden aangelegd als de volledige dekking is geregeld.

De voornaamste kostenposten binnen de grondexploitatie, inclusief V&T, en exclusief BTW zijn:

- restant verplichtingen;
- verwerving, ontruiming en geluidssaneringen;
- noodzakelijke openbare werken.

6.3 Kosten buiten de grondexploitatie

Bodemsaneringskosten

De kosten van bodemsanering komen ten laste van de stelpost Bodemsanering van het Vereveningsfonds. Voor de saneringskosten behorend bij het Projectbesluit is een berekening voor de saneringsexploitatie gemaakt die rekening houdt met de volgende twee saneringsvormen:

- urgente sanering die onder alle omstandigheden dient te gebeuren;
- projectmatige sanering waarvan de kosten afhankelijk zijn van de gekozen parkeeroplossing (bovengronds of gedeeltelijk verdiept).

Hoofdnet Auto

Verkeersberekeningen tonen aan dat door de op handen zijnde stedelijke ontwikkelingen in de Buiksloterham inclusief het Shellterrein en de Bongerd het Hoofdnet Auto aangepast dient te worden. Het verbreden van de Klaprozenweg zou voor 2010 moeten plaatsvinden en de reconstructie van de verkeerssituatie rond het Mosplein moet tussen 2015 en 2020 worden aangepakt. De financiering van de aanpak van de Klaprozenweg (€ 22 miljoen) en het Mosplein (€ 25 miljoen) wordt buiten het Projectbesluit gehouden. Beide projecten zijn inmiddels in het Meerjaren Investerings Programma (MIP) opgenomen, maar de dekking is op dit moment nog niet geregeld.

6.4 Overgang van bestaand naar nieuw financieel kader

Het bestaande ruimtelijk en financieel kader van de Buiksloterham is achterhaald en een nieuw financieel kader wordt pas verkregen bij bestuurlijke vaststelling van het nog op te stellen Uitvoeringsbesluit. Zolang het nieuwe financiële kader er niet is, zal over de actieve grondexploitaties gerapporteerd worden "als of" ze toch gerealiseerd worden volgens het oude plan.

6.5 Risico's en haalbaarheid

De intensieve woningbouw op sommige locaties is afhankelijk van de mogelijkheid om de milieuoverlast, zoals bodemverontreinigingen, geluidsoverlast van bedrijven en verkeer, stank en externe veiligheid, tot een bepaald niveau te beperken. Dit maakt het voorgestelde woningbouwprogramma risicogevoelig.

Bij de nadere uitwerking van dit Projectbesluit in Uitvoeringsbesluiten en bouwplannen worden de risico's verder onderzocht. Dit onderzoek vindt zo veel mogelijk plaats in overleg met de bedrijven in de Buiksloterham.

Afzetrisico van koopwoningen moet zo veel mogelijk worden beperkt. We zullen daartoe bij uitwerking onderzoeken of een deel van deze woningen omgezet kan worden in grondgebonden woningen, zonder dat dit ten koste gaat van de geraamde opbrengsten.

Na het Projectbesluit wordt eveneens nader onderzoek gedaan naar verwervingskosten in overleg met de betreffende bedrijven.

De infrastructuur en de daarbij behorende investeringen zijn gebaseerd op het totale programma. Om de risico's van een eventuele overcapaciteit te beperken is uitgegaan van een groeimodel, waarbij de aanleg en verbreding van wegen wordt afgestemd met een in tijd toeneemende vraag als gevolg van de ontwikkeling van het gebied. Verder zijn ruimtelijke reserveringen aangehouden. Uitvoering van ruimtelijke reserveringen vindt pas plaats op het moment dat extra opbrengsten dat mogelijk maken (bijvoorbeeld door het kernen van het economisch tijd, meevalers) en nadat hierover afzonderlijke bestuurlijke besluiten zijn genomen.

De ruimtelijke kwaliteit in dit Projectbesluit is voldoende gewaarborgd, maar wel sober. Bij het Uitvoeringsbesluit zal worden aangegeven welke ingrepen de ruimtelijke kwaliteit op een hoger niveau zullen brengen. Over het mogen aanwenden van financiële meevallers voor verhoging van

de kwaliteit, zal vooraf expliciet bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden.

Door de in de gemeenteraad van 12 januari 2005 aangenomen motie van raadslid Olij, zal het programma voor de Buiksloterham in plaats van 20% minimaal 30% sociale huur omvatten met een toevoeging van nog eens 95 sociale huurwoningen ter compensatie van de ontwikkeling op het Shellterrein. Het financiële effect hiervan is buiten het financieel kader van het Projectbesluit gehouden. Extra opbrengsten die in de komende jaren in het plangebied worden behaald, zullen hiervoor worden aangewend.

Bijlage 1 / Van Masterplan naar Projectbesluit

Inleiding

In deze bijlage beschrijven we hoe we van het concept Masterplan Noordelijke IJ-oever 2003 zijn gekomen tot het voorliggende Projectbesluit Buiksloterham. De verschillen tussen de voorstellen voor de ontwikkeling van de Buiksloterham uit het concept Masterplan en het Projectbesluit worden uiteengezet.

De visie voor de Buiksloterham uit het concept Masterplan gaat uit van transformatie van het huidige bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied. Deze visie is overgenomen in het Structuurplan Amsterdam 2003 'Kiezen voor Stedelijkheid'. Uitgangspunt daarbij was een ruimtelijke structuur met drie deelgebieden: een stedelijk kerngebied met fsi > 1,5 en 30% werken en 70% wonen, een transformatiegebied met fsi ≥ 1 en 50% wonen en 50% werken en een bedrijventerrein met fsi ≥ 0,8 en 100% werken. Daarnaast zijn raamwerken uitgewerkt voor water, groen, openbare ruimte en wegen.

Proces

Bezuinigingsnoodzaak

De Buiksloterham ontwikkelen volgens de voorstellen uit het concept Masterplan leverde aan

maatregelen tot 2015 in de grondexploitatie een negatief saldo op van € 85 miljoen. Het stond bij voorbaat vast dat een plan met een zo groot tekort kansloos zou zijn. Omdat Noordwaarts is opgericht om met haalbare plannen te komen werd de lijn uitgezet dat we minimaal tot een neutrale grondexploitatie zouden moeten komen. Dat wil zeggen dat het uiteindelijke tekort op de grondexploitatie niet zou mogen verslechteren ten opzichte van reserveringen in het Vereveningsfonds voor de tekorten (zijnde totaal € 15 miljoen) van de bestaande grondexploitaties op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak Bedrijventerrein Buiksloterham/Papaverweg uit 1998.

Tot slot hebben we een aantal ingrepen op de 'optielijst' opgenomen: daar gaan we pas geld aan uitgeven als er ook meer verdiend is dan we nu aannemen of meer geld verdiend kan worden door deze maatregelen alsnog door te voeren.

Optimalisering

Bij de bezuinigingsronde is een scala aan vereenvoudigingen in het oorspronkelijke Masterplan aangebracht. Die staan opgesomd onder de kop 'samenvatting verschillen'.

Daarnaast hebben we 5 specifieke punten onderzocht op de mogelijke bijdrage aan de beperking van het tekort dan wel de vergroting van de opbrengsten.

1. Onderzoek de gevolgen en/of opbrengsten van partiële demping van het Johan van Hasselkanaal.
2. Onderzoek de gevolgen en/of opbrengsten van het bebouwen van de 'groene koppen' aan het Zij-kanaal I.
3. Onderzoek nut en noodzaak van de aanleg van de weg en de brug van de westelijke ontsluiting over het Johan van Hasselkanaal.
4. Onderzoek nut en noodzaak van het graven van het verbindingskanaal tussen het Johan van Hasselkanaal en het Papaverkanaal en de bijbehorende bruggen.
5. Zoek naar extra optimaliseringsmogelijkheden voor de ontwikkeling van de Buiksloterham, naast degene die al waren doorgevoerd.

Resultaten 5 onderzoeksvragen

Ad 1: Door een lengtestrook van 20 meter van het Johan van Hasselkanaal te dempen, wordt 22.000 m² extra land gemaakt, is 1.100 meter nieuwe kade nodig en kan 23.000 m² programma worden toege-

voegd. Dit levert een saldoverbetering op. Deze oplossing zou een negatieve watertoets (kwantitatief) tot gevolg hebben, wat ons in de problemen brengt met de afspraken die eerder ten behoeve van het Shellterrein met Rijkswaterstaat zijn gemaakt over de totale waterberging. Ook qua stedenbouwkundige kwaliteit wordt bij deze oplossing te veel ingeleverd. De versmalling van het Johan van Hasseltkanaal leidt tot een beperking van de ruimtelijke kwaliteit voor de toekomstige bebouwing.

Ad 1a: De bebouwing doorzetten tot aan het water en dit te plaatsen op een betonnen steiger in plaats van een deel te dempen blijkt onrendabel. Dit levert een saldoverslechtering op.

Ad 2: Het bebouwen van de 'groene koppen' levert bijna 60.000 m² extra programma op. Groencompensatie vraagt echter ook nog eens 34.000 m². Er resteert een extra programma van 26.000 m². Dit levert een saldoverbetering op. De bebouwing in hoge dichtheid leidt tot een vraag naar openbare ruimte van voldoende omvang. Bebouwing van de groene koppen zou leiden tot versnippering van de openbare ruimte en kleinschalige groenvoorzieningen. Dit leidt tot een verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit en minder aantrekkelijke woonmilieus.

Ad 3: Het vervallen van de westelijke ontsluiting leidt tot een toename van de ver-

keersintensiteit op de overige ontsluitingswegen, met name op de Middenontsluiting. Dit heeft tot gevolg dat het wonen aan deze ontsluitingswegen met te veel verkeerslawaaï wordt belast. Daarbij ontstaat het risico dat niet aan deze wegen gewoond kan worden. Meer gelijkmatige verdeling van het verkeer over het gebied is gewenst. Het is gezien de verkeersintensiteiten niet mogelijk de westelijke ontsluiting te laten vervallen.

Ad 4: Het verbindingskanaal zou functioneel en ruimtelijk een waardevolle toevoeging zijn. Het aankopen van de grond voor dit doel is niet gewenst, vanwege de doelstelling de bestaande bedrijvigheid zoveel mogelijk te handhaven. Het niet graven van het verbindingskanaal tussen Papaverkanaal en Johan van Hasseltkanaal en bijbehorende bruggen levert een saldoverbetering op.

Ad 5: Extra optimaliseringsmogelijkheden leveren een saldoverbetering op en betreffen:

- het terugbrengen van het actief door de gemeente te ontwikkelen terrein door bepaalde percelen niet te verwerken;
- het loslaten van de strikte driedeling stedelijk kerngebied, transformatiegebied en bedrijventerrein en bijbehorende dichtheden en verdeling van wonen en werken. Het planconcept geeft nu een meer genuanceerd beeld dat als geheel een transformatieproces ondergaat. Voor de positionering van wonen

en werken wordt rekening gehouden met een combinatie van factoren zoals ligging, ruimtelijke kwaliteit, grondpositie, beschikbaarheid van terreinen en financiën;

- het laten vervallen van de autobrug over het Tolhuiskanaal tussen Grasweg en Distelweg.

In de afweging van de resultaten van dit onderzoek is ervoor gekozen om de westelijke ontsluiting niet te laten vervallen, het verbindingskanaal tussen het Papaverkanaal en het Johan van Hasseltkanaal niet te graven en de extra optimaliseringsmogelijkheden te benutten. Ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit is ervoor gekozen een langzaam verkeersbrug over het Tolhuiskanaal tussen de Grasweg en de Asterweg toe te voegen en een deel van het gedempte Papaverkanaal tot aan de Middenontsluiting weer open te graven, wat tot een saldoverslechtering leidt. In totaal leidt bovengenoemd onderzoek tot een saldoverbetering van € 21 miljoen.

Financieel resultaat

De bezuinigingsronde op de in het concept Masterplan voorgestelde maatregelen tot 2015 hebben het tekort op de grondexploitatie teruggebracht van € 85 miljoen naar € 36 miljoen. De nadere uitwerking van de 5 onderzoeksvragen hebben daarbovenop nog eens € 21 miljoen opgeleverd, waarmee het uiteindelijke tekort op de grondexploitatie niet verslechtert ten opzichte van de bestaande reserveringen in het Vereveningsfonds, zijnde € 15 miljoen.

Samenvatting van de verschillen tussen Masterplan en Projectbesluit

Alles overziend heeft de totale optimalisering voor de planvorming in het kader van het Projectbesluit voor de Buiksloterham (maatregelen voor 2015) de volgende wijzigingen opgeleverd ten opzichte van het concept Masterplan:

I. Wat doen we niet of anders?

Algemene verschillen:

- Opbrengsten van toekomstige erfpachtconversies binnen de Buiksloterham komen gunste van de grondexploitatie van de Buiksloterham. Dit is inmiddels besloten door B&W.
- De Papaverhoek niet voor 2015 ontwikkelen (hierdoor vervalt o.a. een aantal te verwerven percelen).
- Stringente driedeling stedelijk kerngebied, transformatiegebied en bedrijventerrein wordt losgelaten en meer flexibel gehanteerd; het gehele gebied ondergaat een transformatieproces. Het bedrijventerrein ten zuidwesten van de Asterweg blijft gehandhaafd. De transformatie betreft hier de ontwikkeling van extensief naar intensief ruimtegebruik. Voor het overige deel van de Buiksloterham betreft het transformatieproces de menging met wonen. Voor de mate van menging en dichtheid van wonen is een indicatie gegeven in het Projectbesluit.

Raamwerk verkeer:

- Grasweg niet verleggen maar verbreden tot een profiel van 24 meter in plaats van 30 meter.
- De bestaande brug over het Tolhuiskanaal opnieuw inrichten in plaats van compleet vervangen.

- Asterweg geleidelijk verbreden tot een definitief profiel van 24,6 meter in plaats van 30 meter.
- Oeververbinding van de Middenontsluiting is een dam en een doorvaarbaar en uitneembaar deel in plaats van een beweegbare brug.
- Brug van de westelijke ontsluiting over het Johan van Hasselkanaal uitvoeren als een vaste brug met een doorvaarbaar en uitneembaar deel in plaats van een beweegbare brug.
- Geen extra brug tussen Distel- en Grasweg over Tolhuiskanaal, daarmee ook geen plein.
- Niet doortrekken van Van Hasseltweg over het NH Hotel via de Korte Papaverweg naar de Klaprozenweg.
- Geen autobruggen over het verbindingskanaal tussen Papaverkanaal en Johan van Hasselkanaal (in verband met het niet graven van het verbindingskanaal).

Raamwerk langzaam verkeer:

- Geen fietsbrug tussen mogelijke toekomstige metrohalte en Distelweg.
- Geen langzaam verkeersroute over groene vooroever (in verband met niet aanleggen van de groene vooroever).
- Aanleg van langzaam verkeersverbinding over het Tolhuiskanaal tussen de Grasweg en de Asterweg.

Raamwerk groen en openbare ruimte:

- Geen groenvoorziening met losstaande gebouwen Papaverhoek, westelijk van de Middenontsluiting.
- Een plein op de kop van het Johan van Hasselkanaal, maar daarvoor wordt niet het NH Hotel gesloopt.

- Realiseren van het plein op de kop van de Grasweg; geen vergroting door aanplemping.

Raamwerk water:

- Geen verbindingskanaal tussen het Papaverkanaal en Johan van Hasselkanaal.

II. Wat doen we niet nu, maar wel later of ligt buiten ons plangebied?

- Verkeerssituatie rond het Mosplein niet voor 2015 aanpakken en niet bekostigd vanuit het project Buiksloterham. Het betreft hier Hoofdnet Auto.
- Verbreding van de Klaprozenweg naar 2x2 rijstroken voor 2015 aanpakken. Financiering van deze Hoofdnet Auto ontwikkeling niet vanuit de Buiksloterham.
- Verbreden van de Papaverweg, Asterweg en Distelweg tot definitief profiel op die plekken waar nu nog gebouwen de verbreding van die wegen in de weg staan.

III. Wat is een optie of reservering

- Groene vooroever en een functionele verbinding tussen de vooroever en de Grasweg pas realiseren op het moment dat daarvoor middelen beschikbaar zijn. Hiervoor worden ruimtelijke reserveringen aanhouden.
- Ruimtelijke reservering voor een brug over insteekkanaal langs de oever van het Johan van Hasselkanaal.
- Reservering voor brug over het open te graven deel van het gedempte Papaverkanaal.
- Reservering van strook langs het Johan van Hasselkanaal ten behoeve van kade ter plaatse van de kavels Papaverweg 33 en 35.

- Ten behoeve van de aftakking van de Noord-Zuidlijn richting Zaanstad tracé reserveren langs het Johan van Hasselkanaal.
- Op de kop van de Grasweg komt een waterplein, voor het deel buiten de huidige oeverlijn wordt een ruimtelijke reservering aangehouden.

Bijlage 2 / Programma ruimtelijk raamwerk

1. Raamwerk verkeer

De verkeerskundige aansluiting van de Buiksloterham met de rest van Amsterdam-Noord en de stad wordt verbeterd. Ook binnen de grenzen van het plangebied wordt het ruimtelijk netwerk geoptimaliseerd. De aanpassing van het ruimtelijke raamwerk zal meegroeien met de in de tijd toenemende vraag als gevolg van het bouwprogramma. De verkeerscapaciteit is gebaseerd op het totaal programma in de eindsituatie van de Buiksloterham⁶.

Voor de optimalisatie van de verkeersstructuur gelden de volgende uitgangspunten:

- Gelijkmatische verdeling van het verkeer over de wegen in het plangebied, alle wegen worden uitgevoerd in 2x1 rijbaan.
- Het raamwerk wordt onderverdeeld in 50 km- en 30 km-wegen.
 - 50 km per uur voor de langere doorgaande delen, zoals de Middenontsluiting, de westelijke ontsluiting, Asterweg, Distelweg, Grasweg en Papaverweg.
 - 30 km voor de wegen die kleinere deelgebieden ontsluiten.
- De verkeerssituatie rond het Mosplein wordt niet voor 2015 verbeterd.

- De Klaprozenweg (Hoofdnet Auto) zal worden verbreed naar 2x2 voor 2015.
- Er wordt nader onderzoek verricht naar maatregelen om het verkeer via de Van der Pekstraat en Distelweg richting Mosplein te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

Bestaande wegen verbreden

Een aantal van de bestaande wegen wordt op termijn verbreed tot de hierna genoemde profielbreedtes.

- Asterweg
 - Geleidelijk verbreden tot een profiel van 24,6 meter.
 - De verbreding van de weg vindt plaats aan de oostkant.
 - De stroken voor langsparkeren en bomen zijn in elkaar geschoven.
- Grasweg
 - Verbreden tot een profiel van 24 meter.
 - Verbreding vindt plaats na 2015.
 - De verbreding van de weg vindt plaats aan de noordoostzijde.
 - Bestaande brug over het Tolhuiskanaal wordt opnieuw ingericht.
- Papaverweg en Distelweg

- Geleidelijk herinrichten van het profiel naar 30 meter.
- De verbreding van de weg vindt waar nodig plaats aan de zuidkant.

Aan te leggen wegen en oeververbindingen

- De Middenontsluiting: het verlengde van de Asterweg naar de Klaprozenweg (in het verlengde van de Floraweg)
 - De weg wordt aangelegd met een profiel van 30 meter.
 - De oeververbinding over het Johan van Hasseltkanaal wordt uitgevoerd met een dam en een doorvaarbaar en uitneembaar deel; doorvaartbreedte van 12 meter, vrije doorvaarthoogte van 2,55 meter.
- Westelijke ontsluiting: het verlengde van de Grasweg naar Klaprozenweg.
 - De weg wordt aangelegd met een profiel van 30 meter.
 - Over het Johan van Hasseltkanaal wordt een doorvaarbare brug aangelegd; doorvaartbreedte van 12 meter, doorvaarthoogte van 2,55 meter.
 - Over het Papaverkanaal wordt een doorvaarbare brug aangelegd.

⁶ Er is gebruik gemaakt van model 5 uit het, in het kader van het concept Masterplan uitgevoerde 'Mobiliteitsonderzoek Amsterdam-Noord tot 2030'.

Openbaar vervoer

- Voor de aftakking van de Noord/Zuidlijn tot aan Zaanstad is een tracé gereserveerd.
- Over zijkanaal I in het verlengde van de Papaverweg wordt een brug voor de bus aangelegd (combinatie met langzaam verkeer).
- Bij het waterplein aan de Distelweg wordt een nieuwe pontfuik gemaakt.

Langzaam Verkeer

- Een fijnmazig netwerk sluit aan op de routes in de rest van Amsterdam-Noord, op de veerpon-ten en op bus- en metrohaltes.
- Alle 50-km wegen krijgen vrij liggende fietspa-den in de eindsituatie bij realisatie van het vol-ledige profiel.
- Voor de groene vooroever wordt een ruimte-lijke reservering aangehouden.
- De loopafstand tot de openbaar vervoerhaltes worden acceptabel.
 - Tussen Grasweg en Asterweg wordt een brug voor langzaam verkeer aangelegd.
- Voor een functionele verbinding tussen de eventuele groene vooroever en de Grasweg wordt een ruimtelijke reservering aangehouden.
- Voor de langzaam verkeer brug over het Papaverkanaal en voor de brug over de insteekhaven in de Papaverhoek wordt een ruimtelijke reservering aangehouden.
- Over zijkanaal I, in het verlengde van de Papaverweg wordt een brug aangelegd (combinatie met de bus).

Recreatieve routes verkeer te water

- Het gebied is doorvaarbaar voor lage boten / recreatief verkeer te water.
- Luwe routes binnendoor zijn een aanvulling op de recreatieve routes door Amsterdam.

Parkeren

- Parkeren door werknemers en bewoners vindt plaats op de eigen kavel bij voorkeur in gebouwde voorzieningen.
- De volgende parkeernormen worden gehanteerd:
 - Werken: B-norm: 1 parkeerplaats per 125 m² bvo of 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo;
 - Voorzieningen: 1 parkeerplaats per 100 m² bvo;
 - Wonen:
 - wonen sociale huur: 0,5 parkeerplaats per woning;
 - wonen vrije sector: 1,5 parkeerplaats per woning;
 - bezoekers: 0,25 parkeerplaats per woning.
- Voor fietsen van bewoners, werknemers en bezoekers zal rekening gehouden moeten wor-den met goed toegankelijke en volwaardige parkeervoorzieningen.
- Onderzoek naar de noodzaak tot het invoeren betaald parkeren, een parkeerbalans per deel-gebied en naar het realiseren van (semi) open-bare parkeergarages voor bezoekers zal in een later stadium van planvorming plaatsvinden.

2. Raamwerk openbare ruimte, water en groen

De omvang van de openbare ruimte in de toe-komst is opgenomen in het programma in hoofd-stuk 4.3. De toekomstige openbare ruimte wordt kwalitatief hoogwaardig ingericht. Er zijn verschil-lende typen openbare ruimte te onderscheiden: groene koppen en pleinen en er worden kades toegevoegd aan de openbare ruimte.

Openbare ruimte en groen

- Op de kop van de Papaverweg, waar Zijkanaal I vanuit het achterland op het IJ aansluit komt openbare ruimte wellicht in combinatie met een park, jachthaven en recreatieve voor-zieningen.
- Op de kop van de Distelweg wordt een water-plein aangelegd met daarin een nieuwe pont-fuik en de mogelijkheid voor kadeprogramma.
- Op de kop van de Grasweg komt een water-plein, voor het deel buiten de huidige oeverlijn wordt een ruimtelijke reservering aange-houden.
- Voor een groene vooroever wordt een ruimte-lijke reservering aangehouden.
- Voor alle wegen is een beplanting met plata-nen (wegen in oost-west richting, parallel aan het IJ) of iepen (wegen in noord-zuid richting, haaks op het IJ) gewenst.

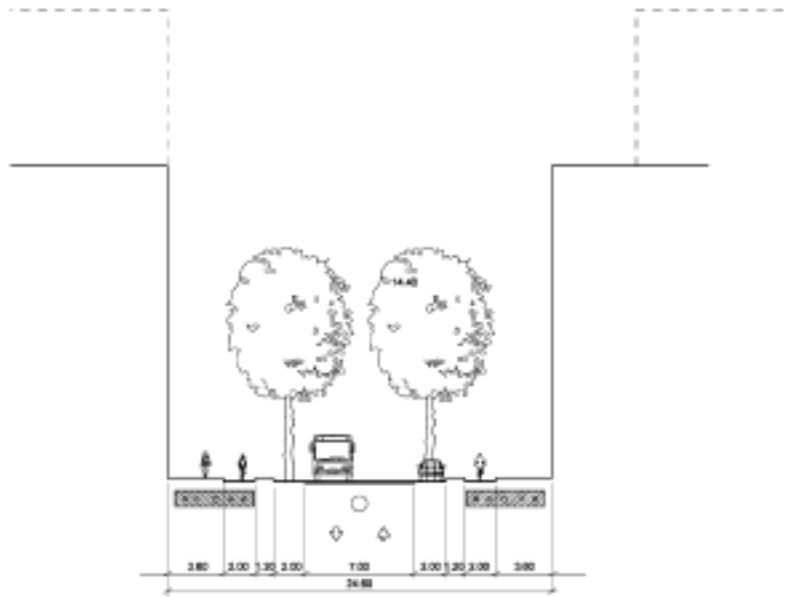
Kades en Water

- Het gedempte deel van het Papaverkanaal tot aan de Middenontsluiting wordt niet open gegraven onder voorwaarde dat de waterba-lans (de balans tussen het areaal te dempen en te ontgraven water) de toets der kritiek van Rijkswaterstaat kan doorstaan.
- Voor het waterplein aan de kop van de Distelweg en de nieuwe pontfuik vindt een demping in het IJ plaats.
- Demping van de oostelijke kop van het Johan van Hasseltkanaal en de Distelhaven.
- Het streven is om op de aan het water gelegen terreinen zoveel mogelijk openbare kades te maken.
- Op de kades worden mogelijkheden geboden voor watergebonden functies en voor het aan-leggen van schepen.

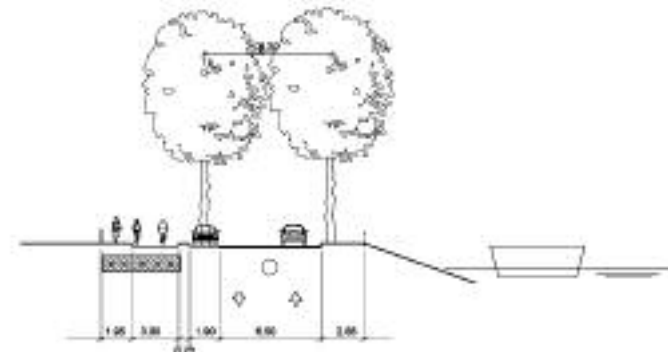
- In de plint van de aan het water liggende bebouwing wordt gestreefd naar een aan het water gerelateerd programma. In het water wordt gezocht naar een passend publiek gericht waterprogramma.
- Woonboten worden in het programma opgenomen voor zover deze passen binnen de ruimtelijke ontwikkeling.
- Nader onderzoek naar wonen op het water, met name op pieren, en de toepassingsmogelijkheden in de Buiksloterham.
- Het streven is om per kavel minimaal een zichtlijn en een openbare route tussen weg en water aan te houden.
- Het streven is om verblijfsplekken aan het water in te richten.
- Om risico's langs het IJ te kunnen beheersen is een nautische en veiligheidszone nodig, die vrij moet blijven voor scheepvaart en nautische walvoorzieningen.

Ecologie

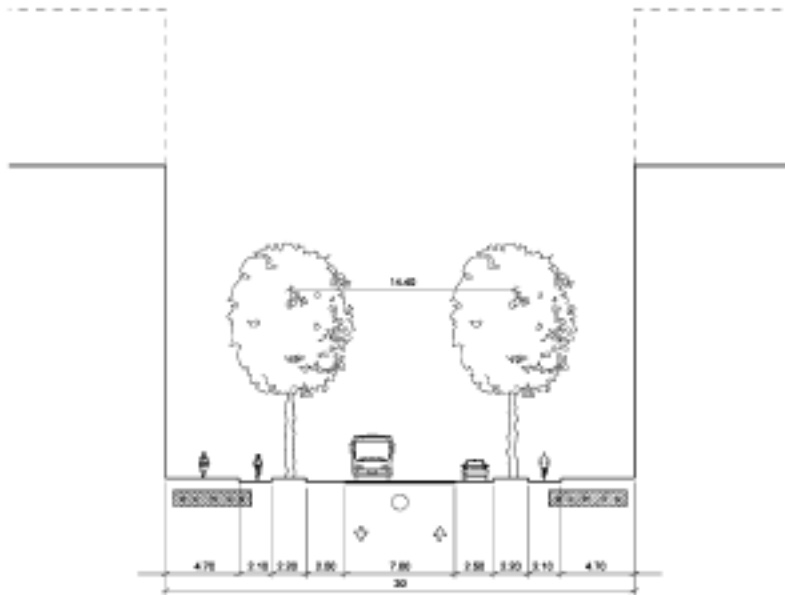
Voor groene oevers worden basaltkeien gebruikt of er worden stortstenen oevers met opschietende vegetatie gemaakt.



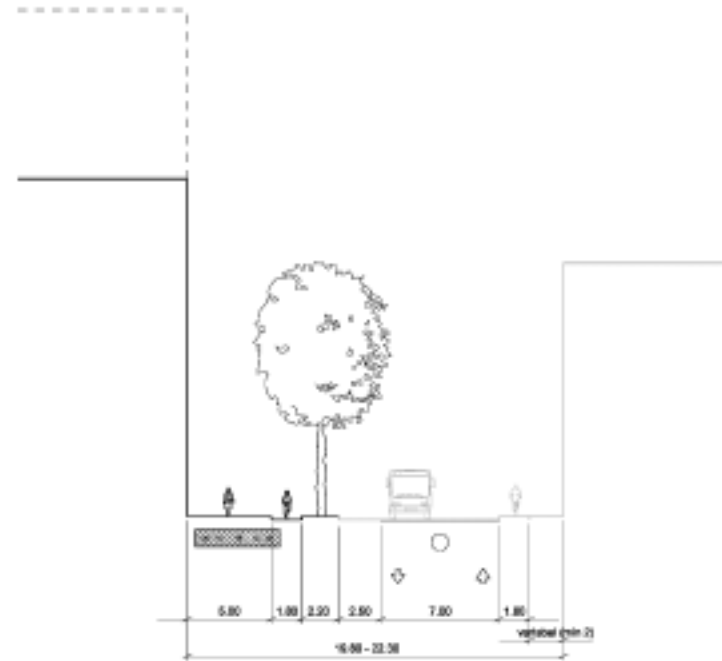
Profiel Asterweg, 24,6 meter



Profiel Grasweg, 24 meter

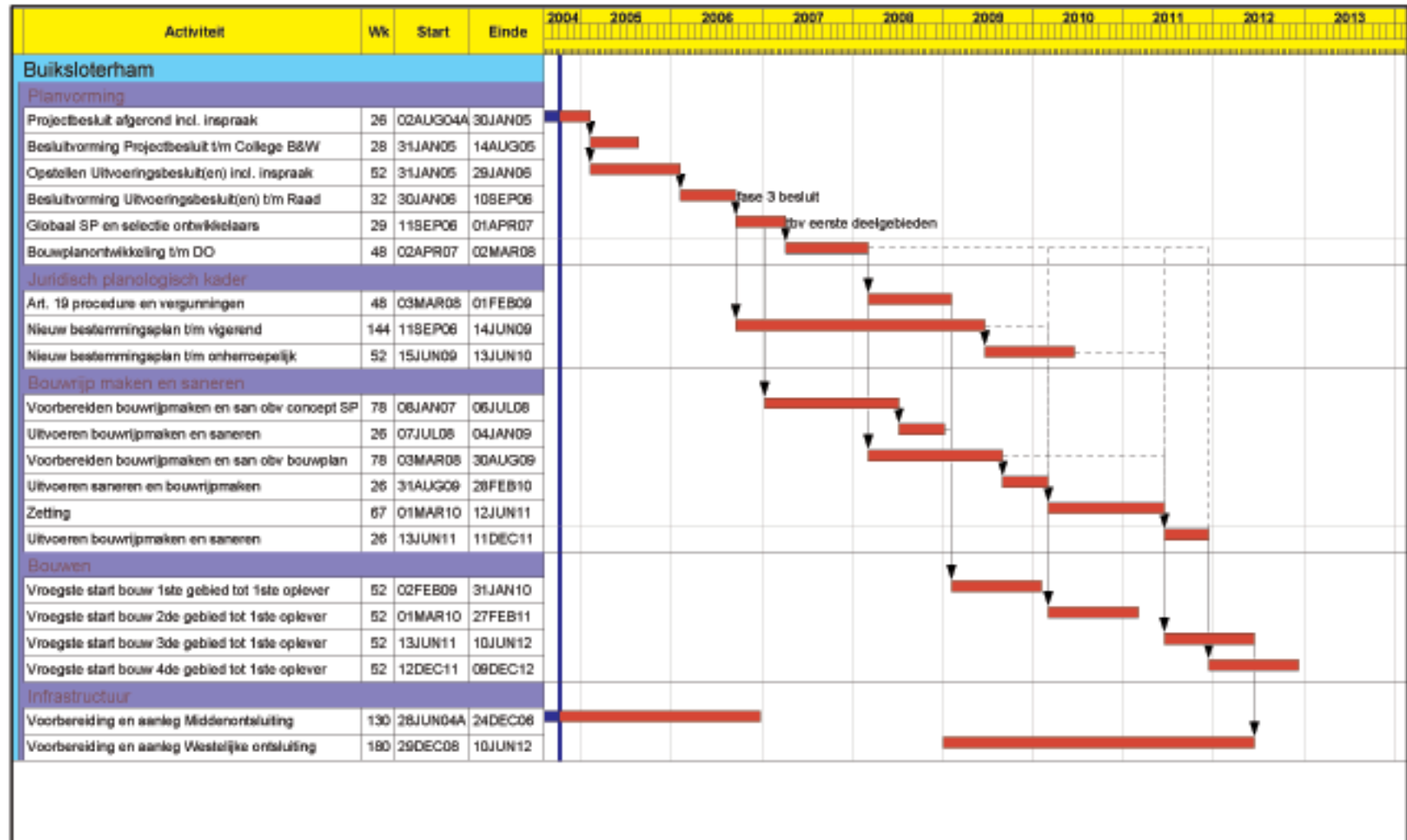


Standaardprofiel Papaver- en Distelweg, 30 meter



Tijdelijk profiel Papaver- en Distelweg

Bijlage 3 / Planning



Bijlage 4 / Begrippenlijst

BLVC, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie: Tijdens de bouwwerkzaamheden en inrichting van de openbare ruimte wordt de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor gebruikers (bedrijven en bewoners) van het gebied gewaarborgd. Daartoe zal een zogenaamde BLVC-rapportage worden opgesteld.

Bvo, bruto vloeroppervlak, ook wel bedrijfsvloeroppervlak: in m², de eenheid waarin de fysieke omvang van bedrijven(complexen) wordt uitgedrukt, gemeten vanaf de buitenzijde van de gevels; een bedrijf met meer verdiepingen zal meer m² bvo telen dan het grondoppervlak dat het inneemt.

CHER, cultuur historische effect rapportage: voor de Noordelijke IJ-oever is in 2003 een cultuurhistorische effectrapportage opgesteld, waarin de cultuurhistorische waarden van dit gebied zijn beschreven.

dB(A), decibel: maat voor geluidsniveau. 50 dB(A) is te vergelijken met een rustig gesprek in de huiskamer, 70 dB(A) is ongeveer de geluidsterkte van de branding.

Duurzaamheid: het ontwerpuitsgangspunt dat de keuzes van vandaag de leefbaarheid van de toekomst niet in de weg mogen staan.

Extensief: geringe activiteit per oppervlak; extensief gebruik is dus als relatief weinig mensen (werknemers, bezoekers, bewoners) een gebied benutten. Tegendeel van intensief.

Externe veiligheid: veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen.

Fsi, floor space index: een verhoudingsgetal tussen vloeroppervlak en grondoppervlak als maat voor de dichtheid van bebouwing met bijbehorende openbare ruimte; bij een fsi van 1,0 is iedere hectare benut voor 10.000 m² bebouwing met bijbehorende openbare ruimte, en bij een fsi groter dan 1 is dus sprake van gestapeld bouwen.

Functie: is in de stedenbouwkunde de term voor de manier waarop grond, gebouwen of een gebied wordt gebruikt; meestal wonen, kantoren, bedrijven, voorzieningen.

Functieverandering: het proces waarbij de ene functie de plaats inneemt van de andere, bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk in een gebied dat van oorsprong een bedrijventebied is.

Geluidbelasting: etmaalwaarde van het gemiddelde geluidsniveau van een geluidsbron op een bepaalde plaats.

Geluidhinder: gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.

Gevoelige bestemmingen: woningen, scholen, en bepaalde in de milieuwetten en -regels omschreven functies waarvoor hinder of onveiligheid zo gering mogelijk moet zijn.

Groepsrisico: het risico dat een groep mensen van een bepaalde omvang komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Grondbalans: de hoeveelheid grond die naar een bouwlocatie wordt aan- en afgevoerd. Bij een gesloten grondbalans vindt geen aan- of afvoer plaats; aangezien de afvoer van vervuilde grond kostbaar is, kan dat financieel aantrekkelijk zijn.

Grondexploitatie: een exploitatie begroting welke alle met de productie van bouw- en woonrijpe grond gemoeide kosten en opbrengsten omvat. De bodemsaneringskosten maken hier geen deel van uit. Deze worden in Amsterdam in een aparte exploitatiebegroting ondergebracht.

HER, Hoogbouw Effect Rapportage: onderzoek naar de effecten van hoogbouw op de omgeving wat betreft bezonning, wind, zicht e.d.

Immobilie verontreinigingen: bodemverontreinigingen die zodanig aan bodemdeeltjes zijn gebonden dat ze zich niet of nauwelijks verspreiden in of met het grondwater. Bv. zware metalen.

Infrastructuur: verzamelnaam voor straten en wegen, fietspaden, voetpaden, openbaar vervoerbanen, etc., soms ook bedoeld met inbegrip van vaarwegen. Met ondergrondse infrastructuur worden kabels en leidingen bedoeld.

Intensivering: meer doen op hetzelfde oppervlak, bijvoorbeeld een stadswijk bouwen op een terrein waar tot voor kort nog slechts enkele grotere bedrijven staan. Ook: verdichting.

Kavel: de kleinste onderscheiden in een bebouwd of te bebouwen gebied. Een aantal kavels vormt samen een blok, een aantal blokken een deelgebied, de deelgebieden samen vormen het plangebied.

Maaiveld: (hoogte van het) grondoppervlak of de begane grond. In de Buiksloterham zijn verschillende maaiveldniveaus te vinden.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): het alternatief voor een ruimtelijk plan met de minst nadelige milieueffecten.

MER – Milieu Effect Rapport: rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden. Het MER geeft inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van geluid, externe veiligheid, bodem en andere milieuaspecten bij de stedenbouwkundige inrichting van het gebied.

Menging (ook functiemenging): een gebied met verschillende functies – meestal woningen en bedrijven of kantoren – naast (of boven) elkaar.

Milieucontouren: wettelijk vastgestelde lijnen die aangeven binnen welke zones geen nieuwe woningen mogen worden gebouwd vanwege milieuhinder die bewoners zouden ondervinden.

Milieuhindercategorie: de aanduiding van de mate waarin bedrijven milieuoverlast kunnen veroorzaken.

Mobiele verontreinigingen: bodemverontreinigingen die zich in of met het grondwater kunnen verplaatsen. Bijvoorbeeld minerale olie en aromaten.

OV: openbaar vervoer.

Plaberum: planvorming en besluitvorming ruimtelijke projecten.

Plangebied: het gebied waarop dit Projectbesluit betrekking heeft.

Profiel: de maten en indeling van een weg of straat, gezien over de breedte van die weg.

Programma: de hoeveelheid functies die in een bepaald gebied aanwezig zijn of die worden voorzien: aantal en type woningen, hoeveelheid m² bvo aan bedrijven, kantoren, voorzieningen, etc.

Raamwerk: vaste ruimtelijke structuren die op langere termijn in principe niet zullen veranderen, met name de groene zones en landschappelijke elementen, de waterlopen en de verkeersstructuur.

Stad & Milieubenadering: de in voorbereiding zijnde interim-wet Stad & Milieu biedt mogelijkheden om een hogere waarde te hanteren dan in de wet Geluidhinder wordt toegestaan.

Transformatie: het proces van verandering, in dit geval de verandering van de Buiksloterham van extensief bedrijventerrein intensief bedrijventerrein en van extensief bedrijventerrein naar een gevarieerd en gemengd woon-werkgebied.

Verruimde mogelijkheden van de wet Geluidhinder: de huidige wet Geluidhinder hanteert voor woningbouw een referentieniveau, de voorkeurswaarde, van 50 dB(A). Voor toepassing van een hogere waarde dient voldaan te worden aan de één van de in de wet genoemde criteria. Er is een nieuwe wet Geluidhinder in voorbereiding. In de nieuwe wet worden alle criteria geschrapt en het referentieniveau wordt 55 dB(A).

Vigerend: van kracht, (rechts)geldend.

VoCi: vluchtige gechloreerde organische verbindingen. Een van de voorkomende mobiele bodemverontreinigingen binnen plangebied Buiksloterham.

Voorzieningen: datgene wat in een wijk nodig is behalve woningen, bedrijfsruimte, openbare ruimte en infrastructuur. Winkels, horeca, scholen, culturele instellingen, medische en zorginstellingen e.d.

Woonmilieu: het geheel van woningen, woonomgeving, bedrijven, voorzieningen, infrastructuur en openbare ruimte.

Bijlage 5 / Nadere onderzoeken

In het kader van het opstellen van een Uitvoeringsbesluit wordt op diverse gebieden nader onderzoek verricht. Dit zijn onder meer:

BLVC- rapportage

Voor de verschillende uitvoeringsfasen wordt een BLVC-rapportage opgesteld.

Hoogbouweffect-rapportage

Zonodig wordt een hoogbouweffect-rapportage (HER) opgesteld.

Woonboten

Uitbreiding van ligplaatsen van woonboten (bijvoorbeeld aan de kades van het Johan van Hasseltkanaal) wordt nader onderzocht op ruimtelijke inpasbaarheid en haalbaarheid.

Wonen op water

Onderzoek naar wonen op water, met name op pieren, en de toepassingsmogelijkheden in de Buiksloterham.

Kabels en Leidingen plan

Er zal een inventarisatie plaatsvinden naar de aanwezigheid en functie van kabels en leidingen in de Buiksloterham.

Grondwaterstanden en afwatering

Per deelgebied wordt nader onderzoek verricht.

Herijking verkeersstudie

Volgend op de ontwikkeling en fasering wordt onderzoek verricht naar de verkeersintensiteiten binnen het plangebied en in aansluiting op de omgeving.

Parkeeronderzoek

Onderzoek naar de noodzaak van betaald parkeren en gebruik van (semi) openbare parkeergarages voor bezoekers.

Sociaal maatschappelijke voorzieningen

Onderzoek naar de behoefte aan vestiging van sociaal maatschappelijke voorzieningen in de Buiksloterham.

Bronnen

Bronnen

- Concept Masterplan Noordelijke IJ-oever, oktober 2003
- De Noordelijke IJ-oever, een cultuurhistorische effectrapportage, 2003
- Concept MER Herinrichting Shellterrein en Buiksloterham, 30 juli 2004
- Structuurplan Amsterdam, Kiezen voor Stedelijkheid, 2003
- Mobiliteitsontwikkeling Amsterdam-Noord tot 2030, 2003
- Trends en trekpleisters op bedrijventerreinen in Amsterdam, 2004
- Kennisoever Amsterdam-Noord, verkenning van een kenniscentrum in de Buiksloterham, 2003
- Naar een creatieve kernvoorraad, Sako Musterd, 2003

