

ONDERDEEL III TOELICHTING

18 oktober 2007

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Bevoegdhedenverdeling
- 1.3 Ligging plangebied
- 1.4 Planvorm
- 1.5 Leeswijzer

2. Plankader

- 2.1 Geldend juridisch-planologisch kader
- 2.2 Beschrijving van het plangebied
- 2.3 Geschiedenis

3. Algemeen ruimtelijk beleidskader

- 3.1 Nota Ruimte
- 3.2 Streekplan Noord-Holland Zuid
- 3.3 Structuurplan Amsterdam

4. Programma en stedenbouw

- 4.1 Transformatie tot gemengd woon-werkgebied
- 4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten
- 4.3 Stedenbouwkundige aspecten

5. Juridische planbeschrijving

- 5.1 Inleiding
- 5.2 Bestemmingsplanvorm
- 5.3 Voorschriften en plankaart
- 5.4 Digitaal raadpleegbaar plan

6. Milieu

- 6.1 Milieueffectrapportage
- 6.2 Geluid
- 6.3 Bodem
- 6.4 Luchtkwaliteit
- 6.5 Geur
- 6.6 Elektromagnetische velden
- 6.7 Duurzaamheid en energiegebruik

7. Verkeer en parkeren

- 7.1 Beleid, wet- en regelgeving
- 7.2 Autoverkeer
- 7.3 Langzaam verkeer
- 7.4 Openbaar vervoer
- 7.5 Parkeren

8. Veiligheid

- 8.1 Externe veiligheid
- 8.2 Luchthavenindelingsbesluit
- 8.3 Verkeersveiligheid
- 8.4 Sociale veiligheid

9. Water

- 9.1 Beleid, wet- en regelgeving

- 9.2 Waterkwantiteit
- 9.3 Waterkwaliteit

10. Natuur

- 10.1 Beleid, wet- en regelgeving
- 10.2 Natuurtoets

11. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

- 11.1 Beleid, wet- en regelgeving
- 11.2 Landschap
- 11.3 Cultuurhistorie
- 11.4 Archeologie

12. Handhaving

13. Economische uitvoerbaarheid

14. Technische uitvoerbaarheid

15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

- 15.1 Algemeen
- 15.2 Overleg ex artikel 10 Bro

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

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

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

In november 2002 presenteerde het Stadsdeel Amsterdam-Noord in samenwerking met de gemeente Amsterdam een concept van het Masterplan "Noord aan het IJ" waarin een strategie is geschetst voor de herontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever. Het Masterplan stelt voor om het centrale deel van de Noordelijke IJ-oever (globaal gezien het gebied gelegen tussen de Sixhaven en het NDSM-terrein) te ontwikkelen tot een stedelijk woon- en werkgebied waar tot 2030 circa 25.000 arbeidsplaatsen, 9.000 woningen, havens, recreatie- en andere voorzieningen zullen komen. Deze visie is opgenomen in het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' zoals dat door de gemeenteraad in 2003 is vastgesteld.

1.2 Bevoegdhedenverdeling

De Buiksloterham en het gebied Overhoeks¹ (het voormalig Shell-terrein) zijn sinds 1 januari 2004 aangewezen als 'coalitiegebied' (Raadsbesluit d.d. 29 oktober 2003, gemeenteblad nr. 493, laatstelijk gewijzigd bij Raadsbesluit d.d. 14 februari 2007, gemeenteblad nr. 65). Dit betekent dat het bestuur van de centrale stad de bestuurlijke bevoegdheden, met uitzondering van de bevoegdheden die samenhangen met het beheer van het gebied, naar zich toe heeft getrokken. Het bestemmingsplan wordt daarom vastgesteld door de gemeenteraad en niet door de stadsdeelraad.

1.3 Ligging plangebied

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

¹ Op het Shell-terrein, inmiddels Overhoeks genaamd, wordt werkgebied omgezet naar een gemengd gebied voor wonen en werken. Deze herontwikkeling is mogelijk geworden doordat Shell haar onderzoeks- en bedrijfsactiviteiten gaat concentreren in het New Technology Centre op het noordelijk deel van het Shell-terrein. De daarmee vrijkomende 20 hectare is door de gemeente Amsterdam aangekocht en wordt herontwikkeld tot een gemengde woon- en werkwijk. Op 18 oktober 2006 is voor dit terrein een bestemmingsplan vastgesteld, dat op 20 maart 2007 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland.



Ligging plangebied Buiksloterham



Topografische kaart Buiksloterham

1.4 Planvorm

Het bestemmingsplan Buiksloterham is een relatief globaal plan. De essentiële voorwaarden voor een goede ruimtelijke ordening zijn vastgelegd, maar het plan is waar mogelijk flexibel. Door diverse flexibiliteitsbepalingen wordt binnen de plankaders ruimte geboden voor ontwikkelingen in de toekomst, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

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

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

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

Dit maakt het mogelijk om binnen een deel van het gebied met een gemengde bestemming rechtstreeks woningen toe te staan. Daar waar de geluidhinder vooralsnog geen geluidgevoelige functies toestaat is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee woningen alsnog kunnen worden toegestaan als dit aanvaardbaar is. Overigens spelen ook andere aspecten nog een rol bij een mogelijke verdere uitbreiding van de woningbouw in de toekomst. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de afstand tot milieuhinderlijke bedrijvigheid, maar ook om bijvoorbeeld de verkeerscapaciteit binnen en buiten het plangebied.

1.5 Leeswijzer

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

en aanduidingen horen voorschriften. De plankaart en de voorschriften vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Bij de voorschriften is een bedrijvenlijst (Staat van inrichtingen) als bijlage toegevoegd.

De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling. In de hoofdstukken 1 tot en met 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt planbeschrijving gegeven. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd op welke wijze de uitgangspunten van hoofdstuk 4 in juridische zin zijn vertaald. In de hoofdstukken 6 tot en met 14 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 15 worden de uitkomsten van het maatschappelijk overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening beschreven.

2. Plankader

2.1 Geldend juridisch-planologisch kader

Partiële herziening Algemeen Uitbreidingsplan en Verordening ex artikel 43 Woningwet

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

Bestemmingsplan Overhoeks

Voor het zuidelijk deel van de Buiksloterham (het gebied ten zuiden van het Johan van Hasseltkanaal) is ten behoeve van de woningbouw op het aangrenzende terrein Overhoeks op 18 oktober 2006 een bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 20 maart 2007 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Hierin is voor het zuidelijk deel van het plangebied van het bestemmingsplan Buiksloterham (dat het bestemmingsplan Overhoeks dus voor een deel overlapt) een min of meer conserverende (bedrijfs)bestemming opgenomen. De bestaande situatie wordt geconserveerd, met dien verstande dat een verandering van bedrijfstype is toegestaan, mits de maximale milieuhinder in acht wordt genomen.

Bouwverordening

De Verordening uit 1943 geldt niet voor Asterdorp, een klein gebied tussen de Asterdwarweg en de Chrysantenstraat. Binnen dit gebied geldt ook geen bestemmingsplan. Dit betekent dat hier, voor wat betreft de stedenbouwkundige regeling, de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening 2003 (Raadsbesluit d.d. 17 april 2003, nr. 99/191) van toepassing zijn.

Bestemmingsplan Ontsluiting bedrijventerrein Buiksloterham / Papaverweg

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

Zonebesluit Johan van Hasseltkanaal-West

De Buiksloterham is een gezoneerd industrieterrein, waar industrie mag worden gevestigd die veel geluidhinder kan veroorzaken. Het zonebesluit geeft het industrieterrein aan, alsmede een daar omheen liggende zone die wordt begrensd door een zogenaamde 50 dB(A)-contour. In dit geval beslaat het bij het zonebesluit Johan van Hasseltkanaal-West (26 mei 1993, gemeentebblad nr. 291) gezoneerde industrieterrein de gehele Buiksloterham, de zone om het industrieterrein strekt zich uit tot ver buiten het plangebied. Met het bestemmingsplan Overhoeks is de geluidszone Johan van Hasseltkanaal-West verkleind. Daar waar de geluidszone wordt ingekrompen is feitelijk sprake van het opheffen van de geluidszone. Een aantal bestemmingsplannen, waarbinnen het opgeheven deel van de geluidszone is gelegen, is herzien.

Zonebesluit Westelijk Havengebied

Net als het industrieterrein Buiksloterham is ook voor het Westelijk Havengebied een zonebesluit genomen. Een deel van de geluidszone ligt over het bestemmingsplangebied Buiksloterham.

Vorbereidingsbesluit Buiksloterham-Noord

Om ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten kan de gemeenteraad voor een gebied een voorbereidingsbesluit nemen. Op grond daarvan kunnen alle bouwaanvragen binnen het gebied gedurende de werking van het voorbereidingsbesluit (maximaal twee jaar) worden aangehouden. Indien voor het verlopen van een voorbereidingsbesluit een ontwerp bestemmingsplan ter inzage is gelegd kunnen de aangehouden bouwaanvragen worden getoetst aan het ontwerp bestemmingsplan. De gemeenteraad heeft voor de Buiksloterham (Raadsbesluit d.d. 6 september 2006, gemeentebblad nr. 374) een voorbereidingsbesluit genomen dat van kracht is tot twee jaar na de inwerkingtreding op 30 september 2006.

2.2 Beschrijving van het plangebied

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

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

Waar de traditionele industriële bedrijvigheid eens overheerste, leidt de komst van kleinschalige bedrijven, waaronder media en creatieve zakelijke diensten, tot een ander vestigingsklimaat. Bestaande bedrijven worden vervangen door nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen, zoals de Groene Draeck en Kaap Noord. Deze gebouwen bieden kleine bedrijven een kans waaronder architectenbureaus, grafische vormgevingsbedrijven en adviesbureaus, maar ook bedrijven die zich richten op de nieuwe media en technologie.

In het noordelijk deel van de Buiksloterham, bij Zijkanaal I, bevinden zich een scheepswerf, de gemeentelijke baggerwerf en enkele woonboten. Aan weerszijden van het deels gedempte Papaverkanaal zijn nog enkele industriële bedrijven gevestigd. In het noordoostelijke deel van het plangebied bevindt zich een concentratie van perifere detailhandel. Het daaraan grenzende gebied, de Papaverhoek genaamd, is gaandeweg in gebruik genomen door kleinschalige ondernemingen met opslagloodsen en werkplaatsen. Uitzondering daarop vormt de stadsdeelwerf aan de Papaverweg. Dit gebied vormt een overgang tussen het besloten karakter van de tuindorpen ten oosten van het plangebied en het grootschaliger karakter van het bedrijventerrein. Direct ten noorden van het Johan van

Hasseltkanaal, waar de Amsterdamse Vuilverbrandingsinstallatie (AVI) en het Gemeentelijk Energiebedrijf (GEB) waren gevestigd, ligt een omvangrijk braakliggend terrein. Na het vertrek van deze bedrijven is op deze locatie, waarvan de gemeente grondeigenaar is, geen bebouwing teruggekomen. Daardoor is het nu een grote open en enigszins verwilderde ruimte.



Bedrijfsverzamelgebouw Kaap Noord, Asterweg



Voormalig poortgebouw Asterdorp



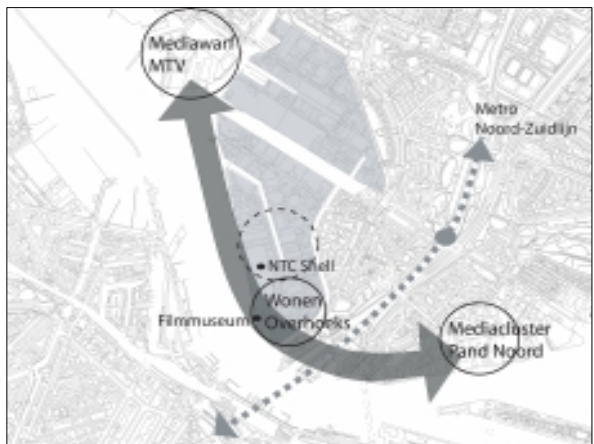
Veerpontaanlanding kop Distelweg



Braakliggend terrein voormalig AVI, Papaverweg



Voormalig zoutsilo en dienstgebouw, Papaverhoek



Ontwikkelingen nabij plangebied Buiksloterham

Kenmerkend voor het plangebied ten zuiden van het Johan van Hasseltkanaal is dat de percelen kleiner zijn dan ten noorden van het kanaal. Het terrein bij de entree van het plangebied aan de Distelweg, waar de Hollandsche Beton Groep (HBG) was gevestigd, ligt braak. Datzelfde geldt voor het gebied ten noorden van de pontaanlanding, op de kop van de Distelweg langs Zijkanaal I. Het gebied tussen deze gemeentelijke terreinen wordt gekenmerkt door bedrijfshallen en loodsen. Langs de Distelweg bevinden zich enkele grootschalige industriële bedrijven, waarvoor de grond in erfpacht is uitgegeven. In het gebied rond de Asterweg bevinden zich vooral kleinschalige, veelal creatieve, bedrijven en enkele bedrijfsverzamelgebouwen. Een karakteristiek gebouw is het poortgebouw van het in 1955 gesloopte Asterdorp. Dit gebouw, dat tot gemeentelijk monument is verklaard, is nadien door beeldend kunstenaar A. Volten gebruikt als atelierwoning. Het gebied rond de Grasweg, waar ook enkele woonboten liggen en de terreinen aan weerszijden van het Tolhuiskanaal is bedrijventerrein. Een groot deel van de grond is hier particulier eigendom.

De ligging van het plangebied dichtbij de binnenstad van Amsterdam maakt het gebied aantrekkelijk. De Buiskloterham is vanaf de noordkant van het Centraal Station zichtbaar. Met de pont en fiets is het plangebied in ongeveer 10 minuten bereikbaar. In de directe omgeving van de Buiskloterham staat de laatste tijd veel op stapel. Er ontstaan concentraties van mediabedrijven, bijvoorbeeld in Pand Noord aan de Meeuwenlaan met A-Film. MTV en IDTV maken van het NDSM-terrein een mediawerf. Verder is de NDSM-werf een culturele broedplaats. Shell bouwt een nieuw onderzoekslaboratorium, het New Technology Centre. Op Overhoeks verrijst een hoogwaardige stedelijke woonwijk met voorzieningen waaronder het nieuwe Filmmuseum. De ontsluiting van Overhoeks levert ook een verbetering van bereikbaarheid van de Buiskloterham op en de Noord-Zuidlijn wordt aangelegd. De effecten zijn merkbaar in de Buiskloterham. Er is een toenemende vraag naar verschillende typen bedrijfsruimte. Het trekt ondernemers aan die graag in een gebied willen zitten dat nog niet af is, waar nog mogelijkheden en kansen zijn voor eigen initiatief.

2.3 Geschiedenis

Ontstaan Buiskloterham

De naam Buiskloterham valt te herleiden tot het feit dat het dijkdorp Buiksloot ten noorden van de ham lag. De term ham duidt op een bocht of inham of een hoek aangeslibd land. Tot het begin van de negentiende eeuw was de Buiskloterham een inham ten westen van de landtong Volewijk. Als gevolg van het uitbaggeren van de havens en grachten en de aanleg van het Ooster- en Westerdok en het Entrepotdok moesten grote hoeveelheden modder worden geborgen. Het uitgebaggerde slib werd onder andere in de inham tussen de landtong van Volewijk en de smalle landtong de Nes gestort. Om te voorkomen dat de modder terug het IJ inliep, werd in 1832 een zogenaamde rijsen dam aangelegd. Omdat het slibdepot vol raakte en de dam niet meer voldeed, werd in 1848 besloten om de ham bij Buiksloot in te polderen. Met de inpoldering van de Buiskloterham en niet veel later grote delen van het IJ, werd tegemoet gekomen aan de nijpende behoefte aan geschikte landbouwgrond. In 1854 en 1862 liep de polder nog eens onder water. Na de afsluiting van het IJ in 1872 kwam dit niet meer voor. De aanleg van de Oranjesluizen zorgde er immers voor dat er geen open verbinding meer was met de toenmalige Zuiderzee en dat men geen last meer had van stormvloed.

Industriële ontwikkeling

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 negentiende eeuw zag Amsterdam zich genoodzaakt voor haar industriële expansie uit te wijken naar terrein 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. Tussen de Noorder IJ polder (het latere terrein van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij) en de Buiskloterham werd het water open gehouden en gekanaliseerd om de vaarverbinding met de sluis bij Oostzaan te behouden. Dit water kreeg later de naam Zijkanaal I. De oorspronkelijke polderstructuur is bij de transformatie naar industriegebied nauwelijks herkenbaar gebleven.



Luchtfoto Buiksloterham, jaren zestig twintigste eeuw



Luchtfoto Buiksloterham, anno 2004

De Noordelijke IJ-oever vertoonde gedurende de gehele twintigste eeuw een aanblik van industrieterreinen. Er vestigden zich vooral scheepswerven en petrochemische industrieën. In 1920 vestigde Fokker zich aan de Papaverweg en gaandeweg groeide de industrievestigingen, nadat de grond opgehoogd en bouwrijp was gemaakt, verder noord- en westwaarts. Achter de haag van industrie werden in de jaren twintig en dertig van de twintigste eeuw verschillende tuindorpen gebouwd. Aan de hechte relatie tussen Noord en het IJ kwam een eind toen de scheepsbouw in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw grotendeels verdween, en havens en industrie door schaalvergroting steeds meer naar het westen (Westelijk Havengebied) opschoven. Enkele imposante fabrieken zijn inmiddels verdwenen, zoals de Amsterdamse Vuilverbrandingsinstallatie, het Gemeentelijk Energiebedrijf, de AGA Electrozuur- en Waterstoffabriek en de Fokkerfabriek. Door deze ontwikkelingen kwam ruimte vrij voor nieuwe bedrijven, die voor transport soms nog afhankelijk zijn van het water.

3. Algemeen ruimtelijk beleidskader

3.1 Nota Ruimte

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

Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

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

3.2 Streekplan Noord-Holland Zuid

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

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

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

3.3 Structuurplan Amsterdam

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

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

Het structuurplan formuleert de volgende opgave voor Amsterdam-Noord. Noord kan attractiever worden door bijvoorbeeld verbeteringen van de water- en groenstructuur. Het stedelijk gebied is gebaat bij een meer gemengde en intensieve ontwikkeling, op voorwaarde dat de infrastructurele netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer worden uitgebouwd. Rondom een aantal knooppunten in Noord is plaats voor een hoogwaardige en intensieve stedelijke ontwikkeling op lange termijn. Dit is mogelijk een grote stimulans voor verdere ontwikkelingen. In deze opgave gaat het om het leggen van verbanden tussen de kwaliteiten van Noord (ruimtelijk, sociaal, economisch) en kansen in regionaal perspectief. Op de Noordelijke IJ-oever moet het deel tussen het Shell-terrein tot en met het NDSM-terrein grotendeels worden ontwikkeld met een intensief en gemengd programma. De visie voor de IJ-oever behelst het plan om, overeenkomstig de resultaten van het Masterplan Noordelijke IJ-oever, tussen 2003 en 2030 ongeveer 10.000 woningen te realiseren in het gebied tussen het Shell-terrein tot en met het NDSM-terrein. De westoever van het Noord-Hollandsch kanaal wordt toegevoegd aan de hoofdgroenstructuur, behoudens incidentele bebouwing in de Tolhuistuin.

Op de plankaart van het structuurplan, die de gewenste situatie voor 2010 aangeeft, is de Buiksloterham voor het grootste gedeelte aangegeven als ‘stedelijk wonen en werken’. Daarmee wordt bedoeld een gebied waar wonen dominant is, maar waar menging met kleinschalige functies aanwezig is of moet worden nagestreefd. Een deel tussen

de Asterweg en het IJ heeft de aanduiding 'stedelijk bedrijventerrein' voor bedrijven met milieuklasse III en IV, een regionaal en stedelijk georiënteerd gebied zonder woningen. Het IJ, de kanalen en de insteekhovens maken deel uit van de hoofdwaterstructuur waarbij demping onder voorwaarden mogelijk is.

4. Programma en stedenbouw

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

4.1 Transformatie tot gemengd woon-werkgebied

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

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

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

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

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

Voor andere locaties ligt het initiatief bij particulieren. De gemeente beperkt zich daar tot het stellen van randvoorwaarden. Wel kan de gemeente een ondersteunende rol vervullen. Het bestemmingsplan is ten aanzien van woningbouw in beperkte mate faciliterend. De omstandigheden (met name de geluidssituatie) zijn nog niet zodanig dat de woonfunctie in het bestemmingsplan zonder meer kan worden toegestaan. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen zodat, zodra de omstandigheden dit wel toestaan, woningbouw via een kortere procedure dan een herziening van het bestemmingsplan, kan worden toegestaan.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Wonen, werken en voorzieningen

Het totale programma in de Buiksloterham omvat 1.000.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). Dit is een toename van het huidige ruimtegebruik met 700.000 m² bvo. Deze intensivering van het ruimtegebruik is mogelijk omdat nu veel terrein braak ligt en omdat de dichtheid op kavelniveau toeneemt. De verhouding tussen het totale vloeroppervlak van de bebouwing en de totale perceelsoppervlakte wordt ook wel floor space index (fsi) genoemd. Door de intensivering van het ruimtegebruik neemt de fsi op kavelniveau toe tot 2,3 of zelfs 3,5.

Binnen het totale programma hebben wonen en werken een ongeveer gelijk aandeel. De bestaande 300.000 m² bvo bedrijfsbebouwing maakt hier onderdeel van uit. De toename van bedrijvigheid ontstaat door intensivering van bestaand ruimtegebruik en door vestiging van nieuwe bedrijven. De werkgelegenheid zal naar verwachting op termijn toenemen met ongeveer 8.000 arbeidsplaatsen. In het totaal zijn maximaal 4.000 woningen voorzien. Gezien de beperkingen die de huidige (milieu)situatie oplegt staat het bestemmingsplan 2.000 woningen direct toe. Verdere woningbouw is mogelijk na het doorlopen van een wijzigingsprocedure.

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

Het stedelijk wonen in de Buiksloterham uit zich in een groot aandeel appartementen. Het aantal grondgebonden stadshuizen kan in de loop der tijd toenemen tot 1/4 van het totale programma. Van het woningbouwprogramma wordt 30% in de sociale huursector gerealiseerd. Daarnaast worden 95 sociale huurwoningen gebouwd ter compensatie van het woningbouwprogramma op Overhoeks. Het uitgangspunt van 30% sociale huur geldt ook bij erfpachtconversie en bij grond in particulier eigendom. Binnen het programma werken wordt ruimte geboden voor bedrijfsruimte en kantoorachtige functies. Hiermee wordt met name ook ruimte geboden voor de vestiging van ondernemingen uit de creatieve sector. Het voorzieningenprogramma biedt ruimte voor commerciële functies en een maatschappelijk programma.

Alle ruimte voor werken

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

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

Voor wat betreft de toegestane milieuhinder zijn bedrijven uit ten hoogste milieuhindercategorie 3 toegestaan. Voor reeds aanwezige bedrijven uit een hogere categorie wordt een uitzondering gemaakt. Deze bedrijven kunnen blijven bestaan omdat deze voor wat betreft hun concrete bedrijfsvoering zodanig zijn ingericht dat zij geen onaanvaardbare hinder veroorzaken voor de geplande woningbouw. In hoofdstuk 5 van deze toelichting is hiervoor per bedrijf een onderbouwing aangegeven.

Wonen tussen de bedrijven door

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

De grote diversiteit in de omvang van de kavels maakt dat er momenteel bedrijven gevestigd zijn uiteenlopend van kleinschalige kantoorachtige bedrijvigheid in allerlei sectoren tot autoreparatiebedrijven, grootschalige metaalwarenindustrie en constructiebedrijven. Het gebied trekt onder meer ambachtelijke en productiebedrijven, bouw- en installatiebedrijven en handelsbedrijven aan. Over het algemeen lenen deze bedrijven zich voor menging met wonen. Door de relatief kleine kavelmaten en versnipperde eigendomssituatie kan een fijnkorrelige menging van wonen en werken ontstaan. Zittende bedrijvigheid is bepalend voor de feitelijke mogelijkheid van wonen. Het primaat is hier aan de bedrijvigheid. Wonen moet zich hier dus aanpassen aan werken, met dien verstande dat woningen slechts kunnen worden gerealiseerd als dit geen belemmeringen oplevert voor de bestaande bedrijvigheid.

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

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

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

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

Wonen en werken trekken samen op

Voor een deel van de Buiksloterham, het transformatiegebied wonen – werken, moet werken mengbaar zijn met een even groot of iets groter aandeel wonen. Hier mag wonen maximaal 60% van de locatie innemen, voor de overige functies zoals bedrijven resteert dus minimaal 40%. Op deze locaties kent de bebouwingsdichtheid een fsi van maximaal 2,3. Parkeren zal in of op bebouwing gerealiseerd moeten worden. Met de toenemende gebruiksdruk op de kavel is het wenselijk het maaiveld zo veel mogelijk vrij te houden. Ruimtebesparende opties waarbij gebruik wordt gemaakt van mechanisch parkeren worden interessant, zeker wanneer ondergronds parkeren te duur blijkt. Bovendien is mechanisch parkeren uitstekend geschikt voor kleinere, niet-openbare parkeervoorzieningen.

Vergeleken met de andere woon-werkmilieus leidt de menging met maximaal 60% wonen tot verschuivingen in typologieën: werken wordt meer gestapeld waardoor sterker de nadruk komt te liggen op kantoorachtige bedrijvigheid zoals bijvoorbeeld grafische bedrijven die verregaand zijn geautomatiseerd. Ook voor wonen zal de nadruk op

stapeling liggen. Menging met werken kan zowel op kavel als op pandniveau. Een aantrekkelijke optie lijkt het wonen aan de waterzijde te realiseren en het werken direct aan de weg. Naast kantoorachtige bedrijvigheid valt te denken aan kleinschalige ambachtelijke productiebedrijven, bouw- en installatiebedrijven en handelsbedrijfjes. De gewenste menging tussen wonen en werken heeft tot gevolg dat hier voor wat betreft de toegestane milieuhinder van bedrijven hetzelfde geldt als binnen het gebied met maximaal 30% wonen.

Wonen aan het water

Op de kop van het gebied langs het IJ en aan het Johan van Hasseltkanaal neemt wonen een dominante plaats in. Op de locaties mag maximaal 70% woningbouw worden gerealiseerd in een dichtheid met een fsi van maximaal 3,5. Bij deze hoge dichtheid wordt de fysieke scheiding tussen werk- en woonvolumes zeer lastig. Menging van wonen en werken vindt dus voornamelijk plaats op pand- of blokniveau. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn bij deze dichtheid noodzakelijk. De bodemsanering van met name het voormalig AVI-GEB terrein biedt kansen juist in deze dichtst bebouwde gebieden verdiept parkeren te realiseren. Het merendeel van de woningen zal in appartementen worden gebouwd, waarbij situering en uitzicht de belangrijkste troeven zijn. Bij deze hoogste dichtheden kan 10 tot 20% van het woonprogramma als stadshuizen gerealiseerd worden. Dit zijn laagbouwoningen in hoge dichtheid, bijvoorbeeld zoals op Borneo-Sporenburg gebouwd zijn.

Het wonen bepaalt in sterke mate het type en de aard van de bedrijvigheid. Voorwaarde is dat geen milieuoverlast wordt veroorzaakt voor de woningbouw. Het zijn met name kantoorachtige, veelal kleinschalige bedrijven en voorzieningen die zich hier kunnen vestigen. Dit programma zou opgenomen kunnen worden in een plint aan de straatzijde, zoals langs de kade van het Johan van Hasseltkanaal gewenst is.

Gezien de potentie zal hier ingezet worden op de meest hoogwaardige segmenten voor zowel wonen als werken. Dit vertaalt zich naar het type bedrijvigheid dat zich hier zal vestigen. Te denken valt vooral aan zakelijke dienstverleners, horeca en in mindere mate persoonlijke dienstverleners, leisure en detailhandel. Deze bedrijven laten zich ook het beste mengen met wonen. Deze bedrijvigheid vestigt zich hoofdzakelijk op de begane grond en/of op de eerst verdieping van de gebouwen. Van belang is dat de bedrijven die zich vestigen langs het Johan van Hasseltkanaal nadrukkelijk bijdragen aan de levendigheid van het gebied en de kade. Voor detailhandel is binnen de Buiksloterham weinig plaats, maar deze locatie is heel geschikt voor speciaalzaken, bepaalde publieksfuncties en voorzieningen. Dit versterkt de centrumfunctie van het gebied langs de kade voor de Buiksloterham. Het is de ambitie om in dit deel van de Buiksloterham een concentratie van nautische bedrijvigheid te realiseren. Hierbij kan gedacht worden aan 'thematische' detailhandel, horeca, botenverkoop en -verhuurbedrijven, maar ook aan bedrijven die gericht zijn op constructie, afbouw en reparatie en onderhoud van boten. Uiteraard gaat het dan om kleinschalige, meer ambachtelijke bedrijven in de laagste milieucategorieën die dus goed mengbaar zijn met wonen. Hiermee wordt de ligging aan water benadrukt en wordt een basisvoorwaarde gecreëerd voor een levendig gebruik van dat water.

In dit bestemmingsplan worden uitsluitend de reeds aanwezige woonboten met een ligplaatsvergunning toegestaan en als zodanig op de plankaart opgenomen. In Zijkanaal I, Tolhuiskanaal, Buiksloterkanaal en Johan van Hasseltkanaal liggen in totaal acht woonboten: Klaprozenweg 71A, 71B, 73A, 73B, Distelkade 11N, Wilgenweg 1 t/o, Grasweg 22A en 21A. De aanwezige woonboten zijn onder de gegeven omstandigheden aanvaardbaar. Met dit bestemmingsplan wordt de bestaande situatie planologisch vastgelegd.

Commerciële voorzieningen

De helft van het voorzieningenprogramma binnen de Buiksloterham omvat commerciële functies. Commerciële voorzieningen zijn bijvoorbeeld horeca, zonnenbank, kopieerdienst, etc. Deze kunnen verspreid in het gebied een plaats vinden, afhankelijk van de specifieke functie-eisen zoals bereikbaarheid, ruimtebehoefte, centrumfunctie en dergelijke, maar meer voor de hand ligt het deze voorzieningen te concentreren in de stedelijke plint langs de noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal. In de plint kunnen zich naast commerciële voorzieningen ook ondernemingen vestigen met een publieksfunctie.

De voorzieningen kunnen rekenen op een breed en gevarieerd draagvlak. Voorzieningen die overdag voor werknemers van bedrijven een functie vervullen zoals restaurants en cafés, kunnen ook 's avonds voor de bewoners van het gebied aantrekkelijk zijn. Conform het Horecabeleidsplan van het stadsdeel Amsterdam-Noord (1996) zijn nachtzaken in verband met de beperkte mengbaarheid met wonen niet toegestaan.

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

Perifere detailhandel

In stadsdeel Amsterdam-Noord bevindt zich één locatie voor perifere detailhandel (detailhandel in goederen van grote omvang, die vanwege de aard en omvang van de goederen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals bouwmarkten, grootschalige meubelbedrijven, keuken-, sanitair- en tegelbedrijven). Deze is gelegen binnen het plangebied aan de Klaprozenweg. Mede gelet op de mogelijkheden voor grootschalige winkels die gaan ontstaan in het winkelcentrum Boven 't IJ en winkelcentrum Mosveld, is de locatie aan de Klaprozenweg aangewezen als zuivere PDV-locatie. Andere typen commerciële voorzieningen of detailhandel zijn hier dus niet toegestaan. 'Zuivere' PDV branches zijn auto's, boten, caravans, bouwmarkten en woninginrichting. Concentratie en clustering van PDV zijn voorwaarden voor het goed functioneren. In aansluiting op de bestaande vestigingen wordt de PDV aan de oostzijde van de Klaprozenweg geconcentreerd. Dit is overeenkomstig de Detailhandelstructuurvisie van het stadsdeel Amsterdam-Noord.

Basisvoorzieningen

Op basis van het Amsterdams Voorzieningenmodel is het theoretische maatschappelijke voorzieningenprogramma voor de Buiksloterham bepaald. Ruimtelijke clustering van voorzieningen met een centrale ligging ligt voor de hand. Het bestemmingsplan legt de locatie van deze voorzieningen niet exact vast, maar biedt wel ruimte om deze te realiseren.

Onderwijs, zorg en welzijn

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

Voor voortgezet onderwijs is een reservering van 4.000 m² aangehouden. In eerste instantie richt deze reservering zich op speciaal onderwijs. Deze reservering kan zich echter ook lenen voor andere (hogere / vak) opleidingen. Op termijn is een tweede basisschool nodig. Vooralsnog wordt uitgegaan van een 16-klassige basisschool die ook wordt gecombineerd met naschoolse opvang en voorschool of peuterspeelzalen.

De uitbreiding van welzijnsvoorzieningen kan meer doelgroepgericht zijn. Het draagvlak voor speciale voorzieningen voor jongeren en/of ouderen en/of allochtone groepen zal afhankelijk van de feitelijke bevolkingsontwikkeling die

tegen die tijd nader moet worden bekeken. Het totaal aan zorgvoorzieningen voor de Buiksloterham kan gecombineerd worden in een klein gezondheid- en dienstencentrum.

Sport

Voor de Buiksloterham en Overhoeks samen is voldoende draagvlak voor een sportzaal. De behoefte voor binnensport kan worden opgelost door dubbelgebruik van de gymfaciliteiten van de scholen.

Groennormering en speelplekken

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

Kinderen kunnen voor speelruimte gebruik maken van de openbare ruimte, pleinen en groenvoorzieningen. Maximaal 15% hiervan zal als speelplek worden ingericht, in overeenstemming met de vuistregel die in Amsterdam wel voor woongebieden gehanteerd wordt (3% van het uitgeefbaar terrein als speelplek). Omdat deze vuistregel opgaat voor pure woongebieden, zal in een gemengd gebied als de Buiksloterham genuanceerder met deze norm omgegaan kunnen worden. Ook kunnen speelplekken binnen de bouwkvavels worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in een hof of een verhoogd maaiveld. Met name voor de groep kleinsten (0-6 jaar) is directe nabijheid en bereikbaarheid cruciaal. Daar waar het om ontwikkelingen van substantiële aantallen woningen gaat wordt voor deze leeftijdscategorie in de planontwikkeling een speelplek per 150 woningen vereist. De gemeente houdt de regierol zodat over de gehele Buiksloterham een goede spreiding van speelvoorzieningen ontstaat.

4.3 Stedenbouwkundige aspecten

Openbare ruimte

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

Straten, kaden, parken en pleinen

De kern van het raamwerk openbare ruimte wordt gevormd door het net van hoofdstraten in de Buiksloterham. Er wordt gestreefd naar een raster van verbindingen met meerdere routemogelijkheden om door het gebied te bewegen en die alle gebieden ontsluiten. Aan dit netwerk liggen de belangrijkste openbare ruimten, de parken en kaden. Deze zijn zodanig gepositioneerd dat het contact tussen land en water maximaal wordt benut. De openbare ruimte wordt zodanig verdeeld dat alle delen van de Buiksloterham in redelijke nabijheid liggen van de openbare plekken. Samen zullen de groene oevers zich op termijn presenteren als een groene, openbare route aan het IJ en het Zijkanaal I, aansluitend op de groene scheggen die aansluiten op Waterland. Dit in tegenstelling tot de harde kaden die de Zuidelijke IJ-oever domineren. Het Johan van Hasseltkanaal is een insteek die haaks op de groene route staat. Deze vormt het hart van de Buiksloterham, waarlangs de hoogste stedelijkheid geconcentreerd is. Hier komen zoals in de visie van het Investeringsbesluit is verwoord juist kaden met nautische functies. Een dergelijke branchering gaat overigens verder dan in het bestemmingsplan kan worden geregeld.

Basisprofiel

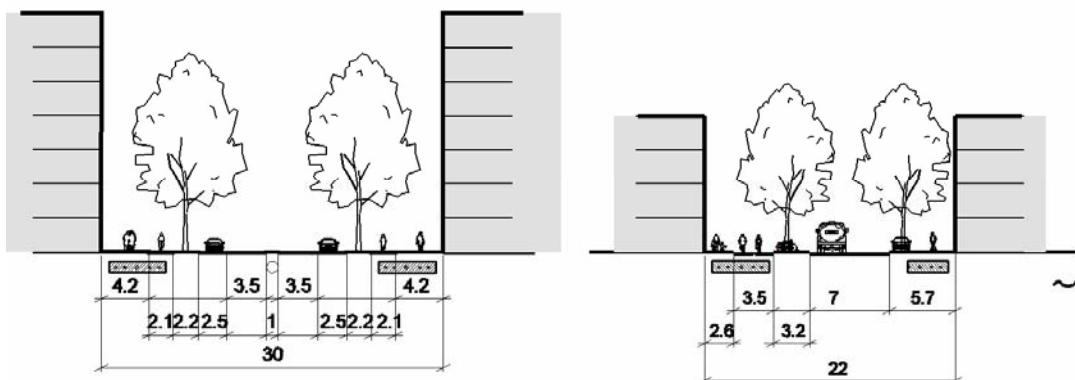
Er wordt onderscheid gemaakt in hoofdstraten en overige straten. De hoofdstraten vormen samen een raamwerk dat ingericht wordt op 50 kilometer per uur met vrijliggende fietspaden. Dit raamwerk bestaat uit bestaande wegprofielen en aanvullingen daarop. Overal wordt gestreefd naar een basisprofiel met een breedte van 30 meter. Profiel en inrichting vertonen een samenhangend beeld met een rijbaan van zwart asfalt, trottoirs van grijze betontegels en een fietspad van rood asfalt. Een bomenlaan van iepen wordt zodanig geplaatst dat voldoende ruimte is voor kabels en leidingen en veranderend gebruik van de straat zonder structurele aanpassingen binnen dit profiel op te vangen is. Uitgangspunt is een 2x1 rijbaan met parkeervakken aan weerszijden. Waar nodig kunnen de zijstroken benut worden voor opstelvakken of bushalteplaatsen. Dit stratenraamwerk vormt de ruggengraat van het ontwikkelingsproces in de Buiksloterham. Voor bestaande weggedeelten betekent dit een herprofilering en soms een verbreding. Het bestemmingsplan staat vooralsnog het bestaande alsook het nieuwe wegprofiel toe.

Het bestemmingsplan staat vooralsnog het bestaande alsook het gewenste toekomstige wegprofiel toe. Voor zover binnen de bestemmingsvlakken GD1 t/m GD9 wegen worden gerealiseerd mogen deze slechts worden gebruikt voor de ontsluiting van gebouwen. Wegen die gebruikt worden voor doorgaand verkeer zijn binnen deze bestemmingsvlakken niet toegestaan.

Indien de mogelijkheid zich voordoet, kunnen wegverbredingen worden gerealiseerd. Een mogelijkheid kan zich aandienen bij ingrijpende verbouwing van een bedrijfspand. Dan kan een beperkt deel van het perceel bij het verkeersareaal worden gevoegd. De bestaande bedrijven worden echter niet wegbestemd en hoeven dus niet per sé weg. Voor deze anticiperende aankopen door de gemeente zijn in de grondexploitatie financiële middelen gereserveerd.

De verbreding van het wegprofiel is wenselijk met het oog op de verkeersveiligheid voor fietsverkeer (programma "Duurzaam Veilig"). Het fietsnet wordt niet in één keer gerealiseerd. Het overgrote deel, waar ruimtelijk mogelijk, wordt voor 2015 aangelegd en voor de toekomst zijn ruimtelijk reserveringen aangehouden. Deze reserveringen worden benut als het definitieve profiel wordt aangelegd.

Conform verplichting uit het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) zijn voor de voornaamste wegen in plangebied de toekomstige wegprofielen weergegeven. Deze wegprofielen zijn in onderstaand figuur weergegeven. Figuur links: wegprofiel Ridderspoorweg, Papaverweg en Distelweg. Figuur rechts: wegprofiel Grasweg. In afwijking op onderstaande profielen krijgt de Asterweg een wegprofiel van 24,6 meter.



Wegprofielen voornaamste wegen

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

Johan van Hasseltkade

De noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal, de Johan van Hasseltkade, wordt in de toekomst één van de meest beeldbepalende ruimten van de Buiksloterham. Aan de kade bevinden zich de meeste winkels en voorzieningen, evenals horeca. De kade vormt dwars door de Buiksloterham de verbinding van Oud Noord met de IJ-oever en de NDSM-werf (Nieuw Noord). De kade is toegankelijk voor fietsers en voetgangers en in beperkte mate voor auto's, alleen bestemmingsverkeer. De kade wordt circa 25 meter breed met een zone voor voetgangers en verkeer aan de bebouwingszijde, een zone van haaks parkeren onder de bomen en een 10 meter vrije zone langs het water. Sfeer en gebruik worden bepaald door het programma in de plint van de bebouwing en op het water van het kanaal. Uitgangspunt is dat de kade altijd volledig openbaar blijft. Boten liggen nooit direct aan de kade, maar altijd ervoor aan een verzamelsteiger. Alle voorzieningen worden daarin opgenomen. Op de kade kunnen bezoekers parkeren.

Stedelijke plint en perifere detailhandel

Het openbare karakter van de Johan van Hasseltkade wordt versterkt door hieraan een stedelijke plint te maken. De begane grond heeft een verdiepingshoogte van minimaal 3,50 meter en is op de straat georiënteerd. De functie wonen komt op de begane grond beperkt voor. In deze plint is concentratie van commercieel voorzieningenprogramma voorzien.

Langs de Klaprozenweg is aan weerszijden een groot aantal perifere detailhandelvevestigingen (PDV) aanwezig. Ter versterking van deze functie is concentratie van PDV aan de oostzijde van de Klaprozenweg gewenst. Door de rooilijn terug te leggen ontstaat langs de Klaprozenweg ruimte voor logistiek en parkeren.

Groene IJ-oever, oeverparken en gedempt kanaal

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

De koppen aan Zijkanaal I en het Johan van Hasseltkanaal zijn groen. Net als bij de groene oever aan het IJ is de opzet helder en eenvoudig met stortstenen oevers, gras en bomen. Het zijn plekken die door hun ligging aan het open water een nog hogere potentiële gebruiksruimte krijgen.

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

Voltenuin

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

Water, openbare oevers en pontaanlandingen

Naast de 4,6 hectare groen voorzien in het plangebied, is het water in de Buiksloterham als extra openbare ruimte te beschouwen. Het schept ruimte in een dicht bebouwd gebied en is als vaarwater te gebruiken. Op strategische plekken worden openbare oevers of kaden aangelegd om de toegankelijkheid van het water te verbeteren.

De Buiksloterham heeft nu nauwelijks openbare oevers. Er wordt op ingezet om deze op strategische plekken wel te maken: langs het IJ, langs het Johan van Hasseltkanaal, en langs Zijkanaal I. Aan de oever wordt een plek gereserveerd om een pontaanlanding te kunnen maken. Langs de niet-openbare oevers aan de kanalen is een zone aangegeven voor steigers en de aanleg van boten zodat gebruik gemaakt kan worden van het water. Deze zone varieert van maximaal 25 meter langs de zuidkant van het Johan van Hasseltkanaal tot 5 meter in de smallere kanalen. Woonboten zijn hier niet toegestaan.

Havens en bruggen

De gebruiksmogelijkheid van de kanalen binnen het plangebied wordt bepaald door de doorvaarbaarheid van nieuwe bruggen. De brug in de Ridderspoorweg is een vaste brug met een uitneembaar deel. Ten oosten van de Ridderspoorweg wordt alleen "vast" drijvend programma voorzien. Verder is een brug over het Tolhuiskanaal voorzien. Over het Johan van Hasseltkanaal West en over Zijkanaal I wordt een beweegbare brug aangelegd. In Zijkanaal I is een werkhaven voorzien.

Bouwhoogte

De maximum bouwhoogte in het plangebied is 30 meter. Dit is een gangbare maat langs het IJ, van pakhuizen tot de kap van het Centraal Station. Op bepaalde plekken in de Buiksloterham worden uitzonderingen gemaakt. Langs de zuidkant van het Johan van Hasseltkanaal mag tot 60 meter hoog worden gebouwd, een maat die als uitzondering vaker aan het IJ voorkomt. Op deze plek worden geen buurkavels belast met de schaduwwerking. Aan enkele smallere insteekkanalen geldt hetzelfde principe, maar met een navenant lagere bouwhoogte van 45 meter. Tenslotte is op twee plekken tegenover de NDSM-werf een accent tot 100 meter gewenst. Dit komt overeen met de hoogte van de geplande nieuwe torens op Overhoeks.

Aangezien twee torens in de Buiksloterham hoger dan 60 meter zullen zijn, is conform het gestelde in het hoogbouwbeleid een studie naar de landschappelijke inpassing uitgevoerd (zie rapport "Buiksloterham. Studie landschappelijke inpassing", d.d. juli 2007). Volgens de stedenbouwkundige visie op het plangebied moet hoogbouw de Buiksloterham accentueren en tegenwicht bieden aan de hoogbouw op Overhoeks en het NDSM-terrein. Door geleidelijke opbouw van bouwhoogtes zijn de torens het hoogtepunt van een sequentie en markeren zij de rand van de Buiksloterham. Vroeger markeerden kranen en schoorstenen de hoogteverschillen in het gebied, deze functie wordt nu overgenomen door de torens. Van grote afstand zijn de torens van de Buiksloterham op meerdere locaties zichtbaar. Vanaf die locaties waar het historische zeventiende eeuwse stadsgezicht nog ongeschonden is, is de hoogbouw geheel niet zichtbaar. Waar de hoogbouw zichtbaar is, levert dit geen onacceptabele effecten op. De hoogbouw in de Buiksloterham heeft wat betreft schaduwwerking weinig invloed op de omliggende bebouwing.

Kaveldoorsteken

Kenmerk van de zuidelijke Buiksloterham is het vrijwel ontbreken van openbare oevers. Straten liggen centraal met kavels die aan weerszijden tot het water strekken. Vaak is de nabijheid van het water niet merkbaar, terwijl dit toch één van de troeven van het gebied is. Daarom wordt aangegeven waar bij herontwikkeling een kaveldoorsteek van weg naar water vereist is. Hiermee wordt visueel contact van weg naar water gemaakt. Dit is tevens de aansluiting van de kavel op de openbare weg, die gebruikt kan worden voor parkeren en tevens dient voor de afwikkeling van laden en lossen. Een kaveldoorsteek is dus geen openbare weg. Voortgebouwd wordt op de kenmerkende situatie waarbij de bebouwing overwegend haaks op weg en water is georiënteerd.

Verplichte gevellijn

In de noordelijke Buiksloterham is door demping van kanalen de historische structuur grotendeels verdwenen. Hier wordt de relatie tussen land en water versterkt door aanleg van openbare kaden. Om deze kadeprofielen te definiëren wordt bouwen in de gevellijn verplicht gesteld. Dit geldt niet alleen voor de kaden maar ook voor de belangrijkste straten. Langs de Papaverweg zijn nu al delen met een continue gevellijn. Voor de zuidelijke Buiksloterham worden gevellijnen slechts als maximum bebouwingsgrens gesteld, niet als verplichting. In de ontwikkeling ligt de nadruk op transparantie naar het water en de waterkanten worden niet gedefinieerd door openbare oevers.

Bouwhoogte en geluid

Een deel van de te realiseren bebouwing zal een afschermende werking hebben ten aanzien van het geluid van het verkeer en de bedrijven. Om in dit opzicht een optimaal effect te bereiken is in het bestemmingsplan de regel opgenomen dat de bebouwing achter de afschermende gevels niet hoger mag zijn dan die gevels. Dit geldt vanzelfsprekend niet voor de hoogbouwaccenten.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

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

De bestemmingsplanregeling is een juridische vertaling van hetgeen in deze toelichting omschreven staat met betrekking tot het ruimtelijk beleid voor het onderhavige gebied. De stedenbouwkundige en planologische overwegingen, specifiek voor dit gebied, maar in relatie tot het algemene beleid van rijk, provincie, waterschappen en gemeente, leiden tot een regeling waarin ongewenste ontwikkelingen worden uitgesloten. Getracht is het bestemmingsplan regeling zo op te zetten dat geen onnodige belemmeringen worden opgeworpen.

5.2 Bestemmingsplanvorm

Op grond van het principe dat het bestemmingsplan geen onnodige beperkingen moet opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied geldt voor het grootste deel van het gebied een gemengde bestemming (GD 1 t/m 9). Binnen deze bestemming is een veelheid aan functies toegestaan. Naast bijvoorbeeld bedrijven en diverse soorten voorzieningen zijn woningen direct of in de toekomst toegestaan. Hiermee wordt het streven om het grootste deel van het plangebied te laten transformeren van een puur werkgebied naar een woon/werkgebied, vertaald in een daarbij passende bestemmingsplanregeling.

Binnen de gemengde bestemming is niet overal rechtstreeks woningbouw toegestaan. Woningbouw is een milieugevoelige functie. Met name de Wet geluidhinder legt beperkingen op aan het toestaan van dit soort functies. Zolang het geluid dat door de bestaande bedrijven mag worden geproduceerd boven de maximaal toelaatbare waarden uitkomt kunnen op de betreffende locaties geen woningen worden toegestaan. Daarom kent dit bestemmingsplan voor wat betreft de milieugevoelige functies, binnen de gemengde bestemming twee soorten gebieden:

- De bestemmingsvlakken GD1, GD3 en GD5, waarbinnen de gemengde bestemming ook zonder meer wonen is toegestaan;
- De bestemmingsvlakken GD2, GD4, GD6 en GD7, waarbinnen woningen pas zijn toegestaan op het moment dat de milieusituatie (met name de geluidhinder) binnen de wettelijke grenzen mogelijk is. Op het

moment dat dit aan de orde is zal de woonfunctie door toepassing van een bestemmingsplanwijziging (een relatief korte procedure die in de voorschriften is opgenomen) aan de lijst van toegestane functies kunnen worden toegevoegd.

Een ander deel van het plangebied heeft een bedrijfsbestemming. Binnen deze bestemming zijn geen milieugevoelige functies toegestaan. Deze zullen hier ook niet worden toegestaan zolang dit bestemmingsplan van kracht is. Met andere woorden, de bedrijfsfunctie voert hier de boventoon en dit zal zo blijven. Binnen de bedrijfsbestemming zijn slechts functies toegestaan die niet conflicteren met de omliggende bedrijven. In grote lijnen geldt dit ook voor de bestemmingen water, groen en verkeer. Ook hier is sprake van een duidelijke hoofdfunctie, waarbij andere functies slechts een ondergeschikte rol kunnen spelen.

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Uitgangspunt is dat binnen het gehele gebied een bouwhoogte van 30 meter is toegestaan. Daar waar dit om stedenbouwkundige redenen gewenst is, geldt een afwijkende hogere of lagere bouwhoogte. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden vanuit dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, strikt noodzakelijk is.

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

5.3 Voorschriften en plankaart

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

Artikel 1 Begripsbepalingen

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

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

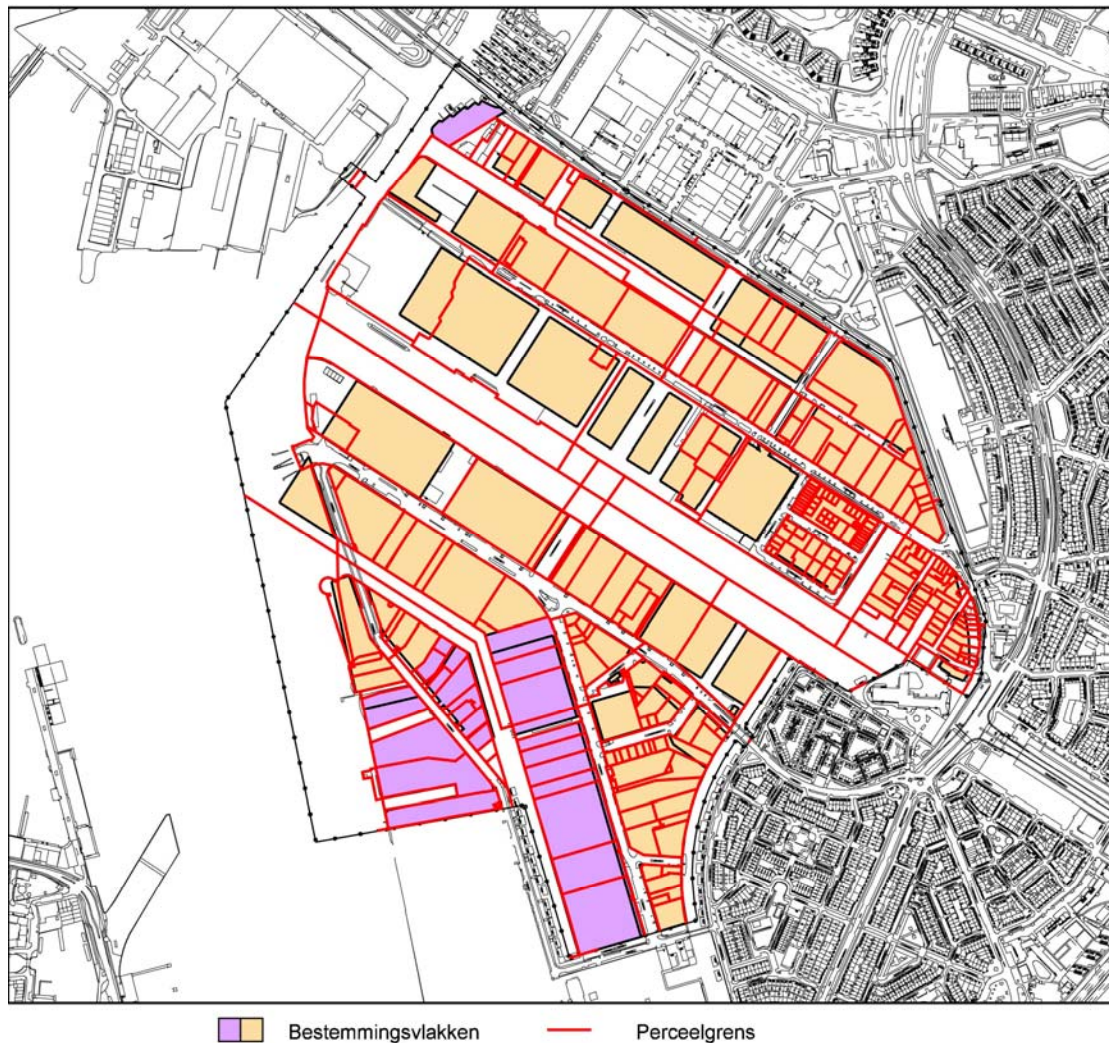
Artikel 3 Bedrijf 1 en 2

Het artikel heeft betrekking op die delen van het plangebied waar de bedrijfsfunctie als meest prominente functie geldt. Het betreft het bedrijventerrein dat is gelegen langs de IJ-oever en een kleiner gebied aan de noordwest zijde van het bestemmingsplan, waar een scheepswerf is gevestigd. In beide gebieden zijn zogenoemde A-inrichtingen

gevestigd. Dit zijn bedrijven die relatief veel geluidhinder produceren en daarom alleen zijn toegestaan op gezonde industrieterreinen. Daarom zijn de betreffende bedrijfsgebieden ook aangemerkt als gezonde terreinen. De aanwezigheid van deze A-inrichtingen maakt dat woningbouw hier geen optie is. Het streven is er ook niet op gericht om binnen deze gebieden op termijn woningbouw te realiseren. Lid 1 geeft een opsomming van de overige functies die, onder de in de overige leden genoemde voorwaarden, zijn toegestaan.

De opbouw van dit artikel komt overeen met de standaardopbouw van de artikelen die betrekking hebben op een bestemming: Na de opsomming van toegestane functies in lid 1 volgen de bouwregels. Dit zijn de voorschriften die betrekking hebben op de plaats en de omvang van de toegestane bouwvolumes. In het daaropvolgende lid zijn de gebruiksvoorschriften aangegeven. Deze geven aan binnen welke kaders de in lid 1 genoemde functies zijn toegestaan. Naast de bouwvoorschriften moeten bouwaanvragen ook voldoen aan deze gebruiksvoorschriften.

De floorspace-index (fsi) geeft, als zijnde een bouwvoorschrift aan hoe groot het brutovloeroppervlak van de gebouwen op een perceel mag zijn. De in dit artikel gehanteerde maximum fsi van 1 betekent bijvoorbeeld dat het totale brutovloeroppervlak per perceel net zo groot mag zijn als het oppervlak van het perceel. Als bijvoorbeeld 1/3 van het perceel wordt bebouwd, zijn maximaal 3 bouwlagen toegestaan. Uitzondering vormt de strook binnen bestemming B1 langs het IJ, waar een maximale fsi van 1,5 geldt.



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

Een bijzondere beperking volgt uit de aanwezigheid van een BEVI-bedrijf. Vanwege veiligheidsnormen zijn tot op zekere afstand van dit bedrijf geen kwetsbare of beperkt-kwetsbare functies toegestaan. Het gaat daarbij om functies waar relatief veel mensen aanwezig kunnen zijn. Dat zijn niet alleen woningen, maar ook bijvoorbeeld bedrijven met een hoge arbeidsdichtheid. De normen van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) zijn hier van toepassing. De beperking geldt binnen de 10^{-6} -contour. Deze contour is op de plankaart aangegeven. Zie ook paragraaf 8.1 van deze toelichting.

Om inzicht te krijgen in de toekomstige invloed dat elk bedrijfstype op de woonomgeving heeft, is per type bedrijf de potentiële milieubelasting bepaald, aangegeven in een minimumafstand ten opzichte van een milieugevoelige bestemming zoals wonen. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bedrijf. Dat wil zeggen dat de afstanden niet de feitelijke milieuhinder geven, maar gebaseerd zijn op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf, representatief voor die specifieke bedrijfsvoering. De afstanden hebben derhalve een indicatief karakter. De potentiële milieubelasting wordt bepaald door de activiteiten van een bedrijfstype. Voor alle bedrijven in het plangebied is de vergunde en feitelijke milieuhinder nauwkeurig in beeld gebracht.

Bedrijven worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in vijf milieuhindercategorieën, oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes een lijst gemaakt, waarbij voor diverse type bedrijven minimumafstanden zijn gegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk.

De aanbevolen afstand tussen een bedrijfsterrein en een rustig, monofunctioneel woongebied neemt toe naarmate op het betreffende terrein bedrijven uit een zwaardere categorie zijn toegestaan.

Categorie 1: afstand tot woningen 10 meter
Categorie 2: afstand tot woningen 30 meter
Categorie 3: afstand tot woningen 50 of 100 meter
Categorie 4: afstand tot woningen 200 of 300 meter
Categorie 5: afstand tot woningen 500, 700 of 1000 meter

Wanneer geen sprake is van een rustig woongebied, maar, zoals in het onderhavige geval, van een gemengd stedelijk gebied kan een kortere afstand worden gehanteerd. Vandaar dat in dit bestemmingsplan de afstand tussen het gebied binnen de bedrijfsbestemming waar bedrijven uit milieuhindercategorie 3 zijn toegestaan en het gemengde gebied is gesteld op 50 meter.

De VNG-lijst is het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen bedrijven zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de voorschriften van dit bestemmingsplan. In dit plangebied zijn geen bedrijven toegestaan uit een categorie hoger dan categorie 3, deze zijn dan ook niet in deze lijst opgenomen.

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

Let wel, zoals uit de bestemmingsomschrijving van lid 1 blijkt zijn ook andere functies toegestaan. De bedrijvenregeling zoals opgenomen in dit bestemmingsplan heeft echter slechts betrekking op bedrijven. De toelaatbaarheid van andere functies, ook voor wat betreft de mogelijke milieuhinder, wordt niet geregeld door middel van de bedrijvenlijst maar door de overige eisen (bouwvoorschriften en functieregeling) die hieraan in de voorschriften worden gesteld. Per functie wordt bezien of deze toelaatbaar is en zo ja onder welke voorwaarden.

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen bedrijf zal in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatst bedrijf. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de vrijstellingsbepalingen in werking dienen te treden.

Binnen de bestemming B1 zijn bedrijven toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3. Het maximum van categorie 3 komt voort uit het feit dat milieugevoelige functies zoals wonen binnen deze bedrijfsbestemming weliswaar niet zijn toegestaan, maar wel in de directe nabijheid aanwezig zijn of nog kunnen worden gerealiseerd. Binnen de bestemming B2 zijn bedrijven toegestaan voor zover zij vallen onder milieuhindercategorie 1 of 2. Bedrijven die categorie 3.1 scoren voor wat het milieuhindersaspect geluid zijn hier wel toegestaan.

De al aanwezige bedrijven die in een hogere milieucategorie vallen zijn als uitzondering bestemd. Zij worden toegestaan, maar de toegestane overschrijdingen gelden niet voor opvolgende bedrijven. Gewoonlijk zou de aanwezigheid van bedrijven uit categorie 4 en 5 betekenen dat woningbouw pas op grotere afstand mogelijk zou zijn. Milieutechnische maatregelen en/of vergunningtechnische beperkingen, overeengekomen in overleg met deze bedrijven, zorgen ervoor dat zij in de praktijk niet conflicteren met de omliggende milieugevoelige functies. Bovendien zijn sommige bestaande bedrijven op een dusdanige afstand van de dichtstbijzijnde woningbouw gevestigd, dat van milieuhinder geen sprake is. Zie voor een nadere uiteenzetting van zaken hoofdstuk 6 (milieu) van deze toelichting.

Hieronder wordt per betreffend bedrijf gemotiveerd waarom deze overschrijdingen in dit plangebied toch niet tot onacceptabele milieuhygiënische situaties leiden.

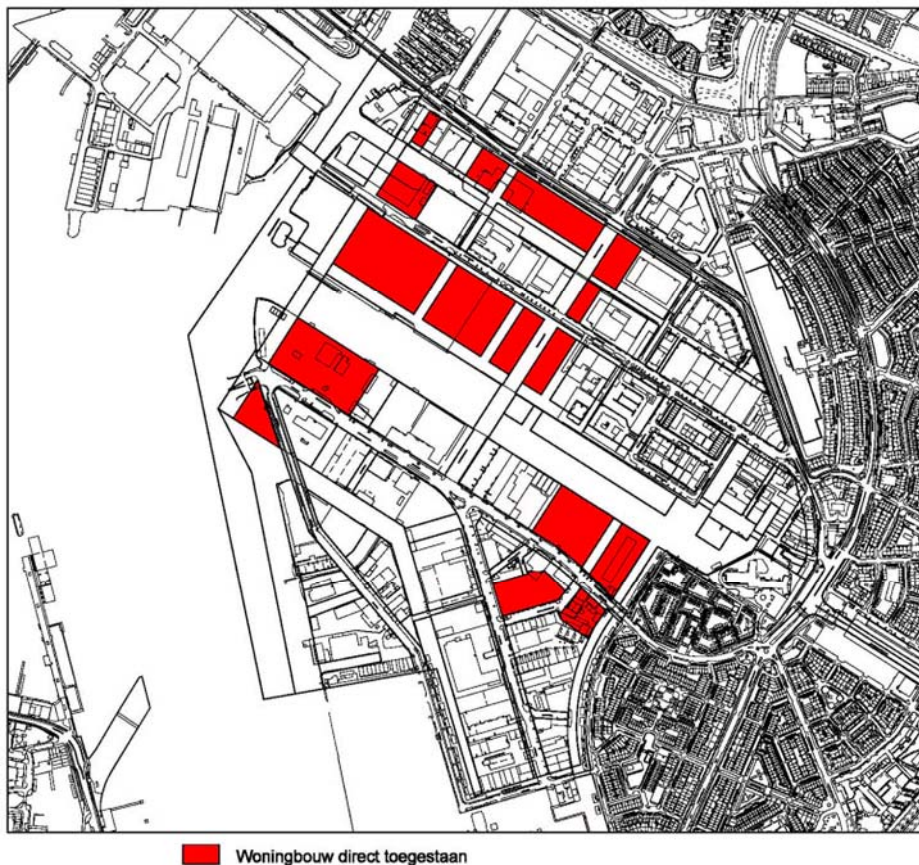
- Stella Maris, Klaprozenweg 71. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.1 (SBI 3514 Scheepsbouw- en reparatie voor metalen schepen ≥ 25 meter). De richtafstand voor geluid bedraagt 500 meter, voor geur en stof 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 50 meter. De werkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats gedurende enkele dagen per jaar. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 55/25/25 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting van het bedrijf niet conflicteert met de geplande woningbouw.
- Tri-Sure deivision (voorheen Greif), Asterweg 21-25. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 287 Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.). De richtafstand bedraagt 100 meter voor geluid. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbestemming bedraagt circa 100 meter. Met het bedrijf is overeenstemming bereikt met betrekking tot de geluidsbelasting op de geplande woningbouw. Het bedrijf produceert in beperkte mate geurhinder. In de milieuvergunning zijn voor geur voorschriften opgenomen, waardoor de geurhinder voor het overgrote deel wordt opgeheven. Enige restgeur wordt acceptabel geacht.
- Omya Netherlands (voorheen Norwegian Talc), Grasweg 47. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.2 (SBI 2674 Natuursteenbewerking met breken en zeven met productiecapaciteit van meer dan 100.000 ton/jaar). Vanuit het criterium geluid is een richtafstand van 700 meter gewenst. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woningbouw bedraagt circa 350 meter. Alle werkzaamheden zijn in pandig en er vindt slechts beperkte diffuse stofemissie plaats bij overslag. Qua stofhinder kan het bedrijf beschouwd worden als een 4.1 categorie, waarbij voor stof een richtafstand van 200 meter wordt gegeven. In het kader van het bestemmingsplan Overhoeks heeft het bedrijf geluidwerende voorzieningen getroffen waardoor de geluidemissie op de geplande woningbouw acceptabel is geworden.

- Zikking & Schriek, Grasweg 41F. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.1 (SBI 3514 Scheepsbouw- en reparatie voor metalen schepen ≥ 25 meter). De richtafstand voor geluid bedraagt 500 meter, voor geur en stof 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 400 meter. Dit bedrijf repareert en reviseert scheepsmotoren en draait deze alleen in de dagperiode proef. Aan het bedrijf is een milieuvergunning verstrekt waarin het bedrijf relatief weinig geluidruimte is gegeven. Dit bedrijf veroorzaakt dan ook aanzienlijk minder geluid dan een standaard bedrijf binnen deze bedrijfscategorie. Aan de geluidsbelasting op de toekomstige woningen geeft het bedrijf een te verwaarlozen bijdrage.

Artikel 4 Gemengd 1 t/m 9

Dit artikel bevat relatief veel bouw- en gebruiksvoorschriften. Het is van belang om een onderscheid te maken tussen voorschriften die betrekking hebben op alle bestemmingsvlakken en voorschriften die specifiek van toepassing zijn op specifieke bestemmingsvlakken. Lid 2 en 3 beginnen met de algemene bepalingen, waarna de specifieke bepalingen volgen.

De bestemming 'Gemengd' kent een veelheid aan toegestane functies. De bestaande situatie met voornamelijk bedrijven past binnen deze bestemmingsregeling, maar ook een transformatie naar een woon/werkgebied is, onder voorwaarden, mogelijk. Een belangrijke beperking volgt uit de heersende geluidssituatie in het gebied, veroorzaakt door de aanwezige bedrijven. Voor zover de milieuhinder nog te groot is om milieugevoelige functies (met name wonen) nu al toe te staan zijn deze in eerste instantie niet toegestaan. Dit geldt binnen de bestemmingsvlakken GD2, 4, 6 en 7. Artikel 5, onlosmakelijk verbonden met artikel 4, voorziet echter wel in de mogelijkheid om, wanneer dit met name milieutechnisch mogelijk is, deze functies via een wijzigingsbevoegdheid alsnog toe te staan. De bijbehorende procedure is geregeld in artikel 14 van de voorschriften.



Voor de bestemmingsvlakken GD1, 3 en 5 zijn woningen zonder meer toegestaan, maar geldt een maximumpercentage woningbouw per kadastrale eenheid. Een dergelijk percentage geldt op grond van artikel 5 overigens ook binnen de bestemmingsvlakken GD2, G4 en G6 zodra hier, na wijziging van het plan ook woningen zijn toegestaan.

De voorschriften met betrekking tot het bouwen zijn ook hier ondergebracht in lid 2. In afwijking van de algemeen geldende maximumbouwhoogte zijn incidenteel hogere bouwhoogten van 45 tot 100 meter toegestaan. Burgemeester en wethouders kunnen aan concrete bouwplannen hoger dan 30 meter nadere eisen stellen om onaanvaardbare gevolgen op het gebied van windhinder en schaduwwerking te voorkomen. Hieraan kan in aanvulling op de reeds uitgevoerde studie naar landschappelijke inpassing van de hoogbouw, een nader onderzoek naar de hoogbouweffecten dat specifiek is afgestemd op een concreet bouwplan ten grondslag liggen.

Plaatselijk geldt ook een lager maximum van 20 meter. Deze 20 meter geldt alleen voor de gevels aan het water. Daarachter mag de bebouwing hoger worden zolang deze maar niet uitkomt boven de denkbeeldige lijn getrokken vanaf het punt in de voorgevellijn op 20 meter hoogte onder een hoek van 45 graden.

De regeling met betrekking tot de maximum floorspace-index komt overeen met de regeling zoals toegelicht bij de bestemming 'Bedrijf', met dien verstande dat in die gevallen dat een perceel bestaat uit meerdere bestemmingsvlakken, het maximum geldt per bestemmingsvlak. Voor de bestemmingsvlakken GD5 geldt bijvoorbeeld een fsi van 3,5 per perceel, hetgeen betekent dat het gerealiseerde vloeroppervlak binnen een perceel maximaal 3,5 keer zo groot mag zijn als het grondoppervlak van het perceel, maar voor de enkele percelen die bestaan uit meerdere bestemmingsvlakken geldt dat het gerealiseerde vloeroppervlak binnen een bestemmingsvlak niet groter mag zijn dan 3,5 keer dat bestemmingsvlak. Ook al zou op grond van de totale perceelsgrootte meer zijn toegestaan. De fsi-regeling geldt niet voor de gebieden waar een maximumbouwhoogte van 100 meter geldt.

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

Naast de plaatselijk aangegeven verplichte gevellijn is een aantal gevels op de plankaart nader aangeduid met 'Geluidwering'. Waar de regeling van de verplichte rooilijn strekt tot het bereiken van een bepaald stedenbouwkundig kwaliteitsniveau heeft de regeling voor geluidwering als doel om te komen tot een goede geluidssituatie. Deze regeling heeft niet zozeer betrekking op de gevel zelf, maar op de relatie tussen de gevel en de achterliggende bebouwing. De bebouwing achter de betreffende gevels mag, de in het voorschrift aangegeven uitzonderingen daargelaten, niet hoger zijn dan het laagste deel van die gevel. Deze regel heeft tot gevolg dat de betrokken gevels een geluidafschermende werking hebben ten opzichte van de achterliggende bebouwing. Op deze wijze wordt de geluidhinder van het wegverkeer en de industrie beperkt tot de buitenste rand van het bestemmingsvlak, zonder dat al te beperkend wordt vastgelegd op welke wijze de bestemmingsvlakken moeten worden ingevuld.

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

De bestemmingsvlakken GD7 en G8 hebben betrekking op de waterkavels. Hier zijn slechts gebouwen toegestaan voor zover deze drijven. Uit de jurisprudentie volgt dat drijvende constructies die constructief verbonden zijn aan meerpalen of de oever, gezien worden als gebouwen in de zin van de Woningwet en de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Op dit soort gebouwen wordt gedoeld bij het voorschrift dat gebouwen binnen deze bestemmingsvlakken

moeten drijven. Drijvende constructies die niet als gebouw worden gezien zijn hiermee echter niet uitgesloten. Overigens geldt voor al deze constructies dat zij niet direct op de kade mogen worden aangemeerd. Dat betekent dat de ontsluiting altijd via een steiger moet plaatsvinden.

Voor de bestemmingsvlakken GD4 en GD5, voor zover gelegen langs het IJ geldt een voorschrift dat er voor moet zorgen dat een uit de koers geraakt schip geen gevaar vormt voor de bebouwing. Daarbij kan gekozen worden voor een aanvaarbescherming in het water of voor het 20 meter terugliggend bouwen van de gebouwen.

Naast deze bouwvoorschriften en de genoemde gebruiksbeperkingen volgend uit de geluidssituatie geeft lid 3 nog een aantal voorwaarden aan voor het gebruik. Voor de meeste in de vorm van een maximumvloeroppervlak, maar voor wonen in de vorm van een maximumpercentage per bebouwingsvlak. Daarnaast geldt voor wonen nog een maximaantal van 2.000 woningen, geldend voor de bestemmingsvlakken GD1, 3 en 5.

Detailhandel is slechts op twee locaties toegestaan: in de stedelijke plint aan de noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal en binnen de twee meest noordoostelijke bestemmingsvlakken van het plangebied. In de stedelijke plint geldt de beperking dat maximaal 1000 m² aan winkels voor dagelijkse goederen mag worden gerealiseerd. Bij die twee laatste vlakken geldt de beperking dat hier slechts detailhandel in volumineuze goederen is toegestaan. Daarbij is laden en lossen uitsluitend via de Klaprozenweg toegestaan.

Voor parkeren gelden per functie verschillende normen. Voor wonen is een maximum van 1,2 parkeerplaatsen per woning opgenomen. Dit betekent in de praktijk dat bij de realisatie van een woning één parkeerplaats mag worden gerealiseerd. Maar als bijvoorbeeld een bouwblok met tien woningen wordt gebouwd mogen hier 12 parkeerplaatsen bij worden gemaakt. Voor de overige functies geldt een parkeernorm die is gerelateerd aan het totaal gerealiseerde vloeroppervlak van de betreffende functie.

Binnen de bestemming "Gemengde doeleinden" zijn bedrijven toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Categorie 3.1 is de lichtste subcategorie binnen categorie 3. Voor bedrijven die vallen in deze subcategorie geldt als extra voorwaarden dat zij op grond van de milieuaspecten geur, gevaar en stof niet hoger scoren dan bedrijven uit categorie 2. Bedrijven die ten aanzien van het aspect gevaar categorie 2 scoren worden, anders dan in de VNG-methodiek waar ten aanzien van gevaar het maximum op categorie 1 is gesteld, ook aanvaardbaar geacht. Onderzoek naar de praktijksituatie in het plangebied heeft uitgewezen dat het slechts om een aantal bedrijven gaat dat een gasfles, olie of verf heeft opgeslagen. Deze bedrijven, niet vallend onder het BEVI of het Vuurwerkbesluit, vormen geen onaanvaardbaar risico voor de milieugevoelige functies en zijn goed inpasbaar in een gemengd gebied.

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

De Staat van Inrichtingen geeft naast een algemene milieuhindercategorie per bedrijfstype ook een indicatie voor de te verwachten verkeersaantrekkende werking, apart voor personen- als goederenverkeer. Voor bedrijven gelegen langs de hoofdwegen in het plangebied geldt een maximum van 2 voor vrachtverkeer en 3 voor personenverkeer. Voor de overige wegen geldt een lager maximum van respectievelijk 1 en 2.

De reeds aanwezige bedrijven die boven de gestelde maxima uitkomen krijgen een maatwerkbestemming. Zij worden toegestaan, maar de toegestane overschrijdingen gelden niet voor de opvolgende bedrijven. Milieutechnische maatregelen en/of vergunningtechnische beperkingen, overeengekomen in overleg met deze bedrijven, zorgen ervoor dat zij in de praktijk niet conflicteren met de omliggende milieugevoelige functies. Sommige bestaande bedrijven zijn

op een dusdanige afstand van de dichtstbijzijnde woningbouw gevestigd, dat van milieuhinder geen sprake is. Hieronder wordt per betreffend bedrijf gemotiveerd waarom deze overschrijdingen in dit plangebied toch niet tot onacceptabele milieuhygiënische situaties leiden.

- Stiletto Triltechniek, Klaprozenweg 63. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 291 Machine- en apparatenfabrieken met productieoppervlak < 2.000 m²). De richtafstand voor geluid bedraagt in principe 100 meter. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 65/60/55 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 1 meter. De geluidsbelasting op de geplande woningbouw is daarmee acceptabel. Met dit bedrijf is overeenstemming bereikt over aankoop van de locatie in 2012 in verband met de aanleg van de westelijke ontsluitingsroute.
- Barsum, Klaprozenweg 65. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autosputinrichtingen). De richtafstand voor geur bedraagt 50 meter en voor geluid 100 meter. Met dit bedrijf is overeenstemming bereikt over aankoop van de locatie in 2012 in verband met de aanleg van de westelijke ontsluitingsroute.
- Diestam, Klaprozenweg 69. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2852.1 Overige metaalbewerkende industrie). De richtafstand voor geluid bedraagt in principe 100 meter. Dit bedrijf verricht scheeps- en machine reparaties. In de inrichting worden machines en motoren gerepareerd en vinden las-, slijp- en boorwerkzaamheden plaats. In de vergunning van het bedrijf zijn voor geluid de grenswaarden opgenomen van 50/45/40 dB(A) gedurende resp. de dag-, avond en nachtperiode op een afstand van 50 meter vanuit de inrichting. Op basis van dit voorschrift is de geluidhinder van het bedrijf niet meer dan van een categorie 3.1 bedrijf. Met dit bedrijf is overeenstemming bereikt over aankoop van de locatie in 2012 in verband met de aanleg van de westelijke ontsluitingsroute.
- Schietvereniging John Wesley Hardin, Papaverweg 15. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.1 (SBI 9262.1 Schietinrichtingen – binnenbanen: geweer- en pistoolbanen). Voor dergelijke schietinrichtingen bedraagt de richtafstand voor geluid 200 meter. De afstand tot de geplande woningbouw bedraagt 275 meter. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 55/50/45 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 1 meter voor de meest nabij gelegen woningen. De afstand tot de huidige, bestaande woonbebouwing bedraagt circa 80 meter. De geluideisen gelden dus op deze afstand. Omdat de toekomstige bebouwing ruim drie maal verder weg is gelegen is de geluidbelasting op de geplande woningbouw hierdoor acceptabel.
- J. Bakker, Papaverweg 18. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2851.12 Metaaloppervlaktebehandeling met lakspuiten en moffelen). De richtafstanden voor geur en geluid bedragen 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 300 meter, zodat ruimschoots aan de richtafstanden voor geur en geluid wordt voldaan. Bovendien zijn in de milieuvergunning voor geluid grenswaarden opgenomen van 50/45/40 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Hierdoor komt de geluidhinder overeen met een bedrijf uit categorie 3.1.
- Kwekkeboom, Papaverweg 36. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.1 (SBI 1518 Vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaarmaaltijden met productieoppervlak < 2.000 m²). De richtafstand is in het algemeen 50 meter voor geur en geluid. De dichtstbijzijnde toekomstige woningbouw bevindt zich op circa 150 meter, zodat ruimschoots aan de richtafstanden worden voldaan. Het betreft hier echter kleinschalige bedrijfsvoering (qua bedrijfsoppervlak een vierde van de gestelde norm) waardoor de milieuhinder aanzienlijk minder zal zijn dan aangenomen in de algemene bedrijfssoort.
- NUON onderstation, Papaverweg 50. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.2 (SBI 4034 Elektriciteitsdistributiebedrijven met transformatorvermogen 200 – 1000 MVA). De richtafstanden voor geluid bedraagt 300 meter, de richtafstand voor gevaar is 50 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige

woonbebouwing is circa 60 meter. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 55/50/45 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Met het bedrijf is overeenstemming bereikt over te treffen maatregelen om de geluidemissie terug te dringen, zodat de geluidsbelasting op de geplande woningbouw acceptabel wordt.

- Waternet Baggerwerk en drijfvuilophaaldienst, Papaverweg 54. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.1 (SBI 9002.1 Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.). Een richtafstand van 50 meter is gewenst vanuit de criteria geur en geluid. Het bedrijf heeft vergoederde plannen voor nieuwbouw. De baggerwerkzaamheden zullen niet meer vanuit het plangebied worden verricht. Aan de nieuwbouw wordt door de gemeente de eis gesteld dat de geurhinder wordt opgeheven. Voor geluid is de eis gesteld dat de geluidsbijdrage van het bedrijf niet mag leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor de geluidsbelasting op de toekomstige woningen.
- The Tr8 Company, Witbolstraat 13. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 1582 Banket-, biscuit- en koekfabrieken met productiecapaciteit van 2500 kg meel/week). De richtafstand voor dit soort bedrijven vanuit geluid en geur bedraagt 100 meter. De dichtstbijzijnde woningbouw bevindt zich op circa 150 meter, zodat aan de gegeven richtafstanden ruimschoots voldaan. Daarmee kan geconcludeerd worden dat de toekomstige woningbouw geen milieuhinder van dit bedrijf ondervindt.
- Deltour, Veldbiesstraat 10. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2852.1 Overige metaalbewerkende industrie). De richtafstand voor geluid bedraagt in principe 100 meter. De dichtstbijzijnde toekomstige woningbouw bevindt zich op circa 125 meter, zodat ruimschoots aan de richtafstanden wordt voldaan. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 40/30/25 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Hierdoor komt de geluidhinder overeen met een bedrijf uit categorie 3.1.
- Schietvereniging Corps Oud Mariniers, Korte Papaverweg 14A. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 4.1 (SBI 9262.1 Schietinrichtingen – binnenbanen: geweer- en pistoolbanen). Voor dergelijke schietinrichtingen bedraagt de richtafstand voor geluid 200 meter. De afstand tot de geplande woningbouw bedraagt 275 meter. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 55/50/45 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 1 meter voor de gevels van niet tot de inrichting behorende woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. De afstand tot de huidige, bestaande woonbebouwing bedraagt circa 80 meter. De geluideisen gelden dus op deze afstand. Omdat de toekomstige bebouwing ruim drie maal verder weg is gelegen is de geluidbelasting op de geplande woningbouw hierdoor acceptabel.
- Lexco Plaatwerkerij, Korte Papaverweg 14B. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). De richtafstand voor geur bedraagt 50 meter en voor geluid 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 250 meter, zodat ruimschoots aan de richtafstanden wordt voldaan.
- Odads autoschade, Papaverhoek 35-37. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). De richtafstand voor geur bedraagt 50 meter en voor geluid 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 275 meter, zodat ruimschoots aan de richtafstanden wordt voldaan.
- Kluivert Autoschade, Papaverhoek 39. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen). De richtafstand voor geur bedraagt 50 meter en voor geluid 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 275 meter, zodat ruimschoots aan de richtafstanden wordt voldaan.

- CPM Europe, Distelweg 89-91. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 291 Machines- en apparatenfabrieken met productieoppervlak < 2.000 m²) Metaaloppervlaktebehandeling met lakspuiten en moffelen). De gegeven afstanden voor geur en geluid zijn maximaal 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woningbouw is circa 50 meter. Voor het bedrijf geldt een nader eis voor geluid waarin een maximale geluidsbelasting is toegestaan van 38/38/30 dB(A) gedurende resp. de dag-, avond en nachtperiode op een afstand van 50 meter vanuit de inrichting. Op basis van dit voorschrift is de geluidhinder van het bedrijf niet meer dan van een categorie 3.1 bedrijf. Er zijn geen geurklachten bekend van het bedrijf en het bedrijf heeft geen waarneembare geurhinder, waarbij een afstand van 50 meter tot de toekomstige woningbouw volstaat.
- Wegter & Zn., Distelweg 91-95. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2851.12 Metaaloppervlaktebehandeling met lakspuiten en moffelen). Het betreft hier een relatief klein spuit- en moffelbedrijf waar aluminium en staal worden gecoat. De richtafstanden voor geur en geluid bedragen 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 75 meter. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden zijn opgenomen van 52/25/25 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Hierdoor komt de geluidhinder overeen met een bedrijf uit categorie 3.1. Er vindt voornamelijk moffelen plaats en sporadisch spuitwerk. Hierdoor zal de emissie van geur beduidend kleiner zijn dan bij een standaard spuitbedrijf uit categorie 3.2, waarbij een afstand van 75 meter tot de toekomstige woningbouw volstaat.
- Air Products, Distelweg 99-105. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 5.1 (SBI 2411.3 Vervaardiging van industriële gassen, explosief). Voor gevaar is voor dergelijke bedrijven een richtafstand van 300 meter wenselijk. Voor geluid geldt een richtafstand van 500 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbestemming bedraagt 250 meter. Het onderzoeksrapport naar externe veiligheid, opgesteld in opdracht van de gemeente, geeft aan dat het invloedsgebied van het bedrijf circa 200 meter bedraagt. Binnen deze afstand is geen woningbouw gepland. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 50/45/40 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Dat komt overeen met een bedrijf uit categorie 3.1.
- NedCoat Amsterdam, Distelweg 107-111. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 2851.3 Metaaloppervlaktebehandeling met thermisch verzinken). De richtafstanden voor geur en geluid bedragen 100 meter. De afstand tot de dichtstbijzijnde toekomstige woonbebouwing is circa 50 meter. Met het bedrijf is overeenstemming bereikt over te treffen maatregelen om de geluidemissie (inclusief piekgeluiden) terug te dringen, zodat de geluidsbelasting op de geplande woningbouw acceptabel wordt. Geur kan ontstaan bij gebruik van vluchtige ontvettingsmiddelen en bij het thermisch verzinken. Het gebruik van vluchtige ontvettingsmiddelen is echter gering. Het thermisch verzinken is geen sterke geurbron waardoor de geurhinder overeenkomt met een bedrijf uit maximaal categorie 3.1, waarbij een afstand van 50 meter tot toekomstige woningbouw volstaat.
- Noord Amsterdamse Machinefabriek, Asterweg 16. Dit bedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 291 Machine- en apparatenfabrieken met productieoppervlak < 2.000 m²). De richtafstand voor geluid bedraagt in principe 100 meter. De afstand tot de geplande woningbouw bedraagt 150 meter, zodat aan de richtafstand wordt voldaan. In de milieuvergunning zijn voor geluid grenswaarden opgenomen van 40/36/30 dB(A) gedurende dag-, avond- en nachtperiode op een afstand van 50 meter. Op basis van dit voorschrift komt de geluidhinder overeen met een bedrijf uit categorie 2.
- Garage Dew Kalloe, Asterweg 18. Dit autoschadeherstelbedrijf is ingedeeld in categorie 3.2 (SBI 5020.4 Autoplaatwerkerijen en autospuitinrichtingen) en heeft een richtafstand voor geur van 50 meter en 100 meter voor geluid. Voor het bedrijf geldt echter een nadere geluidseis waarin maximaal 50/45/30 dB(A) is toegestaan gedurende de dag-, avond- en nachtperiode op 50 meter afstand. Op grond hiervan is de geluidhinder niet meer dan overeenkomt met een categorie 3.1 bedrijf. De dichtstbijzijnde geplande woningbouw is op 65 meter

afstand dus aan de gegeven afstanden wordt voldaan.

Voor zover gronden zijn gelegen binnen de 10^{-6} -contour van het BEVI-bedrijf geldt ook hier de beperking dat geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functies zijn toegestaan. Zie ook de toelichting bij de bestemming 'Bedrijf'.

Artikel 5 Wijzigingsbevoegdheid

Dit artikel hangt direct samen met artikel 4. Dit artikel is opgenomen omdat de milieutechnische situatie binnen de bestemmingsvlakken GD2, 4, 6 en 7 woningbouw nu nog niet mogelijk maakt. Bij de toelichting op artikel 4 is een belangrijke voorwaarde genoemd; een verbetering van de geluidssituatie conform de normen van de Wet geluidhinder. Indien de in die wet genoemde voorkeursgrenswaarden worden gehaald en ook geen andere belemmeringen meer bestaan om woningbouw binnen de bestemmingsvlakken GD2, 4, 6 en 7 te realiseren, kan de wijzigingsbevoegdheid zonder meer worden toegepast. Indien de voorkeursgrenswaarden niet worden gehaald, maar de maximumwaarden niet (meer) worden overschreden kan toch woningbouw worden toegestaan mits door het bevoegd gezag voorafgaand aan de vaststelling van de bestemmingsplanwijziging hogere grenswaarden worden vastgesteld.

Daarnaast moet voorafgaand aan de vaststelling van een wijziging worden getoetst of wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Worden bijvoorbeeld de bestaande belangen, onder meer van de omliggende bedrijven, op een goede manier behartigd, is bijvoorbeeld een goede verkeersafwikkeling mogelijk?

Anders dan voor de bestemmingsvlakken GD1, 3 en 5 is geen maximumwoningaantal opgenomen. Het maximum woningaantal, dat via de wijzigingsbevoegdheid mogelijk wordt gemaakt, volgt uit de maximaal toegestane fsi (brutovloeroppervlakte per kavel) en het een maximumpercentage per bebouwingsvlak.

Artikel 6 Groen 1 en 2

Dit artikel kent de gangbare inhoud van een artikel dat gaat over de groengebieden binnen een bestemmingsplan. Bijzonderheid is dat binnen één van de bestemmingsvlakken (G2) een school is voorzien. Vandaar dat in de bestemmingsomschrijving ook de functie 'maatschappelijke voorzieningen' is opgenomen. Binnen de bestemmingsvlakken G1 is overigens geen school of andere maatschappelijke voorziening opgenomen. Om de exacte locatie van de school binnen het bestemmingsvlak niet vast te leggen is hiervoor geen bestemmingsvlak 'maatschappelijke voorziening' aangegeven. De bestaande bebouwing langs de Asterdwarweg is daarentegen wel als een aparte bestemming opgenomen.

De in de bestemmingsomschrijving genoemde infrastructurele voorzieningen, te denken valt aan nutsvoorzieningen zoals kabels en leidingen, zullen over het algemeen ondergronds worden gerealiseerd.

Artikel 7 Verkeer

Ook dit is een gangbare bestemmingsregeling, in dit geval voor de openbare ruimte. Kenmerkend is het onderscheid tussen V1 en V2. Binnen laatstgenoemde bestemmingsvlakken geldt dat rijwegen slechts zijn toegestaan indien het gaat om wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

In verband met wegverkeersgeluid wordt voor de Ridderspoorweg en het deel van de Distelweg, ten oosten van de Ridderspoorweg, de aanleg van stil asfalt voorgeschreven.

Zoals dat ook in bestemmingsplan Overhoeks is geregeld, is langs de woonschepen in het Tolhuiskanaal een strook aangegeven waarbinnen het gebruik van de oevers door de woonbootbewoners is gereguleerd.

De huidige pontaanlanding op de kop van de Grasweg past, als een infrastructurele voorziening, een bouwwerk geen gebouw zijnde, binnen deze bestemming. Maar ook de voorziene locatie van deze pontaanlanding past binnen deze bestemming.

Artikel 8 Water

De bestaande situatie is voor een groot deel bepalend voor de invulling van deze bestemming. Dit betekent dat de reeds aanwezige woonschepen zijn toegestaan, evenals de bestaande (en nog te realiseren) bruggen. Steigers zijn onder voorwaarden toegestaan. Binnen bestemming WA3, in het IJ, is een boardwalk mogelijk, maar hier kan ook een groene oeverstrook worden gerealiseerd. De huidige pontaanlanding op de kop van de Grasweg past ook binnen deze bestemming, evenals de voorziene locatie van deze pontaanlanding past binnen deze bestemming.

De bestaande bebouwing behorende bij de bedrijfsvoering op het bestemmingsvlak GD9 langs het Zijkanaal I past binnen het daar aan grenzende bestemmingsvlak WA2.

Artikel 9 Dubbelbestemming Archeologisch waardevol gebied

Daar waar mogelijk sprake is van archeologische waarden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Het aanlegvergunningstelsel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wet op de Archeologische Monumentenzorg oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel beoogt te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden teloor gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het College van burgemeester en wethouders verleent de vereiste aanlegvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de aanlegvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond.

Artikel 10 Antidubbeltelbepaling

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

Artikel 11 Toegelaten overschrijdingen

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

Artikel 12 Algemene gebruiksbepaling

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

Daarnaast kent dit artikel twee vrijstellingsmogelijkheden. De eerste mogelijkheid betreft een situatie waarin op een niet-ingrijpende wijze wordt afgeweken van de aangegeven bestemming en waarin redelijkerwijze niet gesproken kan worden van een beoogde beperking van deze bestemming.

De tweede mogelijkheid betreft de zogenaamde toverformule. Deze bepaling komt overeen met hetgeen de jurisprudentie hierover (verplichtend) voorschrijft: Een bestemmingsplan moet de mogelijkheid bieden om vrijstelling te verlenen van een voorschrift, voorzover de strikte toepassing daarvan het meest doelmatige gebruik anders dan om dringende redenen, beperkt. De toverformule is aldus slechts in uitzonderlijke gevallen toepasbaar.

Artikel 13 Algemene vrijstellingen

Waar dit bestemmingsplan onbedoeld in de weg staat aan niet ongewenste initiatieven biedt dit artikel uitkomst, voorzover het gaat om relatief kleine afwijkingen. Omdat het gaat om vrijstellingen moet, anders dan bij de in artikel 11 toegelaten overschrijdingen, per geval een afweging worden gemaakt of met het verlenen van de vrijstelling geen ongewenste situatie ontstaat.

Artikel 14 Algemene procedurebepalingen

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

Artikel 15 Toegelaten bedrijven

Daar waar in paragraaf 5.3.1 van deze toelichting de achtergronden bij de bedrijvenregeling is belicht, wordt in dit artikel de wijze beschreven waarop met de bedrijvenregeling wordt omgegaan. Uitgangspunt is dat dit artikel de koppeling vorm geeft tussen de bestemmingsregelingen die bedrijven toestaan enerzijds en de bedrijvenlijst anderzijds.

Een vrijstellingsbepaling is opgenomen voor bedrijfssoorten die niet op de lijst voorkomen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn indien het gaat om een nieuwe bedrijfsvorm. Deze vrijstellingsbepaling ziet uitdrukkelijk niet op functies die niet op de lijst voorkomen omdat zij niet als bedrijf worden aangemerkt. De bedrijvenregeling ziet immers alleen op bedrijven. Vanzelfsprekend is deze vrijstellingsbepaling ook niet bedoeld voor bedrijven die vallen in milieuhindercategorie 4 of 5. Deze bedrijven zijn op grond van de bestemmingsregelingen van dit bestemmingsplan uitgesloten.

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

Artikel 16 Verwijzing naar andere wetgeving

Dit artikel verwijst naar wetgeving die van toepassing is bij het toepassen van dit bestemmingsplan.

Artikel 17 Overgangsbepalingen

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

Artikel 18 Strafbepaling

Dit artikel, evenals het vorige artikel een standaardbepaling zoals deze in principe altijd in (Amsterdamse) bestemmingsplannen wordt opgenomen, regelt de formele strafbaarstelling van overtreding van de bestemmingsplanregeling.

Artikel 19 Slotbepaling

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

5.4 Digitaal raadpleegbaar bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan is zodanig geproduceerd dat het ook digitaal kan worden gepubliceerd. De door het ministerie van VROM opgestelde normen voor de vervaardiging van digitale plannen zijn toegepast.

6 Milieu

6.1 Milieueffectrapportage

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

6.1.2 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure voor Buiksloterham/Overhoeks is in januari 2004 van start gegaan met de publicatie van de startnotitie m.e.r.. Vervolgens is in 2004 en begin 2005 een milieueffectrapportage opgesteld voor het plangebied Overhoeks en het plangebied Buiksloterham. In mei 2005 is het MER door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en gepubliceerd. Op 18 april 2006 heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. Het MER is in oktober 2006 tegelijk met de vaststelling van het eerste ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan Overhoeks, aanvaard door de gemeenteraad. Daarmee is de gehele m.e.r.-procedure voor de Buiksloterham en Overhoeks is doorlopen en afgerond. In het kader van het bestemmingsplan voor het plangebied Buiksloterham en naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r.. is de informatie voor een aantal (milieu)aspecten aangevuld met actuele onderzoeksgegevens. De notitie heeft inhoudelijk betrekking op de onderdelen verkeer lucht, geluid en (in mindere mate) bodem en water.

Het MER Buiksloterham/ Overhoeks te Amsterdam (d.d. mei 2005, rapportnummer I382.2005) en de notitie "Actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks (d.d. september 2007, rapportnummer 171124) zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan opgenomen.

6.1.3 Milieueffecten

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

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

Hieronder worden de positieve en negatieve milieueffecten uit de MER Buiksloterham/Overhoeks en de notitie "Actuele gegevens MER Herinrichting Buiksloterham/Overhoeks" samengevat.

Positieve effecten

- Aanpak van de bodemproblematiek. Bij de realisatie van de Buiksloterham wordt de bodemproblematiek conform het 'functiegerichte' saneringsbeleid van de gemeente Amsterdam integraal aangepakt. Mobiele verontreinigingen worden gesaneerd, immobiele lichte verontreinigingen worden zoveel mogelijk hergebruikt (een en ander afhankelijk van de uiteindelijke inrichting) en de waterbodem wordt gesaneerd. Waar nodig wordt een leeflaag aangebracht gericht op de beoogde functie. De aanpak van de bodemproblematiek is gericht op het beperken van het afgraven en afvoeren van verontreinigde grond. De toekomstige maaiveldhoogtes zijn de resultante van een intensief doorlopen optimalisatieproces waarin de aanpak van sanering, het oplossen van de grondwaterproblematiek en de kosteneffectiviteit van maatregelen tegen elkaar worden afgewogen.
- Duurzaam waterbeheer. Bij de ontwikkeling van de Buiksloterham wordt de relatie met het water hersteld en versterkt. Dempingen gaan ten koste van het oppervlak aan open water, maar hiervoor is voldoende compensatie aanwezig buiten het plangebied (Noorder IJ-plas). Over deze compensatie zijn afspraken gemaakt met Waternet en Rijkswaterstaat. De Buiksloterham wordt watertechnisch ingericht volgens de beleidsmatig gestelde voorwaarden. De grondwateroverlast vermindert door een scala van maatregelen zoals ophoging, grindkoffers en dergelijke. De waterkwaliteit verbetert, zowel van het grondwater (door bodemsanering) als van het oppervlaktewater (door de aanleg van een gescheiden rioolstelsel en de waterbodemsanering).
- Ontwikkeling van de ecologische potenties. In de Buiksloterham worden diverse maatregelen genomen om de ecologische functie, met name die van de oeverzone langs het IJ, te vergroten. Ontwikkeling van de Buiksloterham gaat niet of nauwelijks ten koste van beschermde natuurwaarden. Er is een kleine kans dat in gebouwen die potentieel geschikt zijn vleermuizen voorkomen. Deze gebouwen dienen in het seizoen voor de sloop gecontroleerd te worden.
- Behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden. De Buiksloterham is niet aangemerkt als cultuurhistorisch kerngebied. De transformatie leidt dan ook niet tot het verdwijnen van beschermde cultuurhistorische waarden. Wel is sprake van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. Bij de ontwikkeling van de Buiksloterham wordt getracht de historische structuren en bebouwing zo veel mogelijk in te passen. Voor locaties, waar de gemeente grondeigenaar is, wordt in een bouwvelop als randvoorwaarde gesteld dat cultuurhistorisch waardevolle bebouwing wordt ingepast in het nieuwe bouwplan van een marktpartij.

Er verdwijnen bij de transformatie van de Buiksloterham naar verwachting geen bijzondere archeologische waarden. Uitzondering is een mogelijk restant van de voormalige eilanden de Nes op de oostoever van Zijkanaal I tussen het Papaverkanaal en het Johan van Hasseltkanaal. Voor eventuele graafwerkzaamheden op deze locatie, die archeologisch zullen worden begeleid, zal een aanlegvergunning nodig zijn. Een aanlegvergunning wordt pas afgegeven als duidelijkheid bestaat over de archeologische waarden ter plaatse en deze eventuele waarden afdoende zijn beschermd,

- Ontwikkeling van het langzaam verkeer- en openbaar vervoernetwerk. Met de uitbreiding van het langzaam verkeer- en het openbaar vervoernetwerk wordt een bijdrage geleverd aan het gemeentelijk en nationaal vervoerbeleid om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren en daarmee het gebruik van de auto op de korte afstanden te beperken. Het gebied ligt dicht bij de binnenstad en het Centraal Station en is met de pont over het IJ goed bereikbaar.
- Terugdringen industriegeluid. Door de reductie van het industriegeluid verbetert de geluidskwaliteit in een groot deel van de Buisklosterham. Op de meeste gemeentelijk bouwlocaties wordt de geluidsbelasting teruggedrongen tot onder de 55 dB(A), de maximale ontheffingswaarde. Op de oostelijke gevels gelegen aan de Ridderspoorweg vindt een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde plaats. Op die plekken wordt een dove gevel dan wel een geluidwerend scherm voorgeschreven.
- Verbeteren sociale structuur. De ontwikkeling van de Buisklosterham verbetert de sociale structuur in en rond het plangebied. De voorzieningenstructuur wordt verbeterd, evenals het woon-, werk- en verblijfklimaat. Het plangebied wordt zodanig ontworpen dat aspecten als verloedering en overlast zoveel mogelijk worden voorkomen. Door de menging van wonen en werken wordt het gebied levendiger. Het openbare groen en de aanleg van openbaar gebied langs Zijkanaal I en het Johan van Hasseltkanaal bieden ruimte voor recreatie.

Negatieve effecten

- Verkeer. Realisatie van de Buisklosterham leidt ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling 2020) tot een toename van het aantal verkeersbewegingen in en rond het plangebied. De nieuwe ontsluiting Ridderspoorweg maakt het samen met de bestaande infrastructuur mogelijk om het verkeer naar en van de Buisklosterham voor een groot gedeelte af te wikkelen via het hoofdwegenet (Klaprozenweg en Johan van Hasseltweg) van Amsterdam. De eis dat de parkeerbehoefte moet worden opgelost op eigen kavel voorkomt dat het beeld van de Buisklosterham wordt bepaald door het zicht op en de overlast van geparkeerde auto's. Het gebied wordt goed ontsloten voor fietsers en voetgangers en er komt adequaat openbaar vervoer.
- Wegverkeersgeluid. Zowel in als buiten het plangebied verslechtert, ten opzichte van de referentiesituatie, de geluidssituatie door de toename van verkeersbewegingen. In zowel de autonome ontwikkeling als de ontwikkeling van de Buisklosterham ligt de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de woonfunctie langs de hoofdontsluitingen moeten hogere grenswaarden worden aangevraagd voor wegverkeersgeluid.
- Cumulatieve geluidsbelasting. Het plangebied ligt in een omgeving waar geluid afkomstig van verschillende geluidbronnen een rol speelt. Naast geluid afkomstig van bedrijven (industriegeluid) gaat het om geluid van wegverkeer, railverkeer (vanaf Centraal Station op de zuidelijke IJ-oever), scheepvaart op het IJ en luchtvaart. De effecten van de verschillende geluidsoorten zijn apart in beeld gebracht, omdat ook de wettelijke toetsing van geluidhinder plaatsvindt per geluidsoort. Om een beeld te geven van de totale geluidhinder in het plangebied is ook de totale geluidsbelasting (gecumuleerde geluidsbelasting) berekend. Bij de cumulatie (optellen van geluidsbelasting van industrie-, wegverkeer-, railverkeer- en scheepvaartgeluid) is rekening gehouden met het verschil in hinderbeleving per geluidsoort. De cumulatieve geluidhinder (uitgedrukt in L_{cum}) is in een groot deel van het plangebied 53 tot 62 L_{cum} , lokaal meer dan 63 L_{cum} . Dit geldt zowel voor de autonome ontwikkeling als de ontwikkeling van de Buisklosterham.
- Luchtkwaliteit. De transformatie van de Buisklosterham leidt tot een toename van de emissie van uitlaatgassen. Hierdoor nemen de immissieconcentraties langs de straten en wegen in het plan- en onderzoeksgebied toe. De transformatie leidt in het plan- en onderzoeksgebied niet tot overschrijding van de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor de maatgevende componenten stikstofdioxide en fijn stof.

- Hinder tijdens de realisatiefase. Tijdens de realisatiefase is er sprake van een aantal tijdelijke hindereffecten, met name door het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal) en de bouwactiviteiten. Dit kan tot hinder leiden voor omwonenden. Om de hinder te beperken wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan) opgesteld.

6.1.4 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

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

In de plannen is ook rekening gehouden met de mogelijke meerwaarde voor natuur. Ondanks het feit dat de Buiksloterham niet als cultuurhistorisch kerngebied is bestempeld, zal waardevolle cultuurhistorische bebouwing, waar mogelijk, worden opgenomen in het plan en worden verankerd in bouwvelopovereenkomsten met externe marktpartijen. Het gebied wordt meer onderdeel van de stad en de leefbaarheid en sociale veiligheid in en rond het plangebied wordt verbeterd. Ook de kwaliteit en kwantiteit van de openbare ruimte worden verbeterd.

Geconcludeerd kan worden dat in het MMA voor natuur en cultuurhistorie geen meerwaarde meer kan worden bereikt ten opzichte van de spelregelkaart met de stedenbouwkundige randvoorwaarden en condities waarbinnen de ontwikkeling van de Buiksloterham dient plaats te vinden.

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

- Verkeershinder: door het extra aanpassen van een aantal kruispunten en rotondes kan bij variant 3 de zwaar belaste verkeerssituatie worden verbeterd. Het betreft hier de rotonde Distelweg – Van der Pekstraat en de kruispunten Westelijke ontsluiting – Klaprozenweg – Draaierweg en Ridderspoorweg – Klaprozenweg – Floraweg;
- Geluidhinder: het toepassen van geluidsarmer asfalt. Indicatieve berekeningen geven aan dat hiermee de geluidbelasting met 2 tot 4 dB kan worden teruggebracht. Voor dit geluidsarmer asfalt kan gedacht worden aan een dunne semi-dichte deklaag. Het grootste milieurendement kan gehaald worden op de wegvakken met de grootste geluidsbelasting zoals Ridderspoorweg en het oostelijk deel van de Distelweg;
- Invoering van stadsverwarming. De aanleg van stadsverwarming resulteert in een CO₂-reductie. Deze reductie is een vorm van duurzaam energiegebruik.

6.1.5 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

PM

6.2 Geluid

De transformatie van het plangebied Buiksloterham naar een gemengd woon-werkgebied moet voldoen aan de gestelde normen in de Wet geluidhinder. Ten behoeve van het MER en dit bestemmingsplan zijn geluidbelastingen berekend: per bron afzonderlijk en gezamenlijk voor alle bronnen cumulatief (exclusief luchtvaart). Het rapport “Akoestisch onderzoek industriegeluid Buiksloterham te Amsterdam” d.d. ... beschrijft de situatie industriegeluid voorafgaand en na het treffen van maatregelen om woningbouw mogelijk te maken. Het rapport geeft ook de

betreffende maatregelen weer. Het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeersgeluid Buiksloterham te Amsterdam" d.d. september 2007 brengt het te verwachten verkeersgeluid in beeld, alsmede de wijze waarop dit is berekend.

6.2.1 Beleid, wet- en regelgeving

Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis. In de Wgh is het begrip zone geïntroduceerd om de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het voorkomen van geluidsoverlast in nieuwe situaties te reguleren. Een zone kan worden gezien als een aandachtsgebied voor geluid langs of rond een geluidsbron, waarbinnen gestreefd moet worden naar een akoestisch optimale situatie. De gezamenlijke geluidbelasting van de bedrijven op een industrieterrein mag de 50 dB(A)-contour niet overschrijden, bij verkeerslawaaï schrijft de Wgh afstanden voor gebaseerd op het aantal rijstroken van een weg en het feit of de weg in het binnen- of buitenstedelijk gebied ligt. De Wet gaat er vanuit dat buiten deze zonebreedtes de geluidsbelasting aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal voldoen. Met de zonering wordt een koppeling gelegd tussen de geluidhinderbestrijding en de ruimtelijke ordening.

Grenswaarden

De geluidbelasting wordt gemeten of berekend op de gevel van een woning of een ander geluidsgevoelig object. Voor verschillende bronsoorten (wegverkeer, industrie, railverkeer) worden in de Wgh, voor verschillende situaties, de ten hoogste toelaatbare (waarde van de) geluidsbelasting aangegeven. Daarbij is steeds sprake van een voorkeursgrenswaarde en een bovengrens, de maximale grenswaarde. De voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarden zijn grenswaarden die krachtens de Wgh gelden. Het bevoegd gezag kan ook krachtens de Wgh een zogenaamde hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde vaststellen. Die vast te stellen hogere waarden mogen niet hoger zijn dan de maximale grenswaarden. In principe moet er echter altijd naar worden gestreefd de voorkeursgrenswaarde aan te houden. Slechts in onderstaande gevallen kan gemotiveerd, en zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van de mogelijkheid om hogere waarden vast te stellen voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen:

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

Wijziging Wet geluidhinder

In het kader van de modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid (MIG II, fase 1) is per 1 januari 2007 de Wet geluidhinder gewijzigd. De ontheffingscriteria voor industriegeluid om een hogere waarde te kunnen vaststellen zijn daarmee verruimd. De belangrijkste wetswijzigingen worden hieronder genoemd:

- Decentralisatie van de procedures omtrent het verlenen van hogere grenswaarden (bij geluidzonering) van Gedeputeerde Staten naar Burgemeester e.n wethouders²;
- Afschaffing van een aantal voorwaarden waaronder hogere waarden mogen worden vastgesteld;
- Registratie van de hogere waarden bij het Kadaster;
- Wijziging van het begrip 'dove gevel'³;

² De nieuwe Wgh biedt de gemeenten de mogelijkheid om lokaal geluidbeleid ten aanzien van de hogere waarde procedure op te stellen. Daarnaast geeft de wetgeving meer handvatten voor het ontwikkelen, opstellen en uitvoeren van lokaal geluidbeleid. Ook vervalt het merendeel van de ontheffingscriteria: de gemeente zal het vaststellen van hogere grenswaarden met eigen argumenten moeten motiveren.

- Verantwoordelijkheid zonebeheer bij gemeenten;
- Tijdelijk 2 dB(A) extra geluidruimte op gezonde industrieterreinen;
- Redelijke sommatie van de geluidbelasting van bedrijven op gezonde industrieterreinen⁴;
- Invoering van L_{den} voor wegverkeers- en spoorweglawaai;
- Reconstructieregeling wegverkeers- en spoorweglawaai;
- Saneringsregeling wegverkeers- en spoorweglawaai

Naast de wettelijke regelingen wordt door de gemeente Amsterdam beleid ontwikkeld voor het vaststellen van hogere waarden. Binnen dit beleid wordt ten eerste aandacht gegeven aan de verplichting dat er een zo groot mogelijke inspanning wordt gedaan om via bron-, overdrachts-, alsmede via stedenbouwkundige maatregelen de geluidbelasting op de gevels van de woningen zo laag mogelijk te maken. Verder is een voorwaarde dat elke woning een geluidluwe zijde moet hebben. Ook wordt in het beleid aandacht aan cumulatie besteed.

6.2.2 Industriegeluid

Wet geluidhinder, industriegeluid algemeen

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd dat rond industrieterreinen waarop zich bedrijven kunnen vestigen of gevestigd zijn die veel geluid mogen produceren (veelal nog met een term uit vervallen regelgeving A-inrichtingen genoemd) een geluidzone moet zijn vastgesteld. Alle bedrijven op een gezonde industrieterrein mogen buiten de zone gezamenlijk niet meer dan 50 dB(A) produceren. Daarmee is verzekerd dat geluidgevoelige bestemmingen buiten de zone geen onaantvaardbare geluidhinder ervaren vanuit het industrieterrein. Buiten de zone is de Wgh, voor wat betreft het industriegeluid niet van toepassing.

De akoestische ruimte in de geluidzone wordt opgevuld door de aan bedrijven vergunde geluidsruimte aangevuld met de ruimte die de (veelal kleinere) bedrijven nodig hebben maar waarvoor geen vergunning volgens de Wet milieubeheer (Wm) nodig is. Deze laatstgenoemde geluidsruimte volgt uit de Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) krachtens artikel 8.40 van de Wm. De ervaring leert dat de daadwerkelijke geluidsproductie van de bedrijven lager is dan op grond van de vergunningen toelaatbaar is. Voor het gebied binnen de zone geeft de Wgh regels voor de aanvaardbaarheid van geluidgevoelige bestemmingen zoals woningbouw.

Woningbouw op een gezonde industrieterrein is voor wat betreft de Wgh in theorie wel toegestaan, maar worden door de Wgh niet beschermd tegen overmatige geluidsoverlast. De totale geluidproductie van alle bedrijven samen op een gezonde industrieterrein is namelijk niet aan een maximum gebonden. Woningen op een industrieterrein zijn daarom bestemmingsplantechnisch slechts in uitzonderingsgevallen juridisch aanvaardbaar, bijvoorbeeld als het gaat om reeds bestaande situaties of dienstwoningen die noodzakelijkerwijs verbonden zijn aan een bedrijf. In de meeste andere gevallen is sprake van strijdigheid met de eis van een goede ruimtelijke ordening zoals artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening deze in algemene zin voorschrijft.

Gezonde industrieterrein Buisklosterham

De Buisklosterham is tot aan de vaststelling van dit bestemmingsplan in zijn geheel een gezonde industrieterrein waar industrie mag worden gevestigd die veel geluidhinder veroorzaakt (de al genoemde A-inrichtingen). Volgens de regels van de Wgh is rond dit industrieterrein een geluidszone vastgesteld, waarbinnen beperkingen zijn opgelegd aan de mogelijkheid om geluidgevoelige functies zoals woningbouw te realiseren. Met dit bestemmingsplan wordt het

³ Tot nu toe werd onder een 'dove gevel' een bouwkundige constructie zonder te openen delen en met een zekere geluidwering verstaan. Door deze wetswijziging mag een dove gevel bij uitzondering ook te openen delen hebben, mits die delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

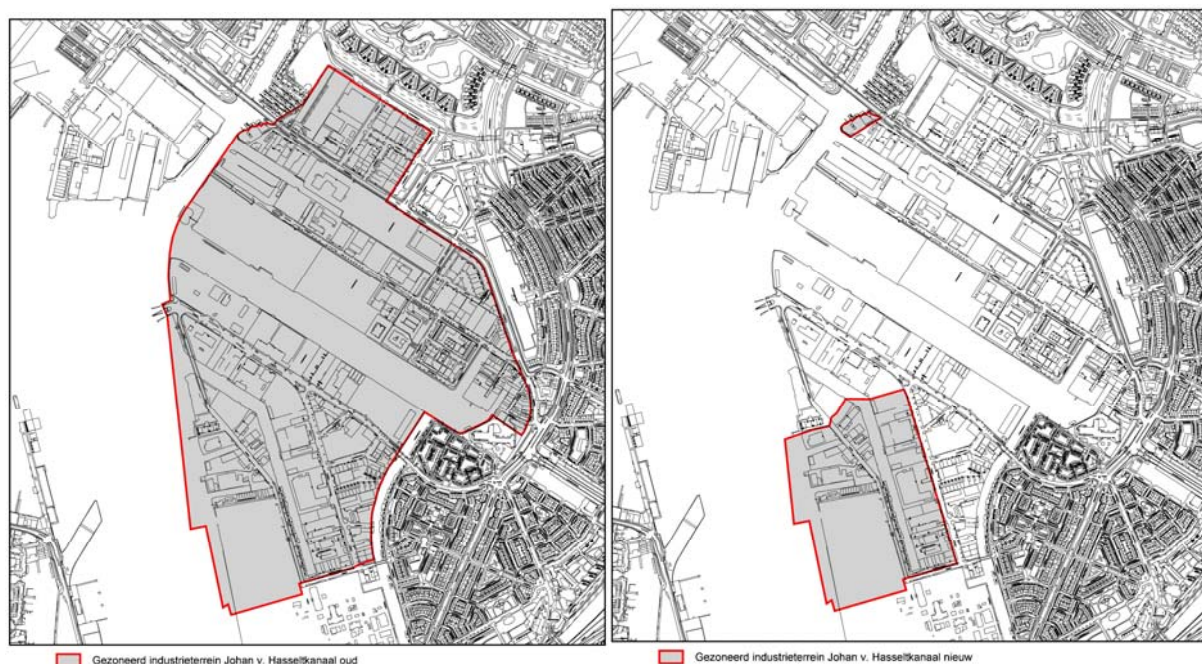
⁴ In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder is het begrip redelijke sommatie opgenomen. Niet alle bedrijven draaien voortdurend en tegelijkertijd volgens de representatieve bedrijfssituatie die de basis vormt (en blijft vormen) van de milieuvergunning. Op het niveau van het industrieterrein als geheel mogen Burgemeester en Wethouders en Gedeputeerde Staten daar nu rekening mee houden. Afhankelijk van de aard van de bedrijven op het industrieterrein zal dit 'redelijk sommeren' een geluidbelasting kunnen opleveren die één of enkele dB's lager ligt.

plangebied Buiksloterham getransformeerd naar een gemengd woon-werkgebied. Dit houdt onder meer in dat het gezoneerd industrieterrein wordt verkleind. Daar waar A-inrichtingen aanwezig zijn blijft de status van gezoneerd industrieterrein gehandhaafd. Het betreft het zuidelijk deel van het plangebied en een klein gebied aan de noordzijde waar een scheepswerf is gevestigd. Het gezoneerde terrein aan de zuidzijde omvat niet alleen de A-inrichtingen zelf, maar ook het omliggende gebied met een bedrijfsbestemming. Ook op langere termijn is hier geen menging met woningbouw of andere milieugevoelige functies voorzien. Maar ook buiten het gezoneerde industrieterrein in zijn nieuwe omvang biedt het bestemmingsplan de ruimte om de bestaande bedrijvigheid te continueren en blijft de vestiging van bedrijven mogelijk.

De geluidruimte van bedrijven op het gezoneerde industrieterrein wordt begrensd door de omvang van de geluidszone enerzijds en door de omliggende geluidgevoelige bestemmingen anderzijds. De zonegrens geeft het gebied aan waarbuiten de bedrijven op het gezoneerde terrein gezamenlijk niet meer dan 50 dB aan geluid mogen produceren. De geluidproductie van deze bedrijven op de geluidgevoelige bestemmingen mag ook niet hoger zijn dan 50 dB, met uitzondering van het geluid op die locaties waarvoor voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan hogere grenswaarden worden vastgesteld.

De bedrijven die buiten het gezoneerde terrein in zijn nieuwe omvang vallen hebben niet meer te maken met de geluidszone, maar worden individueel gezien voor wat betreft hun geluidhinder op de omliggende geluidgevoelige bebouwing.

Om aan de gestelde randvoorwaarden te voldoen en daarmee woningbouw mogelijk te maken wordt voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan de geluidhinder teruggebracht. Dit geldt voor de feitelijke geluidhinder die door de bedrijven op het industrieterrein wordt veroorzaakt, maar ook voor de hinder die de bedrijven in juridische zin, op grond van de verleende milieuvergunningen, mogen produceren. Het bestemmingsplan is hierbij in eerste instantie niet bepalend voor de geluidssituatie, maar volgend op de aanpassingen die in overleg met de bedrijven zijn doorgevoerd. Pas als de geluidssituatie dit toestaat kan het bestemmingsplan, met op meerdere locaties een directe woonbestemming, worden vastgesteld. Via deze constructie worden de belangen van de bestaande bedrijvigheid minimaal beperkt, terwijl de geplande woningbouw mogelijk wordt gemaakt. In onderstaande figuren is de oude en nieuwe omvang van het gezoneerde industrieterrein weergegeven.



Bronmaatregelen

Op basis van de beschikbare akoestische informatie, zoals de verleende milieuvergunningen en eerder akoestisch onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Overhoeks, aangevuld met nader akoestisch onderzoek en gesprekken met betrokken bedrijven is een realistisch en actueel beeld verkregen van de geluidssituatie. Daar waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (meer dan 50 dB(A)) op de nieuw te bouwen woningen in de Buiksloterham is vastgesteld welke bedrijven een relevante bijdrage aan deze overschrijding leverden. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen die locaties waar in de eerste fase van de transformatie woningbouw wordt gerealiseerd (waarvoor dit bestemmingsplan een directe bouwtitel oplevert) en de locaties waarbij woningbouw op langere termijn is voorzien (waarvoor middels een wijzigingsbevoegdheid woningbouw mogelijk kan worden gemaakt (zie verderop in deze paragraaf).

Overeenkomstig het gestelde in de Wgh is voor de eerstgenoemde locaties bezien of er door middel van bronmaatregelen een reductie op de geluidsbelasting kon worden bereikt. Bij diverse relevante bedrijven is dan ook onderzocht of de geluidsemissie in werkelijkheid niet minder was dan toelaatbaar op grond van de milieuvoorschriften. In die gevallen is, waar mogelijk, de milieuvergunning aangescherpt. Voor bedrijven die geen milieuvergunning nodig hebben, maar die vallen onder de algemene landelijke regels (een AMvB ex art. 8.40 Wet milieubeheer) is een nadere eis opgelegd. Totaal gaat het om circa 50 bedrijven met een milieuvergunning of bedrijven waarop een AMvB van toepassing is. Uitgangspunt bij deze aanscherping was dat de bedrijven niet in hun feitelijk functioneren worden belemmerd, maar dat er wel, zonodig met geluidsreducerende maatregelen, een zo laag mogelijke geluidsuitstraling wordt gerealiseerd. Bij twee bedrijven bleek het mogelijk en noodzakelijk om daadwerkelijk geluidsreducerende maatregelen te treffen.

Uiteindelijk is het geluid niet zo ver gereduceerd dat de geluidsbelasting op alle te realiseren bouwblokken in de Buiksloterham geheel binnen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) te brengen is, doch voor het merendeel van de bouwblokken kan wel worden voldaan aan een geluidswaarde van 55 dB(A). Gelet op de aard en de kwaliteit van het gebied wordt een geluidswaarde van 55 dB(A) aanvaardbaar geacht. Het gaat immers om de transformatie naar een gemengd gebied waar ook gewoond kan worden. Zo is de gedachte te rechtvaardigen dat de geluidsbelasting in de toekomst, als gevolg van de verdere transformatie, steeds verder zal afnemen.

Stedenbouwkundige optimalisatie

De stedenbouwkundige invulling van de woningbouwlocaties is geoptimaliseerd om het aantal woningen per locatie, waarbij niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, zo laag mogelijk te houden en ook het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld te minimaliseren. Niettemin wordt op een aantal gevels de maximale ontheffingswaarde overschreden en kunnen deze bouwblokken slechts voor woningbouw worden gebruikt voor zover deze aan de door het industriegekluid belaste zijde(n) geheel of gedeeltelijk zijn voorzien van een dove gevel. Een dergelijke gevel behoeft geen toetsing van de Wgh. Ook kunnen gevels voorzien worden van een geluidwerend vlies (een 'voorzetwand' die het geluid op de gevel beperkt) met het doel om op de achterliggende daadwerkelijke gevel het geluidsniveau op de voorkeursgrenswaarde te brengen. Indien de voorkeursgrenswaarde niet haalbaar is kan een hogere waarde ook hier gemotiveerd nodig en mogelijk zijn.

Om te voldoen aan het Amsterdamse hogere waardenbeleid zijn per bouwveld gevels voorgeschreven met een geluidwerende functie voor achterliggende bebouwing zodat alle woningen een geluidluwe zijde hebben. Dit geldt ook voor de geluidsbelasting in de te realiseren kaveldoorsteken. Via een systeem van bouwregels in de planvoorschriften wordt dit gegarandeerd.. Door een situering van de bouwblokken waarbij de "gesloten" gevels aan de buitenzijde van de bouwblokken zijn gedacht (U-vorm), leidt de afscherming van deze buitenste bouwblokken zelf tot een geluidsniveau op de achterzijde ervan dat tenminste 15 dB(A) lager zal zijn dan de berekende geluidsbelasting op de buitenzijde. Daardoor zal sprake zal zijn van een geluidsluwe gevel.

Piekgeluidniveaus

De Wgh beoogt een compleet toetsingkader te bieden voor woningbouw in de zone. Binnen dit regime van de Wgh wordt echter alleen met het langetijdgemiddelde geluidsniveau getoetst aan de daarvoor geldende normen. De bedrijven veroorzaken echter ook kortstondige geluiden, zogenaamde piekgeluiden, die hinder veroorzaken en welke de Wgh niet beoogt te weren. In de vergunningen krachtens de Wet milieubeheer alsmede via de landelijke regels voor AMvB bedrijven worden deze piekgeluiden aan maxima verbonden. In die zin dat bedrijven er zorg voor moeten dragen dat er bij omliggende woningen deze niveaus niet overschreden gaan worden.

Er heeft zich echter jurisprudentie ontwikkeld over realisatie van woningbouw in de zone van een industrieterrein. Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is beoordeeld of er geen piekgeluiden aanwezig zijn die hoger zijn dan welke volgens de Wet milieubeheer gezien toelaatbaar zijn. Bij circa tien bedrijven in het plangebied, waar mogelijk hinder zou kunnen ontstaan als gevolg van piekgeluiden, is dit betrokken bij de aanscherping van de milieuvergunning of het opleggen van een nadere eis. De piekgeluiden zijn daarbij vastgelegd op de daarvoor regulier te hanteren grenswaarden, zonder dat dit tot belemmering van de bedrijfsvoering leidt. Bij één bedrijf bleek het nodig maatregelen te treffen om de piekgeluiden terug te dringen tot de te stellen grenswaarden.

Locaties met een wijzigingsbevoegdheid

Voor de locaties waarvoor eerst met een wijzigingsbevoegdheid woningbouw kan worden gerealiseerd, is volstaan met het in beeld brengen van de geluidsbelasting welke er op deze locaties resteert nadat de bronmaatregelen ten behoeve van de locaties waarvoor dit bestemmingsplan direct een bouwtitel biedt, zijn gerealiseerd. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het rapport "Akoestisch onderzoek industriegeluid Buiksloterham te Amsterdam" d.d. De wijzigingsbevoegdheid, waarmee wonen mogelijk wordt gemaakt, kan pas worden toegepast nadat bronmaatregelen zijn getroffen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen danwel nadat hogere grenswaarden zijn vastgesteld. Bij het vaststellen van deze hogere waarden, wordt analoog aan de locaties waar een directe bouwtitel opgelegd wordt, de omschreven wettelijke regelingen gevolgd en wordt er getoetst aan het gemeentelijk beleid.

Op dit moment is het ook nog niet duidelijk of op deze locaties wellicht een overschrijding van de grenswaarden voor piekgeluiden ontstaat. Hierbij moet mede worden bedacht dat de landelijke normering ten aanzien van piekgeluiden naar verwachting in 2008 zal worden verruimd. Bij het akoestisch onderzoek rond de locaties met wijzigingsbevoegdheid zal dan ook aandacht aan piekgeluiden moeten worden besteed. Daar waar nodig kan dit inhouden dat er alsnog nadere eisen moeten worden opgelegd dan wel vergunningen moeten worden aangescherpt om op die locaties aan de grenswaarden voor piekgeluiden te voldoen. Als daarbij sprake is van te treffen bronmaatregelen, zullen de kosten daarvan, voorzover zij uitstijgen boven de kosten van normaal te achten voorzieningen (Best beschikbare technieken) redelijkerwijs niet ten laste van de bedrijven kunnen worden gebracht doch zullen zij uit het bouwplan moeten worden bekostigd. Als dit technisch dan wel financieel niet mogelijk blijkt, zal ter plekke geen woningbouw gerealiseerd kunnen worden

.2.3 Wegverkeersgeluid

Wet geluidhinder, wegverkeersgeluid

De doelstelling van de Wgh voor geluidgevoelige functies zoals woningen is het beperken van de geluidsbelasting door wegverkeer aan de buitengevels. Dit geldt voor de aanleg van een nieuwe weg of aanpassingen aan een bestaande weg, evenals voor nieuw te bouwen geluidgevoelige functies langs of in de buurt van een weg. In dat kader wordt aan iedere weg waarop met een snelheid van 50 kilometer per uur of meer gereden mag worden een zone toegekend die, afhankelijk van de ligging binnen of buiten de bebouwde kom en van het aantal rijstroken, varieert in breedte, waarbinnen in het geval van ontwikkelingen een akoestisch onderzoek dient plaats te vinden.

De voorkeursgrenswaarde voor een nieuwe woning in de zone van een bestaande weg bedraagt overeenkomstig de Wgh 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden en geluidsreducerende maatregelen redelijkerwijs niet mogelijk zijn, kan een hogere waarde worden vastgesteld. Voor nieuwe woningen langs een bestaande weg kan dit tot een maximaal toelaatbare waarde van 63 dB. Voor nieuwe woningen langs een nieuwe weg is 58 dB de maximaal toelaatbare waarde. De hogere waarde moet zijn vastgesteld voordat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Wegverkeersgeluid binnen het bestemmingsplangebied

Het verkeersgeluid binnen het plangebied is berekend op basis van de variant waarbij sprake is van een vrije verkeersafwikkeling zonder verkeersbeperkingen. In dit model volgt het verkeer de kortste route. Als bouwprogramma is het maximaal toelaatbare programma, inclusief de mogelijkheden van de wijzigingsbevoegdheid, gehanteerd.

Voor de verkeersintensiteiten, de onderverdeling in voertuigtypen en de verdeling van de etmaalintensiteiten naar daguur, avonduur en nachtuur is gebruik gemaakt van het rapport "Verkeersonderzoek Buiksloterham" (d.d. 23 augustus 2007, rapportnummer PNW004/Adr/0019). In het rekenmodel is per weg één rijlijn ingevoerd, gecentreerd tussen de bestaande en/of geprojecteerde bebouwing in. Deze benadering wijkt niet meer dan enkele tienden van dB's af van een gedetailleerde berekening over meerdere rijlijnen.

Uit het onderzoek blijkt dat op veel plaatsen in het gebied de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, dit betreft met name locaties langs de Ridderspoorweg en de Distelweg. Ook blijkt dat op enkele locaties langs de Distelweg de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 63 dB wordt overschreden.

Wegverkeersgeluid in de omgeving van het bestemmingsplangebied

Door de intensivering van het gebruik in het bestemmingsplangebied neemt, in samenhang met de toename van het verkeer, het verkeersgeluid in de omliggende straten toe. Alhoewel de toename van het verkeer deels veroorzaakt wordt door de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied beoogt de Wgh niet via dit bestemmingsplan deze effecten te regelen. Via de Wgh is geregeld dat dit pas plaatsvindt op het moment dat de desbetreffende wegen daadwerkelijk fysiek worden aangepast om de verkeerstoename te kunnen accommoderen.

Bronmaatregelen

Overeenkomstig het gestelde in de Wgh is voor de eerstgenoemde locaties bezien of er door middel van bronmaatregelen een reductie op de geluidsbelasting kon worden bereikt. Naast de aanleg van stil asfalt (dunne semi-dichte deklaag) is het in een stedelijk gebied als de Buiksloterham niet mogelijk om meer geluidsreducerende maatregelen te treffen. Stil asfalt resulteert in een geluidsreductie van een aantal dB, maar vergt ook meer onderhoud dan standaard asfalt. Voor een aantal wegvakken wordt, met oog op de overschrijding van de maximale grenswaarde, overwogen om stil asfalt toe te passen.

Uiteindelijk is het wegverkeersgeluid niet zo ver gereduceerd dat de geluidsbelasting op alle te realiseren bouwblokken in de Buiksloterham geheel binnen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft, doch voor het merendeel van de bouwblokken kan wel worden voldaan aan de maximale geluidswaarden van 58 dan wel 63 dB. Gelet op de aard en de kwaliteit van het gebied worden deze geluidswaarden niet onaanvaardbaar geacht.

Stedenbouwkundige optimalisatie

De stedenbouwkundige invulling van deze locaties is daarbij geoptimaliseerd om het aantal woningen per locatie waarbij niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, zo laag mogelijk te houden en ook het aantal woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld te minimaliseren. Op een aantal gevels wordt de maximale ontheffingswaarde echter overschreden en kunnen deze bouwblokken slechts voor woningbouw worden gebruikt voor zover deze aan de door het wegverkeersgeluid belaste zijde(n) geheel of gedeeltelijk zijn voorzien van een dove gevel. Gevels kunnen ook worden voorzien van een geluidwerend vlies met het doel om op de

achterliggende daadwerkelijke gevel het geluidsniveau op de voorkeursgrenswaarde te brengen. Indien de voorkeursgrenswaarde niet haalbaar is kan een hogere waarde ook hier gemotiveerd nodig en mogelijk zijn.

Voor wat betreft de aanwezigheid van geluidsluwe gevels worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij industriegeluid. Dit geldt ook voor de mogelijke realisatie van kaveldoorsteken.

Langs de belangrijkste verkeersontsluitingen van het plangebied wordt het vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk geacht om, ondanks dat sprake is van wegverkeersgeluid, beperkt woningbouw toe te staan. Doelstelling is om de functie wonen te mengen met bedrijven. Door woningbouw achter de bedrijven te realiseren, zo ver mogelijk van de verkeersontsluitingen af, wordt deze doelstelling niet bereikt. Langs de ontsluitingswegen wordt de minderheid van de woningbouw gerealiseerd, de meeste woningen zijn gepland op andere plekken, met name langs het Johan van Hasseltkanaal. Bovendien is het ten behoeve van de sociale veiligheid wenselijk om woningen langs de voornaamste wegen te projecteren.

Locaties met een wijzigingsbevoegdheid

Voor de locaties waarvoor eerst met een wijzigingsbevoegdheid woningbouw kan worden gerealiseerd, is volstaan met het in beeld brengen van de geluidsbelasting welke er op deze locaties als gevolg van het wegverkeer zal optreden. Deze geluidsbelastingen zijn eveneens gerapporteerd in rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeersgeluid Buiksloterham te Amsterdam" d.d. september 2007. De wijzigingsbevoegdheid waarmee wonen wordt mogelijk gemaakt kan pas worden toegepast nadat bronmaatregelen zijn getroffen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen danwel nadat hogere grenswaarden zijn vastgesteld. Bij het vaststellen van deze hogere waarden, wordt analoog aan de locaties waar een directe bouwtitel opgelegd wordt, de omschreven wettelijke regelingen gevolgd en wordt er getoetst aan het gemeentelijk beleid.

6.2.4 Cumulatie van geluid

Railverkeersgeluid

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

Luchtvaartgeluid

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

Scheepvaartgeluid

Scheepvaart op het IJ geeft een beperkte geluidbelasting in het plangebied. De 55 dB(A)-contour ligt ongeveer op de oever van het IJ (zowel op 5 als op 30 m hoogte). Het scheepvaartlawaai neemt verder van het IJ snel af. Op 30 m hoogte neemt de geluidbelasting daarbij in verhouding tot het geluid op 5 meter hoogte enigszins toe. De geluidbelasting door scheepvaart neemt bij een autonome ontwikkeling licht toe als gevolg van de autonome groei van het scheepvaartverkeer, maar blijft beperkt tot een aanvaardbaar niveau. Scheepvaartgeluid is geen geluid dat via de Wgh te beoordelen is, er gelden geen grenswaarden voor. In het kader van deze cumulatie is beoordeling daarvan dan ook problematisch.

Industriegeluid van buiten het plangebied

De woningbouw in de Buiksloterham ligt ook in de invloedssfeer van het industrieterrein Westpoort. De hogere bouwlocaties in het westelijk deel van het plangebied ondervinden industrielawaai van het Westpoortgebied. Uit het rapport "Akoestisch onderzoek Industriegeluid Buiksloterham te Amsterdam" d.d. 29 augustus 2007 blijkt dat geluidbelasting, berekend op 51 dB(A), ruim voldoet aan de maximale ontheffingswaarde voor woningbouw van 55 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt ter plaatse van de hoogbouwtorens overschreden. Aangezien deze gevels aan één zijde worden belast met Industriegeluid vanuit de Buiksloterham en aan een andere zijde met Industriegeluid vanuit Westpoort, is daar geen sprake van een geluidsluwe gevel en zullen dove gevels moeten worden toegepast.

Cumulatieve geluidbelasting

Op het westelijk deel van het plangebied hebben meerdere geluidsbronnen een effect. In het kader van een goede ruimtelijke ordening als ook van de vast te stellen hogere geluidswaarden voor het wegverkeer en de industrie, is aandacht gegeven aan de cumulatieve van geluid ter uitwerking van art 110f, eerste lid, Wet geluidhinder. De resultaten van het daartoe uitgevoerde onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Akoestische gegevens MER aanvulling Buiksloterham" (d.d. 14 augustus 2007, rapportnummer P070055). Ondanks dat er meerdere geluidsbronnen op dit gebied inwerken en er een toename wordt berekend van de geluidniveaus, blijkt dat toch sprake is van een aanvaardbare leefomgevingskwaliteit. Bovendien blijven de geluidbelastingen binnen het kader dat de gemeente Amsterdam in haar hogere waardenbeleid heeft vastgesteld.

6.3 Bodem

Door diverse onderzoeken is een goed beeld ontstaan van de bodemkwaliteit in de Buiksloterham. Ongeveer tachtig procent van de Buiksloterham is in meer of mindere mate verontreinigd met immobiele verontreinigingen waaronder metalen en asbest. Daarnaast zijn grote delen van de Buiksloterham verontreinigd met mobiele stoffen. Deze verontreinigingen bestaan met name uit vluchtige gechloreerde organische verbindingen (VOCI) en minerale olie. De uit te voeren bodemsanering wordt bepaald door de functie van het perceel in het bestemmingsplan en de aard van de aanwezige verontreinigingen.

6.3.1 Beleid, wet- en regelgeving

Wet bodembescherming

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

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

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

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

Besluit Uniforme Saneringen

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

- Het betreft saneringen met open ontgravingen;
- In geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- Oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- Er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd.

Bouwstoffenbesluit

Voor hergebruik van grond wordt gebruik gemaakt van het Bouwstoffenbesluit. Het Bouwstoffenbesluit geeft een algemeen beschermingsniveau voor de bodem maar ook voor het oppervlaktewater. Hergebruik van (secundaire) bouwstoffen wordt hiermee gestimuleerd maar is aan beperkingen gebonden. Grond kan middels het Bouwstoffenbesluit in een werk terugneembaar worden toegepast. Als het werk zijn functie heeft vervuld dan moet de grond echter ook weer worden verwijderd. Als aanvulling op het Bouwstoffenbesluit is er de ministeriële vrijstellingsregeling grondverzet gekomen. Deze vrijstellingsregeling maakt het mogelijk om middels een bodemkwaliteitskaart grond als bodem (zonder terugneembaarheid) toe te passen. Binnen het stadsdeel Amsterdam-Noord is de Bodemkwaliteitskaart van november 2001 herzien. In de loop van 2007 zal het besluit Bodemkwaliteit het deel van het Bouwstoffenbesluit dat hergebruik van grond behelst vervangen. Bagger en andere onderdelen van het Bouwstoffenbesluit zullen worden ondergebracht in een regeling Bagger en bijvoorbeeld onderdeel gaan uitmaken van het Bouwbesluit.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

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

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

6.3.2 Algemene beschrijving

Bodemopbouw

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

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

Bodemkwaliteit

In grote delen van het plangebied komen verontreinigingen voor die een gevolg zijn van het ophogen van gebied met grond die milieuhygiënisch gezien van slechte kwaliteit is. In het algemeen kan gezegd worden dat de niet gesaneerde bovengrond (vanaf maaiveld tot circa 1 meter onder maaiveld) in het hele plangebied matig⁵ tot sterk⁶ verontreinigd is met zware metalen en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen) als gevolg van de voormalige functie als grond/slibdepot en de ophooglagen. Deze verontreinigingen zijn als immobiele stoffen aan te merken omdat deze zich niet of nauwelijks verspreiden in of met het grondwater.

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

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

De tweede oorzaak van de verontreinigingen in het plangebied zijn bedrijfsmatige activiteiten zoals het gebruik van oplosmiddelen en minerale olie. Dit heeft vaak geleid tot het ontstaan van mobiele verontreinigingen, verontreinigingen die zich kunnen verspreiden middels het grondwater. Er zijn verschillende vlekken bekend in de Buiksloterham; zo zijn er verschillende vlekken met VOCI (gechloreerde koolwaterstoffen) die, vanwege hun hogere soortelijke gewicht, zich tot op grotere diepte hebben kunnen verspreiden. Andere mobiele verontreinigingen die veelvuldig voorkomen zijn minerale olie en aromaten, met name als gevolg van opslag en lekkage ter plaatse van tanks.

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

⁵ Matig verontreinigd; een overschrijding van de tussenwaarde, zijnde de helft van de streefwaarde en de interventiewaarde (zie Streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering, Staatscourant 24 februari 2000)

⁶ Sterk verontreinigd; een overschrijding van de interventiewaarde (zie Streefwaarden en interventiewaarden bodemsanering, Staatscourant 24 februari 2000)

Waterbodem

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

6.3.3 Saneringsmaatregelen

De uit te voeren bodemsanering wordt bepaald door de toekomstige functie van het perceel en de aard van de aanwezige verontreinigingen. De wijze van saneren is dusdanig dat risico's ten aanzien van de verontreinigingen worden opgeheven.

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

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

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

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

6.4 Luchtkwaliteit

6.4.1 Beleid, wet- en regelgeving

Besluit luchtkwaliteit 2005

Het doel van het Besluit luchtkwaliteit 2005 is mensen te beschermen tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Met het besluit implementeert Nederland richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie betreffende luchtkwaliteitsnormen voor zwavel- en stikstofdioxide, stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Het besluit geeft aan op welke termijn de normen gelden en gehaald moeten worden en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het halen van die normen. Het besluit stelt ook eisen aan de controle van de luchtkwaliteit (meten en berekenen), het rapporteren daarover (rapportage luchtkwaliteit) en het nemen van maatregelen bij overschrijding van normen (actieplan luchtkwaliteit).

Nieuwe ontwikkelingen die kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit moeten worden getoetst aan de in het Besluit luchtkwaliteit opgenomen grenswaarden. Het nieuwe besluit regelt dat zeezout in de lucht niet

meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijn stof. In de ruimtelijke ordeningspraktijk zijn langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof van belang.

Het besluit maakt het verder mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat om plannen die de luchtkwaliteit niet verslechteren of juist verbeteren. Het besluit maakt het ook mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren die de luchtkwaliteit iets verslechteren. In dat geval moet de luchtkwaliteit in een ander gebied (binnen of deels buiten een gemeente) wel aanzienlijk worden verbeterd. Per saldo vermindert dan de luchtvervuiling. Dit wordt de saldo-benadering of saldering genoemd.

Regeling saldering luchtkwaliteit 2005

Deze regeling, op 17 maart 2006 in werking getreden, werkt de regels uit voor saldering uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 uit. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijk besluiten goed te onderbouwen en motiveren.

Meet- en rekenvoorschrift luchtkwaliteit

Het voorschrift is sinds 27 november 2006 van kracht en gebaseerd op artikel 6 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 en tegelijkertijd hiermee in werking getreden. Het bevat regels over hoe luchtkwaliteitonderzoeken moeten worden uitgevoerd door gemeenten en provincies. De regeling bevat standaard rekenmethoden en schrijft algemene invoergegevens voor. Ook staan er bepalingen in over de verslaglegging van het onderzoek.

De Meetregeling luchtkwaliteit staat een vaste aftrek toe van zes dagen voor de dagnorm van fijn stof. Dit wordt wel de 'zeezout-aftrek' genoemd. De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen mag worden overschreden. Met deze aftrek mag de dagnorm dus overal in Nederland 41 keer worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor de gemeente Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg /m³.

Actieplan Luchtkwaliteit

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

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

6.4.2 Onderzoekresultaten

De luchtkwaliteit in het plangebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. De industriële bronnen in het gebied en de bijdrage van het scheepvaartverkeer over het IJ zijn opgenomen in de achtergrondconcentratie. De in het gebied aanwezige bedrijven behoren niet tot een categorie waarvoor inzicht noodzakelijk is in de individuele bijdrage aan de luchtkwaliteit. In het plangebied is één bedrijf gevestigd dat grof stof emiteert bij het uitvoeren van haar activiteiten. Dit bedrijf voert de meeste van haar activiteiten in pandig uit. Er is alleen sprake van beperkt diffuse emissie van grof stof bij de overslag, welke binnen de perceelgrenzen van het

bedrijf blijft. De situering van meetpunten in de gemeente Amsterdam is zodanig dat de bijdrage van het scheepvaartverkeer representatief is verwerkt in de achtergrondconcentraties.

Ten behoeve van het bestemmingsplan Buiksloterham is onderzoek gedaan naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit. Om de beoogde ontwikkeling te kunnen toetsen aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Het rapport “Luchtkwaliteitonderzoek Buiksloterham” (d.d. 24 augustus 2007, projectnummer 171124) is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. In deze paragraaf worden de conclusies van het onderzoek samengevat.

Eén van de gevolgen van de ontwikkeling van het plangebied is een toename van het aantal motorvoertuigen op de straten in en rond het plangebied. Dit luchtkwaliteitonderzoek brengt de effecten van de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe ontwikkeling in beeld. Voor het onderzoek zijn voor 2007, 2010, 2015 en 2020 verkeersintensiteiten opgesteld voor een groot aantal wegen in en nabij het plangebied. De verkeersintensiteiten zijn opgesteld zowel voor de autonome ontwikkeling van het gebied als voor de geleidelijke transformatie van de Buiksloterham, waarbij ook de gevolgen van hetgeen met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt in beeld zijn gebracht.

In de huidige situatie (2007) wordt op geen enkele weg de plandrempel van de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide overschreden. Voor het daggemiddelde concentratie van fijn stof vindt op alleen bij de Johan van Hasseltweg een overschrijding van de grenswaarde plaats. In 2010 is bij de Johan van Hasseltweg en de overige wegen geen sprake van een overschrijding van de jaargemiddelde concentratie stikstofdióxide.

De grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide en fijn stof worden in alle toekomstige varianten (zowel autonome ontwikkeling 2020 als transformatie Buiksloterham 2020 in- en exclusief een strenger parkeerregime) niet overschreden. Ook de daggemiddelde concentratie van fijn stof wordt in alle toekomstige varianten niet overschreden. De concentraties van de overige luchtverontreinigingscomponenten (zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood) overschrijden de grenswaarden niet. Dit geldt voor zowel de huidige situatie als alle toekomstige scenario's. Voor 2015 geldt dat alleen in de “worst-case variant” uit de MER aanvulling bij de Johan van Hasseltweg sprake is van een overschrijding van de grenswaarde. Voor deze variant is opgesteld ten behoeve van het verkennen van de bandbreedte, van een reële ontwikkeling is feitelijk geen sprake.

Het bestemmingsplan laat een dergelijke ontwikkeling dan ook niet toe. In het bestemmingsplan zijn grenzen gesteld aan de omvang waarin functies die relatief veel verkeersbewegingen veroorzaken mogen voorkomen. Met name voorzieningen als hotels, detailhandel en leisure zijn beperkt in aantallen vierkante meters door het gebied waar deze zijn toegestaan te beperken, danwel een maximumoppervlak op te nemen.

In zowel de autonome situatie als de varianten volgens de MER-aanvulling nemen de gehalten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) sterk af ten opzichte van de huidige situatie. Het feit dat de toegenomen verkeersintensiteiten in de toekomst niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit kan voor een belangrijk deel verklaard worden door autonome ontwikkelingen. Auto's en de brandstoffen worden door technische ontwikkelingen steeds schoner. Dit zorgt er voor dat de bijdrage van het verkeer aan de lokale luchtkwaliteit steeds geringer wordt.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat voor bestemmingsplan Buiksloterham geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit is derhalve geen knelpunt is voor de voorgenomen ontwikkelingen.

6.5 Geur

6.5.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nota Stankbeleid en brief Minister van VROM

Het huidige stankbeleid is verwoord in de herziene Nota Stankbeleid en een brief uit 1995 van de Minister van VROM aan provincies en gemeenten. Uitgangspunt van het beleid is dat een nieuwe woonlocatie op zodanige afstand wordt gepland van geurbronnen dat geen of hooguit een acceptabele mate van hinder te verwachten is. Het beleid is erop gericht om (nieuwe) geurhinder te voorkomen. Het geurbeleid biedt de mogelijkheid dat het bevoegd gezag van dit algemene uitgangspunt afwijkt en een besluit neemt over een acceptabel niveau van geurhinder. Om het niveau van geurhinder te bepalen wordt niet alleen de feitelijke geurbelasting maar ook de geurbeleving in kaart gebracht. Daarmee is het begrip geurhinder gerelateerd aan de mate van ondervonden geurhinder⁷. De ondervonden geurhinder kan worden bepaald door klachtenregistratie, belevingsonderzoek etc.

Het is een bevoegdheid van het lokale bevoegd gezag om vast te stellen welk niveau van geurhinder in een bepaalde situatie nog acceptabel is. Indien op een bepaald moment geen sprake is van een acceptabel hinderniveau, verdient het volgens het beleid de voorkeur om maatregelen te treffen om dit acceptabel hinderniveau wel te bereiken. Het treffen van bronmaatregelen wordt hierbij genoemd als beste oplossing, maar geurhinder kan ook worden verminderd of voorkomen worden door het ruimtelijk scheiden van (potentiële) geurbronnen en (potentieel) gehinderden. Indien sprake is van geurhinder, kunnen maatregelen nodig zijn. Volgens de Wet milieubeheer moeten bij het bestrijden van geurhinder de best beschikbare technieken (BBT)⁸ worden toegepast om te komen tot een acceptabel hinderniveau. Het lokale bevoegd gezag bepaalt per specifieke situatie welke mate van hinder nog acceptabel is. Bij deze afweging wordt gekeken naar de technische, financiële, sociaal-economische en planologische aspecten van de specifieke situatie.

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

Nederlandse emissierichtlijn lucht (NeR)

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

6.5.2 Onderzoeksresultaten

Zowel binnen als buiten het bestemmingsplangebied bevinden zich bedrijven die in beperkte mate geur produceren. Binnen het bestemmingsplangebied gaat het om diverse AMvB- en vergunningplichtige bedrijven in de zin van de Wet milieubeheer. Op basis van dossierstudie van bedrijven in het bestemmingsplangebied is onderzoek gedaan naar de geurbelasting. Behalve de emissie (de uitstoot bij het bedrijf) is voor de toekomstige bewoners van het gebied ook de immissie van belang (wat is de ervaren geurbelasting). Het rapport "Inventarisatie geuremissie Buiksloterham Amsterdam-Noord" (d.d. 27 februari 2007, projectnummer M06A0390) is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan.

⁷ Het rijksbeleid biedt ruimte voor een uitbreiding van het aantal gehinderden. Dit is recentelijk bevestigd door de Raad van State (uitspraak 20060082/2, 26 april 2006). Volgens de Raad van State moet een gemeente motiveren "waarom ter verkrijging van een goede ruimtelijke ordening...kan worden afgezien van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen alle (potentiële) stankbronnen en (potentiële) gehinderden en, indien het voorkomen van een toename van het aantal geurgehinderden door ruimtelijke scheiding niet mogelijk is, op grond van welke belangenafweging een toename van het aantal geurgehinderden...aanvaardbaar kan worden geacht".

⁸ Met de implementatie van de Europese IPPC richtlijn (Integrated Pollution Prevention and Control) is het ALARA-principe (As Low As Reasonable Achievable) vervangen door de afweging wat de Best Beschikbare Techniek (BBT) is om het milieu te beschermen.

Geurpotentieel

Er is inzicht verkregen in de locatie van geurrelevante bedrijven en de mogelijke geurhinder in de toekomstige situatie in het plangebied. Op basis van dossierstudie en enkele bedrijfsbezoeken is per situatie in beeld gebracht of sprake is van een geurpotentieel. De bedrijven met een geurpotentieel bevinden zich geclusterd in drie gebieden in het bestemmingsplangebied:

- Papaverweg/Korte Papaverweg/Papaverhoek
- Klaprozenweg
- Asterweg/Distelweg

In het Investeringsbesluit Buiksloterham is bepaald dat het plangebied wordt getransformeerd tot een gemengd woon-werkgebied. Omdat functiemenging de pijler van dit vastgestelde beleid is bestaat er geen mogelijkheid voor een strikte ruimtelijke scheiding. Daarom is per bedrijf met een geurpotentieel gemotiveerd waarom sprake is van een acceptabele situatie in relatie tot de beoogde woningbouw.

Het nieuwbouwplan van de gemeentelijke baggerwerf wordt in dit plan mogelijk gemaakt. De baggerwerkzaamheden zullen niet meer vanuit de Buiksloterham worden verricht. Aan de nieuwbouw wordt door de gemeente de eis gesteld dat de geurhinder wordt opgeheven. Binnen het plangebied is verder een producent van sluitingen voor vaten/drums gevestigd. Op basis van het BBT-principe heeft het bedrijf maatregelen getroffen waardoor de geurhinder is opgeheven. Deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen het bedrijf, de Dienst Milieu en Bouwtoezicht en de gemeente. Een aantal bedrijven is op dusdanige afstand van de beoogde woonbebouwing gelegen dat van geurhinder geen sprake zal zijn. Het gaat om een muffinproducent, een tweetal producenten van snacks, een aantal metaalbewerkende bedrijven en enkele autospuitinrichtingen.

In de afgelopen jaren enkele bedrijven die geurhinder veroorzaakten, uit het bestemmingsplangebied verdwenen. Aan nieuwe bedrijven die zich in het gebied vestigen zal de eis gesteld worden dat er geen geurhinder mag worden veroorzaakt. Zodoende zal er geen nieuwe geurhinder ontstaan.

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

Acceptabel geurhinderniveau

Bij de afweging welk hinderniveau nog acceptabel is kan de maatschappelijke en economische waarde van de geplande ruimtelijke ontwikkeling betrokken worden. Hierbij dient een afweging gemaakt te worden tussen de ondervonden hinder op de locatie en de toegevoegde waarde van de ontwikkeling voor de gehele gemeente. Het plangebied Buiksloterham wordt ontwikkeld tot een aantrekkelijk woon-werkgebied met een unieke ligging aan de Noordelijke IJ-oever. De transformatie van het gebied geeft een impuls aan het ondernemersklimaat. Bovendien voorziet de ontwikkeling van het gebied met de realisatie van veel woningen in de grote woningbehoefte in Amsterdam en de regio.

Geconcludeerd kan worden dat de huidige en toekomstige geursituatie geen beletsel vormen voor woningbouw in het plangebied Buiksloterham. De geursituatie wordt als aanvaardbaar opgevat omdat, gelet op de beperkte geurhinder en de specifieke kenmerken van het transformatiegebied, de maatschappelijk en economische waarde van de ruimtelijke ontwikkeling hoog is. Bovendien liggen de meeste woningbouwlocaties niet in de nabijheid van bedrijven

met een geurpotentieel en daar waar dit wel het geval is is de geurhinder zodanig gering dat deze acceptabel wordt geacht.

6.6 Elektromagnetische velden

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

6.6.1 Beleid, wet- en regelgeving

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

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

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

6.6.2 Situatie in de Buiksloterham

In opdracht van de GGD Amsterdam heeft TNO in 2006 magnetische veldsterktemetingen uitgevoerd rond diverse onderstations van NUON in Amsterdam (zie TNO rapport "Magnetische veldsterkte metingen uitgevoerd rond diverse onderstations in Amsterdam", d.d. 7 maart 2006, projectnummer 05122101.r01). In en nabij het plangebied Buiksloterham bevinden zich twee onderstations, te weten aan de Papaverweg en de Klaprozenweg. De metingen rond deze onderstations zijn in januari 2006 uitgevoerd.

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

6.7 Duurzaamheid en energiegebruik

De ontwikkeling van de Buiksloterham leidt tot een intensief en ruimtegebruik van het gebied. De schaarse ruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut door compact te bouwen. Op veel locaties is sprake van dubbel of meervoudig

ruimtegebruik. De hoge bebouwingsdichtheid en de intensieve menging van verschillende functies versterken het duurzame karakter van de nieuwe stadswijk. Het versterkt het draagvlak voor allerlei voorzieningen, waaronder openbaar vervoer (bus, metro) en diverse soorten waterverbindingen zoals veren en watertaxi's en langzame verkeersroutes.

Woon- en werkcomplexen worden flexibel opgezet zodat toekomstige inrichtings- en/of functiewijziging mogelijk blijft. Voor de gebouwen wordt uitgegaan van het Nationale pakket Duurzame Utiliteitsbouw en de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006. Ook zal gestreefd worden naar hergebruik van licht verontreinigde grond. De toekomstige maaiveldhoogte is, rekening houdend met de parkeervoorzieningen onder de gebouwen en onder het park, afgestemd op het zoveel mogelijk hergebruiken van grond binnen het plangebied.

De vraag naar energie zal als gevolg van het transformatieproces de komende jaren toenemen. Ruimtelijke projecten met woningbouw en/of utiliteitsbouw van enige omvang kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO₂-emissie en aan het verbeteren van de lokale en regionale luchtkwaliteit. Conform de beleidsdoelstellingen uit het Klimaatplan stadsdeel Amsterdam-Noord 2004-2007 wordt met een duurzame energievoorziening het gebruik van fossiele brandstoffen fors teruggebracht.

Voor alle ruimtelijke projecten in Amsterdam moet worden uitgegaan van een warmtenet gevoed met restwarmte (motie gemeenteraadslid Olmer c.s. inzake de begroting voor 2006, stadsverwarming in Amsterdam, 22 december 2005). Voor verwarming, koeling en bereiding van warm tapwater wordt geanticipeerd op aantakking aan het in Amsterdam Noord aan te leggen warmtenet dat gevoed zal worden met restwarmte. Deze voorziening leidt tot een besparing van 44% op het gebruik van fossiele brandstoffen in vergelijking tot een conventioneel systeem. Op 8 februari 2007 is door de betrokken marktpartijen een intentieovereenkomst getekend inzake een integraal duurzaam warmtenet in Amsterdam Noord. Voor de overdracht van warmte aan het gebouwssysteem zijn onderstations van de warmte-exploitant nodig. Deze onderstations worden geïntegreerd opgenomen binnen de te ontwikkelen gebouwen.

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

7. Verkeer en parkeren

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

7.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nota Mobiliteit

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

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

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

Provinciaal, regionaal en gemeentelijk verkeersbeleid

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

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

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

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

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

7.2 Autoverkeer

Binnen plangebied

Het plangebied zal met de auto bereikbaar zijn via de Klaprozenweg (westelijke ontsluiting), de Ridderspoorweg en de Distelweg. Binnen het plangebied zullen de volgende wegen worden ingericht als 50 kilometerweg: Distelweg, noordelijk deel van de Grasweg, Asterweg, Papaverweg, Ridderspoorweg en westelijke ontsluiting. Hierdoor ontstaat een route waarover het verkeer afgewikkeld kan worden. De wegen krijgen een ruim profiel, waarbij de nodige aandacht wordt besteed aan langzaam verkeer. Alle straten die haaks op de hierboven genoemde hoofdwegen staan, worden ingericht als 30 kilometergebieden.

Buiten plangebied

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

Verkeersafwikkeling

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

In het rapport "Verkeersonderzoek Buiksloterham" (d.d. 23 augustus 2007, rapportnummer PNW004/Adr/0019), dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd, zijn de theoretische verkeersbelastingen voor een aantal wegen bepaald. De cijfers geven de situatie in 2020 weer bij de uitvoering van het bouwprogramma volgens het bestemmingsplan Buiksloterham. De ontwikkeling van Overhoeks is daarbij als autonome ontwikkeling meegenomen. De verkeersbelasting geeft het verwachte aantal voertuigen per etmaal op een weekday weer. De capaciteit geeft het maximaal aantal voertuigen weer dat de weg tijdens de spits kan verwerken zonder dat er knelpunten ontstaan. Uit het rapport is te concluderen dat de ontwikkeling van het plangebied niet tot een overbelasting van het wegennet leidt.

Gedurende de verdere ontwikkeling van het plangebied zal worden gecontroleerd hoe de verkeersafwikkeling zich ontwikkelt. Indien knelpunten worden voorzien zullen tijdig de benodigde verkeersmaatregelen worden genomen om de goede doorstroming te behouden. Dit wordt gegarandeerd door het voorschrift dat de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van woningbouw pas mag worden toegepast indien is aangetoond dat een goede verkeersafwikkeling binnen en buiten het plangebied mogelijk blijft.

Ten behoeve van de verkeersafwikkeling aan de rand van het plangebied is verbreding van de Klaprozenweg nodig. Voor de verbreding van de Klaprozenweg heeft de gemeente Amsterdam een bijdrage aangevraagd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Het besluit over toekenning van deze Rijksbijdrage wordt in 2007 genomen. Voorwaarde hierbij is dat de verbreding van de Klaprozenweg is gestart vóór 2010.

Er worden op twee niveaus maatregelen genomen om knelpunten te voorkomen, namelijk zowel binnen als buiten het plangebied.

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

Buiten het plangebied is op termijn een aantal verkeerskundige ingrepen wenselijk om toekomstige knelpunten aan te pakken. Een belangrijk aandachtspunt is het Mosplein. In samenwerking met de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer Amsterdam en stadsdeel Amsterdam-Noord is afgesproken dat het Mosplein als onderdeel van de verbreding van de Klaprozenweg wordt aangepakt. De planning is om voor 2010 met de verbreding van de Klaprozenweg en het reconstitueren van het Mosplein te starten. Dit vormt een belangrijke verbetering voor de verkeersafwikkeling aan de randen van het plangebied. Het project bevindt zich op dit moment in de initiatiefase (1^e fase van het plan- en besluitvormingsproces infrastructuur gemeente Amsterdam). Overige verkeerskundige ingrepen op termijn kunnen bestaan uit aanpassing van de kruispunten Distelweg – Van der Pekstraat, westelijke ontsluiting – Klaprozenweg en Ridderspoorweg – Klaprozenweg.

7.3 Langzaam verkeer

De gemeente Amsterdam geeft een hoge prioriteit aan de fiets als vervoersalternatief. In het structuurplan is een hoofdnet fiets vastgelegd. In de Buiksloterham maken de Klaprozenweg, Asterweg en Ridderspoorweg hiervan deel

uit. Het Hoofdnet Fiets omvat de belangrijkste fietsroutes die directe verbindingen vormen tussen diverse woon-, werk- en centrumgebieden in Amsterdam-Noord en de routes die aansluiting geven op aangrenzende gebieden.

Langs alle straten van het hoofdraamwerk zijn vrijliggende fietspaden voorzien. Bovendien worden aanvullende routes aangelegd, zoals een fietsbrug over het Tolhuiskanaal, de kade langs het Johan van Hasseltkanaal en op termijn een groene route langs het IJ. Daarmee ontstaat een dicht net van fietspaden dat aansluit op de hoofdroutes in de omgeving en de ponten over het IJ. Over Zijkanaal I komt een beweegbare brug voor langzaam verkeer en de bus. In de huidige situatie is nog niet overal ruimte voor een dergelijk profiel. Het bestemmingsplan staat zowel het huidige, alsook het toekomstige profiel toe.

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

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

Het fietsnet wordt niet in één keer gerealiseerd. Het overgrote deel, waar ruimtelijk mogelijk, wordt voor 2015 aangelegd en voor de toekomst zijn ruimtelijk reserveringen aangehouden. Deze reserveringen worden benut als het definitieve profiel wordt aangelegd.

7.4 Openbaar vervoer

In het Programma van Eisen Openbaar Vervoer Amsterdam (Stadsregio Amsterdam) geldt de norm dat alle woon- en werkadressen in principe binnen 400 meter van een halte liggen. Dit streven wordt bereikt met een nieuwe busroute via Asterweg en Ridderspoorweg met drie nieuwe halteplaatsen. De bushaltes en directe omgeving zullen goed toegankelijk zijn voor ouderen en mensen met een fysieke beperking. Er wordt voldaan aan de toegankelijkheidseisen die gelden voor openbaar vervoer haltes. Over Zijkanaal I wordt voor langzaam verkeer een nieuwe brug gerealiseerd die ook door de bus zal worden gebruikt. Met de realisatie van woningbouw in het gebied wordt het draagvlak voor een goede busverbinding vergroot.

Het personenvervoer per pont speelt nu al een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de Buiksloterham. In de toekomst zal dit belang voor fietsers en voetgangers toenemen. Daarom wordt een plek gereserveerd voor een pontaanlanding.

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

7.5 Parkeren

7.5.1 Beleid en regelgeving

In het najaar van 2007 zal het nieuwe Amsterdamse locatiebeleid worden vastgesteld. Het nieuwe beleid hanteert de volgende uitgangspunten:

Verbetering bereikbaarheid werklocaties: Het Amsterdamse locatiebeleid moet zodanig worden vormgegeven dat werkgebieden bereikbaar blijven en daarmee een gezond vestigingsklimaat wordt gegarandeerd.

Verbetering concurrentiepositie: Het Amsterdamse beleid moet passen binnen de in het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP) gestelde kaders om rechtsongelijkheid en concurrentievervalsing binnen de Stadsregio te voorkomen. Daarom worden de in het RVVP opgenomen richtsnoeren voor parkeernormen overgenomen in het Amsterdamse beleid.

Hantering parkeernormen: Parkeernormen zijn een effectief en essentieel instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad te waarborgen. Het nieuwe locatiebeleid bevat naast parkeernormen voor kantoren, ook parkeernormen voor overige functies (winkels, horeca, culturele voorzieningen, sportvoorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen, congresfaciliteiten, leisure, religie, begraafplaatsen, etc) vastgesteld. De parkeernormen voor kantoren komen uit het RVVP. Dit betreft zogenaamde richtsnoeren van 1:125 m² kantoorvloer op een B-locatie en 1:250 m² kantoorvloer op een A-locatie. Voor overige functies worden de CROW parkeercijfers overgenomen.

De juiste functie op de juiste plek: Ondernemingen (bedrijven, kantoren én voorzieningen) worden beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkende karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties. Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties.

Inbouwen flexibiliteit: Het nieuwe Amsterdamse locatiebeleid zal meer mogelijkheden voor flexibiliteit moeten hebben dan het ABC locatiebeleid van 1996. Dit kan door het vaststellen van gebiedspakketten, flexibele toepassing van parkeernormen, lokaal maatwerk en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Vervolgens zal dit juridisch verankerd moeten worden in bestemmingsplannen. De flexibiliteit schuilt in het toepassen van de systematiek op basis van de te hanteren normen.

Tot de vaststelling van een nieuwe locatiebeleid blijven de parkeernormen van het oude ABC-beleid van kracht, conform het vorige Structuurplan en het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP). Dit is vastgelegd in het Werkdocument Parkeernormering Amsterdam. Deze notitie is vastgesteld als gemeenschappelijk referentiekader van de Dienst Ruimtelijke Ordening en de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam voor hun opstelling dienaangaande bij ruimtelijke planvorming en –toetsing. Voor medewerkers aan stedenbouwkundige projectgroepen vormt dit werkdocument de leidraad voor hun inbreng t.a.v. parkeernormering. Bij plannen van stadsdelen of andere initiatiefnemers wordt de advisering door beide diensten hierop gebaseerd.

Parkeernormen voor werken

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

Parkeernormen voor wonen

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

stadsdelen. Toepassing van aanzienlijk lagere parkeernormen (vanaf 0,5 per woning) is verantwoord binnen de ring, met name bij sociale woningbouw.

Parkeernormen voor voorzieningen

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

Buiksloterham

In afwachting van nieuw beleid zijn in overeenstemming met het ABC-beleid (zoals weergegeven in het Werkdocument Parkeernormering Amsterdam) voor de Buiksloterham in het projectbesluit de volgende parkeernormen gehanteerd. Voor werken, zowel kantoren als bedrijven, geldt 1 parkeerplaats per 125 m² bvo, voor voorzieningen 1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor sociale huurwoningen geldt een norm van 0,5 parkeerplaats per woning en voor de vrije sector een norm van 1,5 parkeerplaats per woning. Voor bezoekers geldt een norm van 0,25 parkeerplaats per woning. Bij realisatie van het maximale programma komt dit uit op circa 10.000 parkeerplaatsen. Daarvan is circa 10% bezoekersparkeren. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een kavelontwikkeling op eigen terrein moet worden ingepast. Dit kan zijn op maaiveld, gebouwd (ondergronds of inpandig), op het dak, al dan niet mechanisch. Ook laden en lossen geschiedt op eigen terrein. Bezoekersparkeren kan op straat. In de profielen van de hoofdstraten is ruimte voor circa 900 parkeerplaatsen.

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

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

8 Veiligheid

8.1 Externe veiligheid

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

- Het plaatsgebonden risico is de kans op overlijden per jaar van een (imaginair) persoon die onafgebroken en onbeschermd in de buurt van een transportroute of inrichting met gevaarlijke stoffen bevindt. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij meestal geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De grenswaarde van het plaatsgebonden risico is gesteld op een kans van 10^{-6} , een kans van één

op het miljoen per jaar. Deze grens is de verplichte afstand die moet worden aangehouden tussen de transportroute of inrichting en de geprojecteerde bebouwing.

- Het groepsrisico is de kans dat binnen het invloedsgebied een groep van 10 of meer personen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. De omvang van het invloedsgebied wordt bepaald door de aard van de betrokken stof. Het groepsrisico geeft de aandachtspunten op een transportroute of nabij een inrichting aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en dichtheid van de bebouwing in de nabijheid van de transportroute of inrichting. De norm van groepsrisico (de oriëntatiewaarde) is in tegenstelling tot de norm van het plaatsgebonden risico niet absoluut. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij inrichtingen ligt een factor 10 lager dan bij transport.

8.1.1 Beleid, wet- en regelgeving

Nationaal Milieubeleidsplan 4

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

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

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

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

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

Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen

Voor externe veiligheid omtrent buisleidingen geldt de "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (Ministerie van VROM, 1984). In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande

buisleidingen voor aardgastransport dient de toekomstige verandering van de omgeving te worden getoetst aan de aan te houden veiligheidsafstanden tot deze leidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

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

Besluit risico's zware ongevallen

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

8.1.2 Onderzoeksresultaten

Transport over de weg

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

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

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

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

Transport over water

Het westelijk deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter risicozone van het IJ, waarover in de huidige en toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Volgens de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" dient binnen deze zone toekomstige bebouwing getoetst te worden aan aspecten van externe veiligheid. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn door het ingenieursbureau AVIV onderzocht op het traject Coentunnel/IJ-tunnel (rapport "Herberekening Risico's IJ met RBM II", d.d. 7 december 2005, projectnummer 05875). In het rapport staan de gegevens over het invloedsgebied, de huidige en toekomstige dichtheden, de huidige en toekomstige vervoersstromen en het huidige en toekomstige plaatsgebonden en groepsrisico. Ter hoogte van het plangebied worden ammoniak en brandbare vloeistoffen vervoerd.

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

De in verband met het plaatsgebonden risico berekende 10^{-6} contour ligt binnen de vaarweg en vormt dus geen probleem voor de geprojecteerde functies. De gemeente Amsterdam heeft geen zeggenschap over de hoedanigheid en hoeveelheid gevaarlijke stoffen die over het IJ worden vervoerd en kan dus wat dit betreft de externe veiligheid niet verbeteren. De kans op een ramp die het dichtst bij de oriëntatiewaarde van het groepsrisico ligt, is met een kans van een op de twintig miljoen jaar dermate laag, dat er volgens de regionale brandweer in dit specifieke geval niet méér dan de gebruikelijke aandacht hoeft te worden besteed aan zelfredzaamheid en rampbestrijding. Er bevindt zich bovendien een onbebouwde bufferzone ("GD4 en GD5" op de plankaart) van 20 meter tussen het vaarwater en de woonbebouwing. In het geval bebouwing het water insteekt of boven het water hangt, moet een aanvaarbescherming in het water worden gerealiseerd.

Transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen

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

BEVI-inrichting

Binnen het projectgebied Buiksloterham ligt één bedrijf dat in de lichte categorie van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO) valt. Het bedrijf heeft een plaatsgebonden risicocontour. Volgens het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is het niet toegestaan om (beperkt) kwetsbare objecten zoals woningen, scholen of verpleeghuizen binnen een plaatsgebonden risicocontour te realiseren. Het onderhavige bestemmingsplan voldoet aan deze eis.

In opdracht van gemeente Amsterdam heeft SAVE (Oranjewoud) in het kader van de ontwikkeling van de Buiksloterham een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid ten gevolge van de activiteiten van het bedrijf (QRA Air Products in het kader van Bestemmingsplan Buiksloterham d.d. juni 2007, projectnummer 170738 070426- Y64).

Het BEVI-bedrijf heeft een 10^{-6} contour (plaatsgebonden risico) met een reikwijdte van 100 meter vanaf de bron. Volgens het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is het niet toegestaan om (beperkt) kwetsbare objecten zoals woningen, scholen of verpleeghuizen binnen een plaatsgebonden risicocontour te realiseren. Het onderhavige bestemmingsplan voldoet aan deze eis.

Voor het bedrijf is ook bepaald dat er een invloedsgebied voor het groepsrisico bestaat. Het invloedsgebied betreft een straal van 200 meter om het opslagpunt van de gevaarlijke stoffen. Binnen deze afstand is onderzoek gedaan naar het

groepsrisico. Het groepsrisico voldoet aan de oriëntatiewaarde uit het BEVI. Ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan Buiksloterham vindt geen toename plaats van het groepsrisico ten opzichte van de vigerende situatie.

Overige inrichtingen

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

8.2 Luchthavenindelingsbesluit

In verband met het vijfbanenstelsel van luchthaven Schiphol zijn in 2003 nieuwe milieu- en veiligheidsregels geformuleerd. Deze regels zijn weergegeven in het Luchthavenindelingsbesluit (Lib). Voor het gehele plangebied geldt vanwege het Luchthavenindelingsbesluit een hoogtebeperking van 146 NAP+. Dit betekent dat bebouwing niet hoger mag opgaan dan deze hoogte. Dit heeft, gezien de daadwerkelijk toegestane maximumbouwhoogten, geen invloed op het bestemmingsplan.

8.3 Verkeersveiligheid

In het rapport "Verkeersonderzoek Buiksloterham" (d.d. 23 augustus 2007, rapportnummer PNW004/Adr/0019) heeft Goudappel Coffeng een beoordeling gegeven van de verkeersveiligheid in het plangebied. Of een bepaald wegvak geschikt is voor de verwerking van de te verwachten intensiteit wordt bepaald door de ligging van de weg in de omgeving. Aangezien alle wegen, met uitzondering van de Klaprozenweg en de Johan van Hasseltweg, midden in het stedelijk gebied gelegen zijn, is de oversteekbaarheid van de wegen voor fietsers en voetgangers een beoordelingscriterium. Wanneer een weg onvoldoende oversteekbaar is, leidt dit tot barrièrewerking en verkeersonveiligheid.

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

8.4 Sociale veiligheid

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

In de Nota Ruimte wordt gesteld dat functiemenging, transformatie en functieverandering van onder meer verouderde haven- en industriegebieden en revitalisering van bedrijventerreinen nodig zijn om de leefbaarheid in de grote steden te verbeteren. Uitgangspunt van het Sociaal Structuurplan 'Wat Amsterdam beweegt 2004-2015' (SSP) is dat de bewoners van Amsterdam hun betrokkenheid tot uitdrukking kunnen brengen door actief deel te nemen aan de stad. Dit vraagt onder meer om een woon- en leefomgeving waarin mensen zich thuis voelen, waarmee zij een verbinding kunnen aangaan. Functiemenging waardoor de leefbaarheid ook na werktijden is gewaarborgd, is een belangrijk instrument voor een positieve ontwikkeling in de directe woon- en leefomgeving van burgers.

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

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

9. Water

Water speelt van oudsher een belangrijke rol in en rond de Buisklosterham. Het IJ, de kanalen en de insteeckhavens structureren het plangebied en geven het gebied identiteit. Van oudsher is een groot deel van de activiteiten in het plangebied gericht geweest op het water. In het kader van de herontwikkeling van de Buisklosterham wordt water beschouwd als extra openbare ruimte. Het schept ruimte in een dicht bebouwd gebied en is als vaarwater te gebruiken. Op strategische plekken in het gebied zullen openbare oevers en kaden worden aangelegd om de toegankelijkheid van het water te verbeteren. In dit hoofdstuk worden aan de hand van beleid en regelgeving de resultaten van de watertoets beschreven. Daarbij worden de gevolgen van de ontwikkeling van het plangebied voor de waterhuishoudkundige aspecten omschreven.

9.1 Beleid, wet- en regelgeving

Waterparagraaf en watertoets

Het Besluit op de Ruimtelijke Ordening verplicht sinds 1 november 2003 een waterparagraaf op te nemen in de toelichting bij onder andere bestemmingsplannen. In de waterparagraaf wordt beschreven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. De Handreiking Watertoets 2 uit december 2003 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat omschrijft de watertoets als het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij het totstandkoming van het bestemmingsplan. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om waterverontreiniging van oppervlaktewater en grondwater

internationaal aan te pakken. Doelstelling is dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan normen voor bepaalde chemische stoffen. De kwaliteit van het oppervlaktewater moet het voorkomen van gevarieerde flora en fauna mogelijk maken. Daarnaast moet de grondwatervoorraad stabiel zijn en mogen bijvoorbeeld natuurgebieden niet verdrogen door een te lage grondwaterstand (goede kwantitatieve toestand). Via de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW inmiddels vertaald in Nederlandse wetgeving.

Vierde nota waterhuishouding

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

Provinciale waterhuishoudingsplan 1998-2002

In het Tweede Waterhuishoudingsplan "Stilstaan bij stromen" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. De centrale doelstelling van het plan is om in 2015 een gezonde ecologische kwaliteit van het watersysteem te bereiken. Het waterhuishoudingsplan wordt op dit moment herzien.

Waterplan Amsterdam

Het Waterplan Amsterdam, in 2002 goedgekeurd door gemeente en hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, bevat de visie van de gemeente en de waterbeheerder op het gewenste beleid voor de komende jaren. In het waterplan zijn de gewenste inrichting, het beoogde gebruik en het toekomstige beheer van het water in de stad omschreven in de vorm van een streefbeeld voor 2030. Kort samengevat komt dit streefbeeld neer op het volgende. Een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. De beleidsnota Grondwaterzorg Amsterdam 2002-2006 is een samenvatting van de nota 'Leven met grondwater', een van de achtergronddocumenten van het Waterplan Amsterdam. Het beleid is erop gericht bestaande hinder weg te nemen en nieuwe hinder te voorkomen met een duurzaam functionerend grondwatersysteem en een duurzaam gebruik als eindresultaat.

Waterplan stadsdeel Amsterdam-Noord

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

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

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

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

- **Waterberging.** Leidraad is de trits 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Dat wil zeggen dat eerst geprobeerd wordt het regenwater zo lang mogelijk vast te houden. Als dat niet goed lukt, moet het water tijdelijk worden opgeslagen. Pas daarna kan het worden afgevoerd. De doelstelling op basisniveau voor waterberging houdt in dat bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere ingrepen in de openbare ruimte de waterhuishoudkundige situatie niet mag verslechteren. Dit betekent bijvoorbeeld dat toename van verhard oppervlak en/of dempingen binnen het gebied waar de ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, gecompenseerd moeten worden. De doelstelling op ambitieniveau voor waterberging houdt in dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gestreefd wordt naar een optimaal functionerend watersysteem. Dat wil zeggen dat zoveel waterberging wordt gerealiseerd dat het gebied tijdens neerslagpieken het water zelf kan opvangen en de boezem niet extra wordt belast. Grofweg wordt ervan uitgegaan dat gemiddeld 10% van de openbare ruimte ingezet moet worden voor (piek)berging van water.
- **Grondwater.** In gebieden die nieuw worden ingericht of heringericht en waarvoor een ruimtelijk plan wordt opgesteld, moet worden gezorgd dat de bestemming en de (toekomstige) grondwatersituatie goed op elkaar worden afgestemd. Doelstelling is om geen nieuwe situaties met grondwateroverlast te laten ontstaan. Waternet toetst of de ruimtelijke plannen voldoen aan de criteria die zijn vastgelegd in de Beleidsnota Grondwaterzorg Amsterdam 2002-2006. Eén van deze criteria is de grondwaternorm. In stedelijk gebied mag de grondwaterstand gemiddeld niet vaker dan eens in de twee jaar en niet langer dan vijf dagen achtereenvolgend hoger zijn dan 0,5 meter onder maaiveld bij bouwen zonder kruipruimte. Ingeval van bouwen met kruipruimte is de norm 0,9 meter onder maaiveld. Wanneer de norm niet kan worden gehaald moeten maatregelen worden genomen in de vorm van ophoging van het maaiveld of verbetering van de ontwatering door middel van watergangen.
- **Waterkwaliteit.** Een belangrijke leidraad is het principe 'schoonhouden-scheiden-zuiveren'. Dat wil zeggen dat eerst ingezet wordt op het aanpakken van bronnen van waterverontreiniging. Vervolgens wordt schoon regenwater gescheiden van het afvalwater en rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd of in de bodem geïnfiltreerd. Ten slotte wordt afvalwater naar de rioolzuiveringsinstallatie gebracht en gezuiverd. In het nieuwe waterbeleid worden waterkwaliteitsdoelstellingen gekoppeld aan de gewenste levensgemeenschap en functie voor een bepaald type water. Per waterfunctie is in het waterplan een ambitieniveau weergegeven. Het streven is om de genoemde functieniveaus uiterlijk in 2015 te realiseren. De wijze waarop deze ambitieniveaus worden gerealiseerd, wordt uitgewerkt in zogenaamde Natte Structuurplannen.
- **Ecologie, recreatie en belevingswaarde.** Blijkens het plan wordt gestreefd naar de integratie van landelijk en stedelijk water om peilverschillen en barrières op te heffen. Dit betekent dat oude waterverbindingen hersteld en/of nieuwe verbindingen gemaakt moeten worden.

9.2 Waterkwantiteit

Kwantiteit oppervlaktewater

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

De kanalen in en om het plangebied (Tolhuiskanaal, Buiksloterkanaal, Johan van Hasseltkanaal, Noord-Hollandschkanaal, Zijkanaal I) staan in open verbinding met het IJ en hebben hetzelfde waterpeil als het IJ. De waterdiepten in deze kanalen liggen tussen de 2,2 meter en 3,6 meter. Het Zijkanaal I en het Noord-

Hollandschkanaal ten westen en ten oosten van het plangebied verbinden het IJ met het achterland. Deze verbindingen zijn van belang voor de afwatering van het achterland. Naast het IJ, de kanalen en de insteekhavens komt in het gebied geen oppervlaktewater voor.

Bij de herontwikkeling van het bestemmingsplangebied blijft het huidige stelsel van kanalen en insteekhavens grotendeels gehandhaafd. Langs de oever van het IJ is een demping voorzien. Een aantal dempingen van delen van kanalen en insteekhavens heeft reeds plaatsgevonden. Over de aanplemping langs de oever van het IJ heeft afstemming plaatsgevonden met het Gemeentelijk Havenbedrijf. In het kader van het Masterplan Noordelijke IJ-oever is aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd of concessie nodig is voor de beoogde dempingen ingevolge de Wet op de droogmakerijen en indijkingen (Staatsblad 1904, nr. 147). Uit een brief van Rijkswaterstaat (d.d. 8 juli 2003) blijkt dat dit niet het geval is.

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

Met instemming van Rijkswaterstaat en Waternet wordt de compensatie voor de dempingen gerealiseerd in de waterbalans van de Noorder IJ-plas. Het dijkje rond de plas zal hiertoe worden opengebroken, zodat de plas in open verbinding komt te staan met het IJ. De stadsdeelraad van Amsterdam Noord zal hierover in het najaar van 2007 een besluit nemen. Naar verwachting zal de compensatie in de loop van 2009 gerealiseerd zijn. Aangezien de Noordelijke IJ-oever wordt ontwikkeld over een periode van ongeveer twintig jaar zal compensatie niet gelijk lopen met de demping. Rijkswaterstaat accepteert deze gefaseerde compensatie onder voorwaarde dat de gemeente regelmatig rapporteert over de voortgang. Dit is vastgelegd in een gespreksverslag d.d. 8 maart 2005.

Veiligheid

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

Afwatering hemelwater

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

Kwantiteit grondwater

In de huidige situatie is de ontwatering van het plangebied matig en is de kans op grondwateroverlast aanwezig. De grondwaterstanden in de Buisklosterham zijn hoog ten opzichte van de maaiveldhoogten. Uit het rapport "Grondwateronderzoek Buisklosterham" (Ingenieursbureau Amsterdam, d.d. 9 juli 2004, projectnummer 111184) blijkt dat zonder maatregelen de grondwaternorm uit de Beleidsnota Grondwaterzorg Amsterdam niet wordt gehaald. De grondwaterproblematiek in het plangebied zal, voor zover het de eerst te ontwikkelen locaties betreft, worden opgelost door een combinatie van kruipruimteloos bouwen, ophoging van het maaiveld met een leeflaag van goed

doorlatend zand en het verbeteren van de doorlatendheid van de oeverconstructies (zie rapport "Maatregelen tegen grondwateroverlast ontwikkelkavels in de Buiksloterham", Tauw, d.d. 20 augustus 2007, projectnummer 4410099). Doorlatendheid van de oeverconstructies kan pas worden gerealiseerd na sanering van de bodem, omdat de afvloeiing anders zou kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlaktewater buiten de oevers. Zolang de oeverconstructies nog niet doorlatend zijn, en ten behoeve van de kavels die niet aan het water liggen, worden andere maatregelen genomen, zoals het aanbrengen van grondkoffers, drainage of het toepassen van grondverbetering. Waternet onderschrijft in haar advies op het Investeringsbesluit Buiksloterham (d.d. 5 juli 2006) het belang van bovenomschreven maatregelen. De maatregelen zullen worden geborgd bij de privaatrechtelijke uitgifte van de gronden. Voor zover gronden, zoals kades, in beheer blijven bij de gemeente zullen deze maatregelen door de gemeente worden gerealiseerd.

9.3 Waterkwaliteit

Kwaliteit oppervlaktewater

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

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

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

Kwaliteit grondwater

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

De bodemproblematiek wordt conform het 'functiegerichte saneringsbeleid' van de gemeente Amsterdam aangepakt. Mobiele verontreinigingen worden verwijderd, grond met immobiele lichte verontreinigingen wordt zoveel mogelijk hergebruikt en de waterbodem wordt gesaneerd. Waar nodig wordt een leeflaag aangebracht gericht op de beoogde functie. Door het gebied op te hogen wordt de noodzaak tot afgraven en afvoeren van verontreinigde grond zoveel mogelijk beperkt. Daardoor verbetert de waterkwaliteit zowel van grondwater (door de bodemsanering) als van het oppervlaktewater (door de waterbodemsanering).

Ecologie

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

Belevingswaarde

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

10 Natuurwaarden en ecologie

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

10.1 Beleid, wet- en regelgeving

Flora- en faunawet en Natuurbeschermingswet

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

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

schadelijk zijn voor het natuurmonument of de Speciale Beschermingszone. Het gaat daarbij zowel om activiteiten binnen als buiten het natuurgebied.

Natuureffectrapportage Amsterdam-Noord

Uit de Natuureffectrapportage Stadsdeel Amsterdam-Noord (2006) blijkt dat het stadsdeel de mogelijkheden voor natuur wenst te vergroten door de kwaliteit van het bestaande groen te versterken. Dit geschiedt onder andere door binnen nieuwe en lopende projecten zo goed mogelijk met de bestaande natuur rekening te houden en nieuwe kansen te geven in gebouwen aan holenbroeders zoals de mus, vleermuis en gierzwaluw en de aanleg van natuurlijke oevers.

Groenplan Amsterdam-Noord

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

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

10.2 Natuurtoets

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

Beschermde gebieden

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

Beschermde soorten

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

Effecten op flora en fauna

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

- Verspreid door het gebied staan volgroeide bomen en struiken. Er zijn in het plangebied geen beschermde planten aangetroffen. De aangetroffen wondklaver staat op de Rode lijst, maar is geen bijzondere soort

omdat deze in Amsterdam vaak gebruikt wordt om ruderaal terreinen in te zaaien. De kademuren van het Johan van Hasseltkanaal bevatten geen kalkrijke specie en zijn daarom ongeschikt voor beschermde muurplanten. Met de inrichting van het gebied zijn geen negatieve effecten ten aanzien beschermde planten te verwachten.

- In het gebied komen met name algemene broedvogels voor, zoals de heggenmus, merel, winterkoning, houtduif, ekster, koolmees, wilde eend en meerkoet. Sommige struwelen zijn geschikt voor broedplaatsen van de fitis, tjiftjaf en grasmus. De duurzame staat van instandhouding van de aanwezige soorten zal niet worden aangetast. De zwarte roodstaart, niet algemeen voorkomend, verliest door de uitvoering van het plan zijn habitat op het ruderaal terrein langs de Papaverweg.
- In opdracht van DRO heeft Bureau Natuurbeleven in september 2006 een vleermuisonderzoek uitgevoerd. Van vleermuizen, beschermd in het kader van de Habitatrichtlijn, zijn geen vaste voortplantings-, rust- of verblijfplaatsen aangetroffen. Ook staan er geen bomen met voor vleermuizen bruikbare holtes. In het gebied zijn op zeer beperkte schaal enkele foeragerende dwergvleermuizen en meervleermuizen waargenomen. Deze vleermuizen komen vermoedelijk van kolonies buiten het plangebied. De mogelijkheden voor vleermuizen om in het plangebied te foerageren zijn vrij beperkt, bovendien is het gebied de gehele nacht sterk verlicht. De duurzame staat van instandhouding van de soort zal niet worden aangetast. Aangezien het leefgebied na uitvoering van het plan niet verdwijnt en er voldoende mogelijkheden voor alternatieve locaties worden geboden (zie compenserende en mitigerende maatregelen), wordt verwacht dat ontheffing wordt verleend.

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

- In het plangebied komen geen beschermde vissen voor. Het IJ met zijn insteekhavens en zijkanalen heeft gradiëntrijk water met veel lokale verschillen in zoutgehalte en zuurstofgehalte. In het IJ leven hierdoor veel algemeen voorkomende vissoorten, zoals de baars, snoek en paling. De breukstenen oever aan het IJ aan de kop Grasweg lijkt als biotoop geschikt voor de rivierdonderpad, maar door de aanwezigheid van brak water en golfslag door boten is de plek ongeschikt.
- In het plangebied komen geen beschermde dagvlinders, libellen of sprinkhanen voor. De ruderaal terreinen zijn begroeid met plantensoorten die vlinders aantrekken. Door het plan zal de aantrekkelijkheid van het gebied voor dagvlinders afnemen. De gunstige staat van instandhouding van vlinders en de bruine sprinkhaan komt niet in gevaar, omdat er voldoende ruderaal terreinen, bermen en taluds overblijven in en rond Amsterdam.
- In het plangebied komen geen grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen voor. De oorzaak hiervan is dat het plangebied te geïsoleerd van groengebieden en ecologische structuren in de omgeving ligt. Het is uitgesloten dat de rugstreeppad het gebied op eigen gelegenheid kan bereiken, omdat de leefgebieden van deze soort zich niet in de omgeving bevinden.

Compenserende en mitigerende maatregelen

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

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

Ecologische relaties

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

Ecologische potenties

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

11. Landschap, archeologie en cultuurhistorie

In 2003 is voor de Noordelijke IJ-oever als geheel een Cultuurhistorische Effectrapportage (Bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam, d.d. augustus 2003) opgesteld. Deze CHER bevat een uitgebreide beschrijving van de

landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarde van het gebied. De aanbevelingen uit de CHER en de inhoud van het Investeringsbesluit Buiksloterham dat ten grondslag heeft gelegen aan dit bestemmingsplan komen in grote lijnen met elkaar overeen. In dit hoofdstuk worden de consequenties van het plan voor het landschap, archeologische en cultuurhistorische waarden beschreven.

11.1 Beleid, wet- en regelgeving

Landschap

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

Archeologie

Het Europese Verdrag van Valletta uit 1992, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Invoering van het verdrag in Nederland gebeurt door middel van aanpassing van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten. In december 2006 is de implementatie van het Verdrag van Valletta definitief geregeld in de Wet op de archeologische monumentenzorg. De belangrijkste uitgangspunten van de wet zijn:

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

Cultuurhistorie

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

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

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

- Behoud en hergebruik van de historische structuur en gebouwen;
- Openbare toegankelijkheid;
- Multifunctioneel en innovatief ruimtegebruik;
- Bereikbaarheid in de vorm van openbaar vervoer (gewenst);
- Bedrijvigheid in combinatie met maatschappelijke en recreatieve functies en indien mogelijk met wonen.

Binnen het beleid van de gemeente Amsterdam is er, naast het behoud van monumenten, een groeiende belangstelling voor kwaliteiten van de historische woonomgeving in het algemeen. Het Amsterdamse College streeft naar een integrale en gebiedsgerichte aanpak. Juist bij transformatie, herstructurering en vernieuwing is het van belang om de oorspronkelijke beeldkwaliteit van de gebouwde omgeving te behouden, in te passen, tot inspiratie te laten dienen of ontwikkelingen te laten aansluiten bij de oorspronkelijke waardevolle beeldkwaliteit (Dienst Amsterdam Beheer, november 2004).

11.2 Landschap

De Nieuwendammerdijk en de Buiksloterdijk stammen uit de Middeleeuwen. Ooit waren het dijken langs het IJ die de Zuiderzee moesten weren. Thans slingeren ze landinwaarts met hun typerende dijkhuizen als landschappelijke linten door Amsterdam Noord. Naast de oude zeedijken met hun karakteristieke bebouwing en het parkachtige Noordhollandsch kanaal is nog een derde element dat kenmerkend is voor het landschap van Amsterdam Noord en dat is de wijze waarop Noord aan het IJ grenst. Sinds de Middeleeuwen zijn bij de zuidelijke IJ-oever, waar Amsterdam als nederzetting is ontstaan, eilanden aangelegd om de stad uit te kunnen bouwen. De zuidelijk IJ-oever is altijd naar het IJ toe gericht geweest. De noordelijke oever vormt daarentegen juist een rand van landaanwinningen met industriële bebouwing en bedrijvigheid, een obstakel tussen de woningbouw in Noord en het IJ.

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

11.3 Archeologie

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



Landtongen Volewijk en Nes, situatie omstreeks 1660



Inpoldering Buiksloterham, kaart uit 1866

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

11.4 Cultuurhistorie

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

De Buiksloterham is niet aangewezen als cultuurhistorisch kerngebied en in het plangebied komen geen rijksmonumenten voor. Dit wordt onder andere bevestigd op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland. In de CHER is voor de Buiksloterham een aantal waardevolle structuren en gebouwen aangegeven. Daarbij is opgemerkt dat het veelal om karakteristieke bebouwing gaat. Het poortgebouw van het voormalige Asterdorp is tot gemeentelijk monument verklaard. Bij de sloop van het dorp in de jaren vijftig is het poortgebouw intact gebleven. Aan de loods en de directeurswoning van de voormalige Hollandsche Beton Groep aan de Distelweg is een architectuur historische waarde toegekend, maar heeft niet de status van gemeentelijk monument. Verder gaat het veelal niet om monumentwaardige bebouwing.

De hoge dichtheid die gerealiseerd wordt en de plaatselijke noodzaak tot bodemsanering kunnen ervoor zorgen dat bepaalde karakteristieke bebouwing niet behouden kan blijven. Bij de ontwikkeling van de Buiksloterham wordt getracht de historische structuren en bebouwing zo veel mogelijk in te passen. Voor locaties van de eerste fase van de transformatie, wordt in een bouwenvolopovereenkomst als randvoorwaarde gesteld dat gebouwen met een cultuurhistorische waarde behouden blijven. Zodoende wordt zeker gesteld dat de bebouwing wordt ingepast in het

nieuwe bouwplan van de marktpartij, waarmee de overeenkomst wordt gesloten. Bij ontwikkeling van particuliere locaties kan in gesprek met de particuliere ontwikkelaar onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn van behoud en of de gemeente daarin, indien nodig, kan faciliteren.

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

12. Handhaving

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

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

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

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

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

13. Economische uitvoerbaarheid

Grondexploitatie

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Buiksloterham is geborgd door het Investeringsbesluit Buiksloterham dat, inclusief een grondexploitatie en saneringsexploitatie, door de gemeenteraad op 20 december 2006 is vastgesteld.

In de grondexploitatie en de bodemsaneringsexploitatie zijn de kosten en opbrengsten in het plangebied geraamd volgens de binnen de gemeente geldende systematiek. In deze exploitatiebegrotingen is rekening gehouden met alle relevante kosten en opbrengsten, waaronder: verwervingen, bouwrijpmaken, saneren van bodem, geluidssanering, planvoorbereidingskosten, inrichting openbare ruimte, gronduitgiften en subsidies.

Dekking

De grondexploitatie sluit op een tekort van € 16,3 miljoen (netto contante waarde (NCW) 2006). De bodemsaneringsexploitatie sluit op een tekort van € 31 miljoen (NCW 2006). Deze wordt door de gemeente gedekt via een systeem van verevening met andere gemeentelijke projecten en financiële middelen voor bodemsaneringen op basis van landelijke regelingen.

Voor de verbreding van de Klaprozenweg is een bijdrage aangevraagd uit het Fonds Economische Structuurversterking. Deze Rijksbijdrage is toegekend op 26 oktober 2007. Voorwaarde hierbij is dat de verbreding van de Klaprozenweg is gestart vóór 2010.

14 Technische uitvoerbaarheid

De technische uitvoerbaarheid van de milieusanering (bodem, water, geluid) wordt elders in deze plantoelichting behandeld. Voor bebouwing en inrichting van het maaiveld zijn verder geen technische beperkingen. Stedenbouwkundige en welstandseisen zijn opgenomen in het Investeringsbesluit Buiksloterham. De Welstandscommissie toetst bouwplannen aan de Welstandsnota. Bij gemeentelijke gronduitgifte zullen eventuele nadere locatiespecifieke eisen worden opgenomen in de zogenaamde bouwenveloppen

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

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

15. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

15.1 Algemeen

Projectbesluit en Investeringsbesluit

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

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

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

Markttoets

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

Communicatie terugdringen geluidsbelasting

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

Communicatieplan Buiksloterham

In het voorjaar van 2007 is het Communicatieplan Buiksloterham opgesteld. In 2007 en 2008 richt de communicatie vanuit het project zich met name op zittende en nieuwe bedrijven, omwonenden en projectontwikkelaars. Op het moment dat de bouwontwikkeling voor de woningbouw start, zal de communicatie zich daarnaast richten op toekomstige bewoners.

15.2 Overleg ex artikel 10 Bro

PM