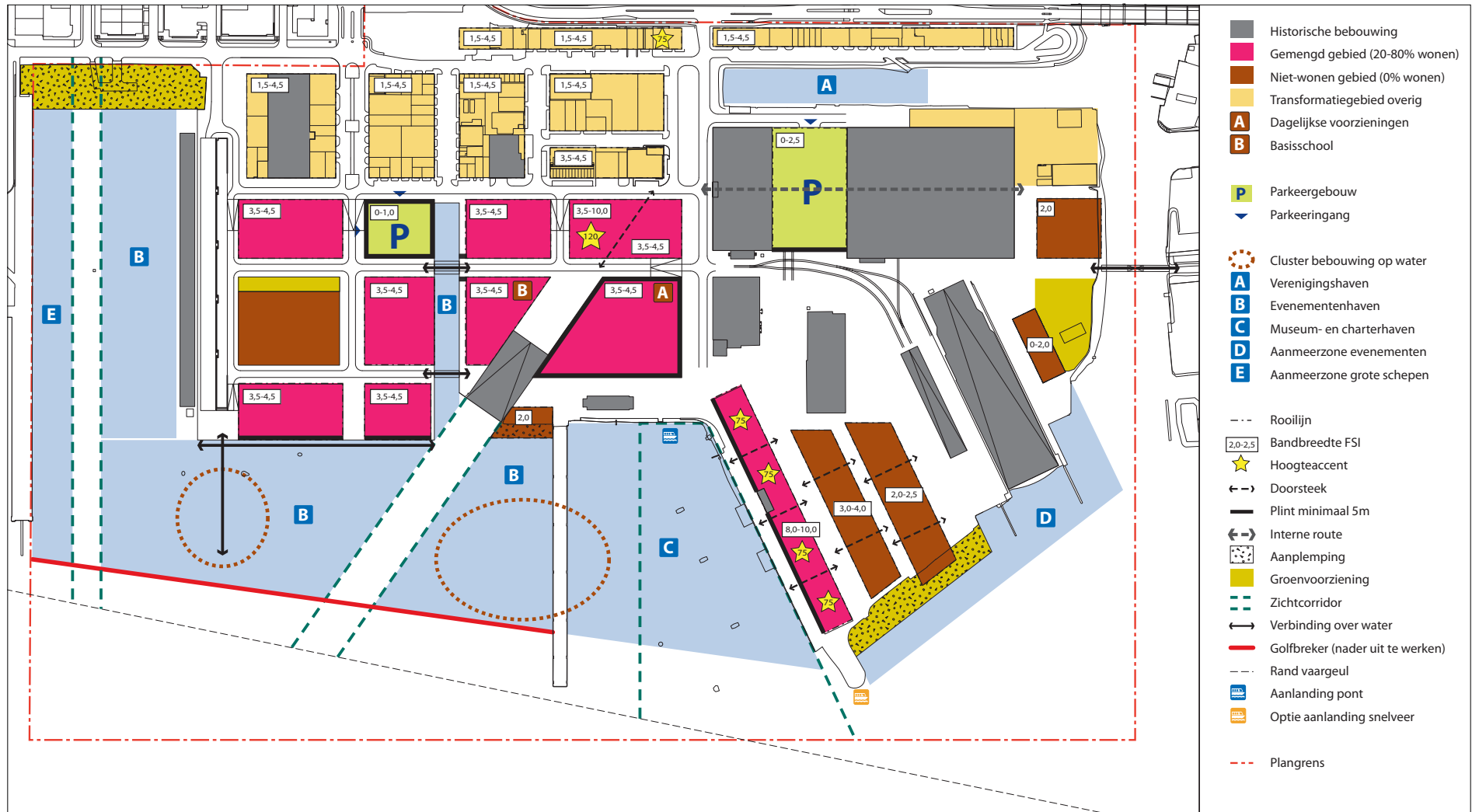


# PROJECTBESLUIT NDSM-werf

Concept 16 juli 2009

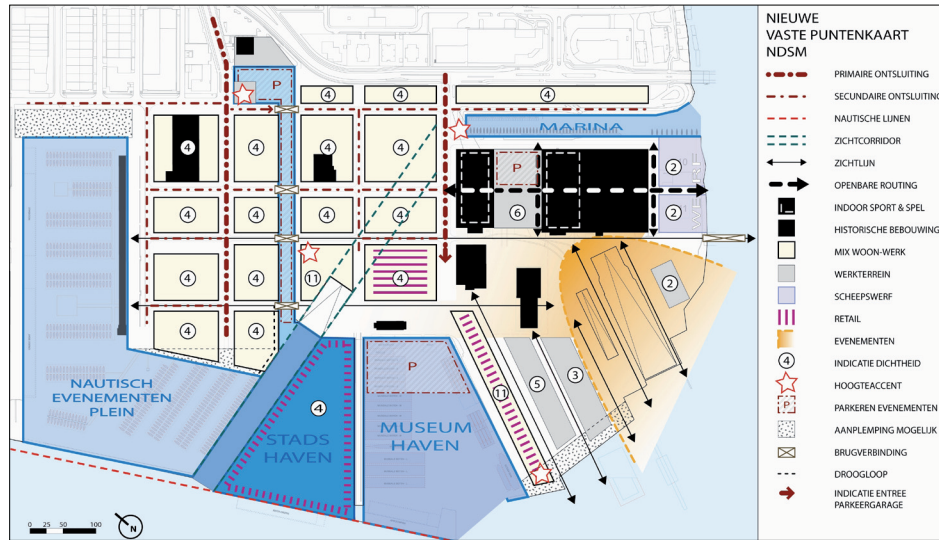


Plankaart Projectbesluit NDSM-werf

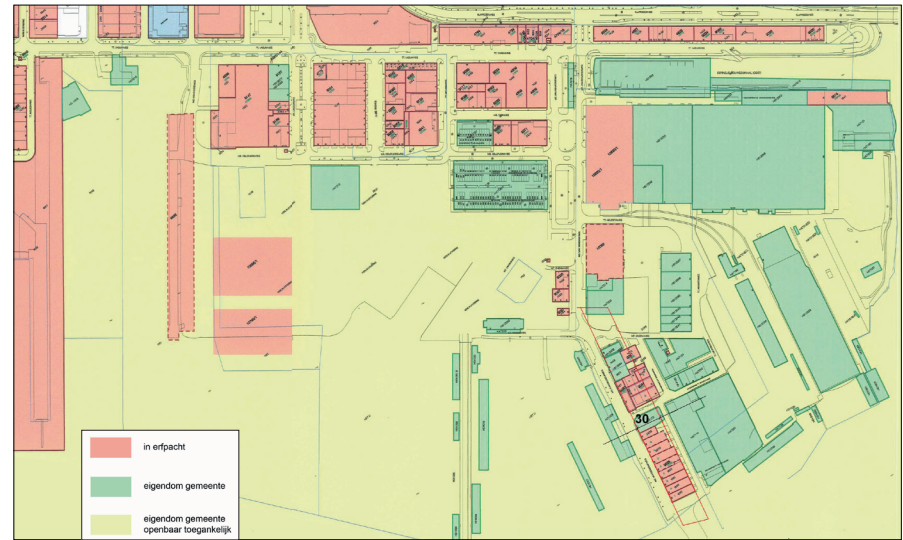


# Inhoudsopgave

	Pagina		Pagina
<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>	<b>4. HAALBAARHEID</b>	<b>53</b>
<b>2. KADER</b>	<b>7</b>	4.1 Haalbaarheid	53
2.1 Randvoorwaarden en beperkingen	7	4.2 Procedureel en juridisch kader	55
2.2 Vaste punten	11	<b>5. ONDERZOEKSRESULTATEN</b>	<b>57</b>
2.3 Beleidskader	12	<b>5.1 Verkeersprognose</b>	<b>57</b>
2.4 Verkeer- en vervoerbeleid	17	5.2 Bodemsanering en grondbalans	59
<b>3. PLAN</b>	<b>19</b>	5.3 Geohydrologie	61
3.1 Planfilosofie	19	5.4 Industrielawaai	61
3.2 Plankaart Projectbesluit + richtlijnen	21	5.5 Verkeerslawaai	61
3.3 Aanvullende richtlijnen bebouwing	25	5.6 Luchtkwaliteit	63
3.4 Ontwikkelstrategie	31	5.7 Geurhinder	63
3.5 Programma land	33	5.8 Evenementenlawaai	65
3.6 Programma haven	35	5.9 Flora en faunawet	65
3.7 Evenementen	37	5.10 Watertoets	67
3.8 Verkeer en vervoer	39	5.11 Kabels en leidingen	67
3.9 Parkeren	41	5.12 Externe veiligheid	67
3.10 Openbare ruimte	43	5.13 Natura 2000	67
3.11 Hoogbouw	49	<b>BIJLAGEN</b>	<b>68</b>
3.12 Duurzaamheid	51	1. Amsterdamse lijst parkeerkencijfers	68
		2. Begrippenlijst creatieve bedrijven en retail	69



Nieuwe vaste puntenkaart uit het Strategieberesluit



Grondeigendom

# 1. Inleiding

Na het faillissement van de scheepswerf in de jaren '80 heeft de NDSM-werf zich ontwikkeld tot een van de grootste creatieve broedplaatsen van de stad, en tot een aansprekend evenemententerrein. De schijnbaar organische ontwikkeling draagt bij aan de aantrekkelijkheid. Maar schijn bedriegt. De toenemende druk van gebruikers en bezoekers maakt het steeds sterker noodzakelijk om zaken helder te regelen en te organiseren.

Hiervoor is op 17 juni 2008 door B&W het Strategiebesluit NDSM-werf vastgesteld. De essenties van het bestuurlijk besluit Strategiebesluit NDSM-werf zijn:

- Behoud, inpassing en hergebruik monumentaal ensemble en ruige karakter.
- Behoud en uitbouw NDSM-werf als de locatie voor culturele evenementen.
- Inzetten op duurzame gebiedsontwikkeling.
- Stedelijk gebied in hoge dichtheid en maximale functie mix (+700.000 m<sup>2</sup>).
- 55% niet-wonen: creatieve bedrijven, kantoren, cultuur, onderwijs, leisure en retail.
- 45% wonen: maximaal circa 2.500 woningen.
- Water benutten voor nautisch en cultureel programma van stedelijke allure.
- Gebruikers, huurders en andere belangengroepen betrekken bij planvorming.

Met het Strategiebesluit is de koers verkend richting een gemengd stedelijk programma met een prominente plaats voor het waterprogramma. Creatief, stoer en robuust, duurzaam en in hoge dichtheid. Maar ook is gebleken dat NDSM een kostbaar gebied is, onder meer door de rijksmonumentale waarde en de bodemvervuiling.

Het Projectbesluit biedt een kader voor de verdere uitwerking. Het bestaat uit een samenhangende filosofie voor de werf, een plankkaart met spelregels, en een strategie om stap voor stap te kunnen ontwikkelen. Doel is de reeds gedane investeringen in de werf laat renderen, en de kracht van het inmiddels opgebouwde NDSM-imago te benutten voor de ontwikkeling van de stad.

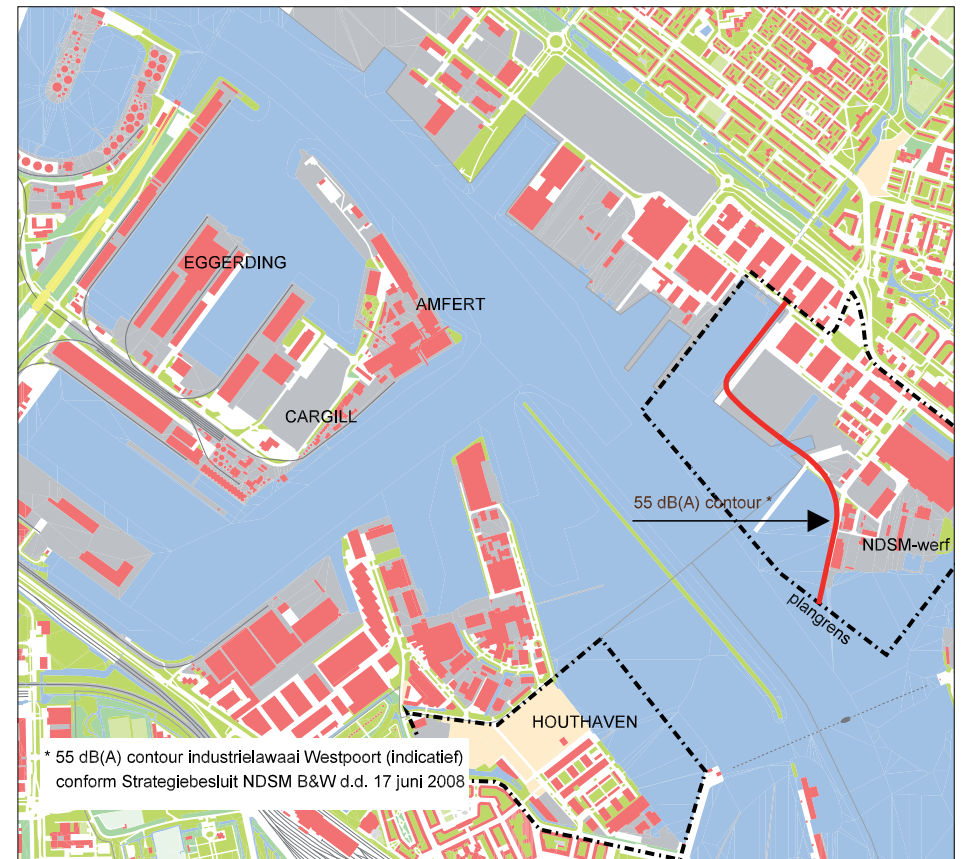
Dit Projectbesluit is tot standgekomen in nauwe samenwerking met de ontwikkelende partijen: Noordwaarts (coalitie tussen stadsdeel Amsterdam-Noord en centrale stad), Amsterdam Waterfront en MediaWharf. Tijdens het planvormingsproces heeft intensief overleg plaatsgevonden met de Begeleidingscommissie bestaande uit maatschappelijk betrokken partijen. Bovendien heeft apart een aantal malen inhoudelijk overleg plaatsgevonden met Ondernemersvereniging De Toekomst. Alle reacties zijn in dank ontvangen en hebben geleid tot verrijking van dit product.

Nog ontbrekende (definitieve) onderzoeksresultaten zijn:

- Verkeersprognose
- Industrielawaai
- Geluidhinder
- Luchtkwaliteit
- Evenementenlawaai.

Deze resultaten worden in de zomer 2009 verwacht, en kunnen daarna in een definitieve versie verwerkt worden.

Daarbij wordt de komende periode verkend of bij de definitieve versie op de status van projectbesluit gekoerst wordt, of dat een gecombineerd projectbesluit-investeringsbesluit mogelijk is.



Kaart beh. bij Convenant Houthavens/ NDSM-werf  
55 dB(A) contour Industrielawaai Westpoort

## 2. Kader

### 2.1 Randvoorwaarden en beperkingen

#### Industrielawaai

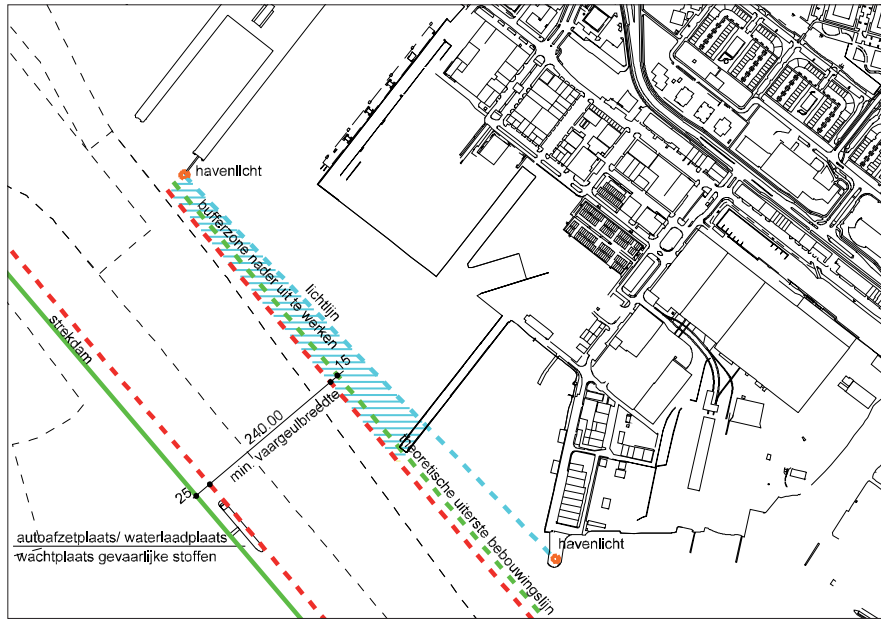
In de wijde omgeving van de NDSM-werf is een aantal bedrijven gevestigd dat een aanzienlijke hoeveelheid geluid produceert. Deze bedrijven liggen binnen gezoneerde industrieterreinen: Westpoort, Cornelis Douwesterrein, en Johan van Hasseltkanaal West. Deze zones beïnvloeden de ontwikkelingsmogelijkheden op de NDSM-werf. Voor het realiseren van gevoelige bestemmingen, zoals woningen, moet onderzocht worden of de voorkeursgrenswaarde van 50dB(A) niet overschreden wordt, Indien dat wel zo is kan onder voorwaarden een hogere grenswaarde worden vastgesteld, tot maximaal 55 dB(A). Tenslotte kan in bepaalde gevallen met de “zeehavennorm” woningbouw tot 60 dB(A) toegestaan worden.

Met het in procedure zijnde nieuwe bestemmingsplan voor de Buiksloterham verdwijnt de belemmering van de zone Johan van Hasseltkanaal West vrijwel geheel voor de NDSM, met uitzondering van de noordoost punt bij Zijkanaal I. De zone van het Cornelis Douwesterrein valt wel deels over de NDSM-werf. Hier is maatwerk te leveren door bijvoorbeeld het realiseren van afscherpende bebouwing. De inmiddels gerealiseerde kantooropbouw van het Kraanspoor fungeert al op deze manier.

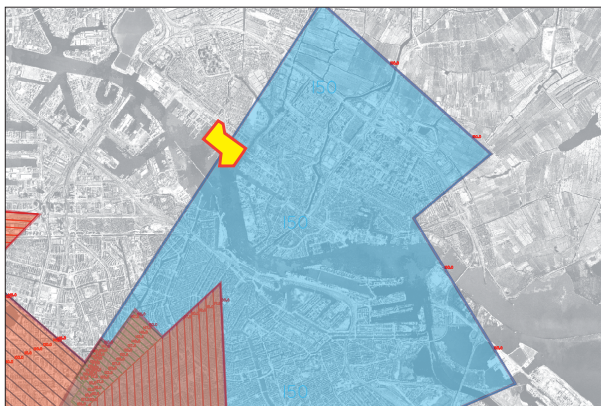
Voor Westpoort is het Convenant Houthavens / NDSM-werf uit begin 2009 bepalend. Dit convenant tussen Cargill B.V., ICL Fertilizers C.V., Eggerdink B.V., Provincie Noord-Holland, Gemeente Amsterdam-centrale stad, Stadsdeel Amsterdam-Noord en Stadsdeel Westerpark is erop gericht om woningbouw op o.a. de

NDSM-werf niet (langer) te belemmeren. Daar staat tegenover dat de gemeente toegezegd heeft voor 2024 geen gevoelige bestemmingen in procedure te brengen die relevant zijn voor de bedrijven, en voor 2029 dergelijke bestemmingen niet tot uitvoering te brengen. Voor NDSM betekent dit dat binnen de 55 dB(A) contour, dat wil zeggen in het water en op de uiterste zuidrand van de werf, voorlopig geen woningbouw mogelijk is. Zeker aangezien gebleken is dat eventuele toepassing van de Zeehavennorm voor Westpoort geen reële optie is.

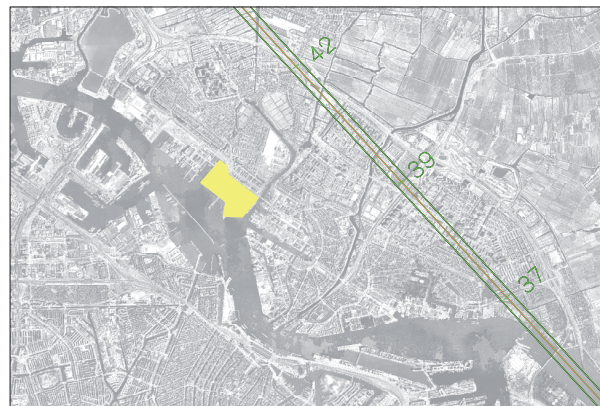




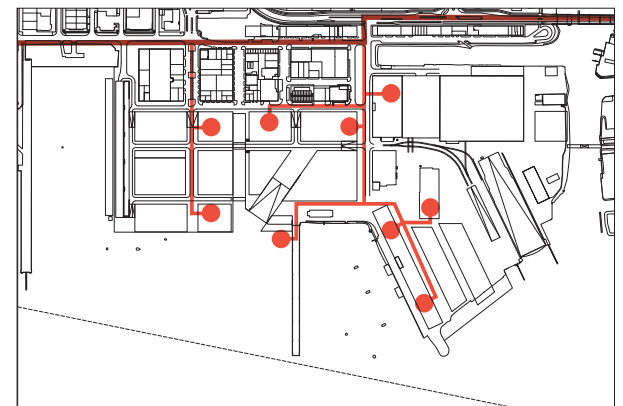
Nautische voorwaarden



Hindernis beperkende vlakken Schiphol



Straalpaden



Warmtenet

### **Nautische voorwaarden**

Het IJ is een hoofdvaarroute. Met Haven Amsterdam zijn de nautische consequenties daarvan doorgenomen, en op bijgaande kaart weergegeven. Ten opzichte van de vaargeul is een theoretische lijn aangegeven waarbuiten geen bebouwing of drijvende functies mogelijk zijn. Ook binnen deze lijn blijft veiligheid cruciaal, wat bijvoorbeeld tot een eis tot aanvaarscherming kan leiden, zoals bijvoorbeeld bij het Botel aan de NDSM-pier.

In het geval van intensief nautisch (recreatief) gebruik, dient voorkomen te worden dat schepen rechtstreeks en haaks op de vaarroute uitkomen, laat staan dat losgeslagen boten afdrijven. Een "doelbewuste" manoeuvre" is gewenst, ergens in de aangegeven bufferzone. De bufferzone wordt bepaald door een denkbeeldige lijn die de beide havenlichten verbindt en de theoretische uiterste bebouwingsgrens van 15 meter uit de zijkant vaargeul. De vormgeving van een golfbreker, die voor de nautisch gebruikswaarde voorwaardelijk kan zijn, kan daaraan bijdragen. De bestaande NDSM-pier kan worden gehandhaafd.

### **Vliegroutes**

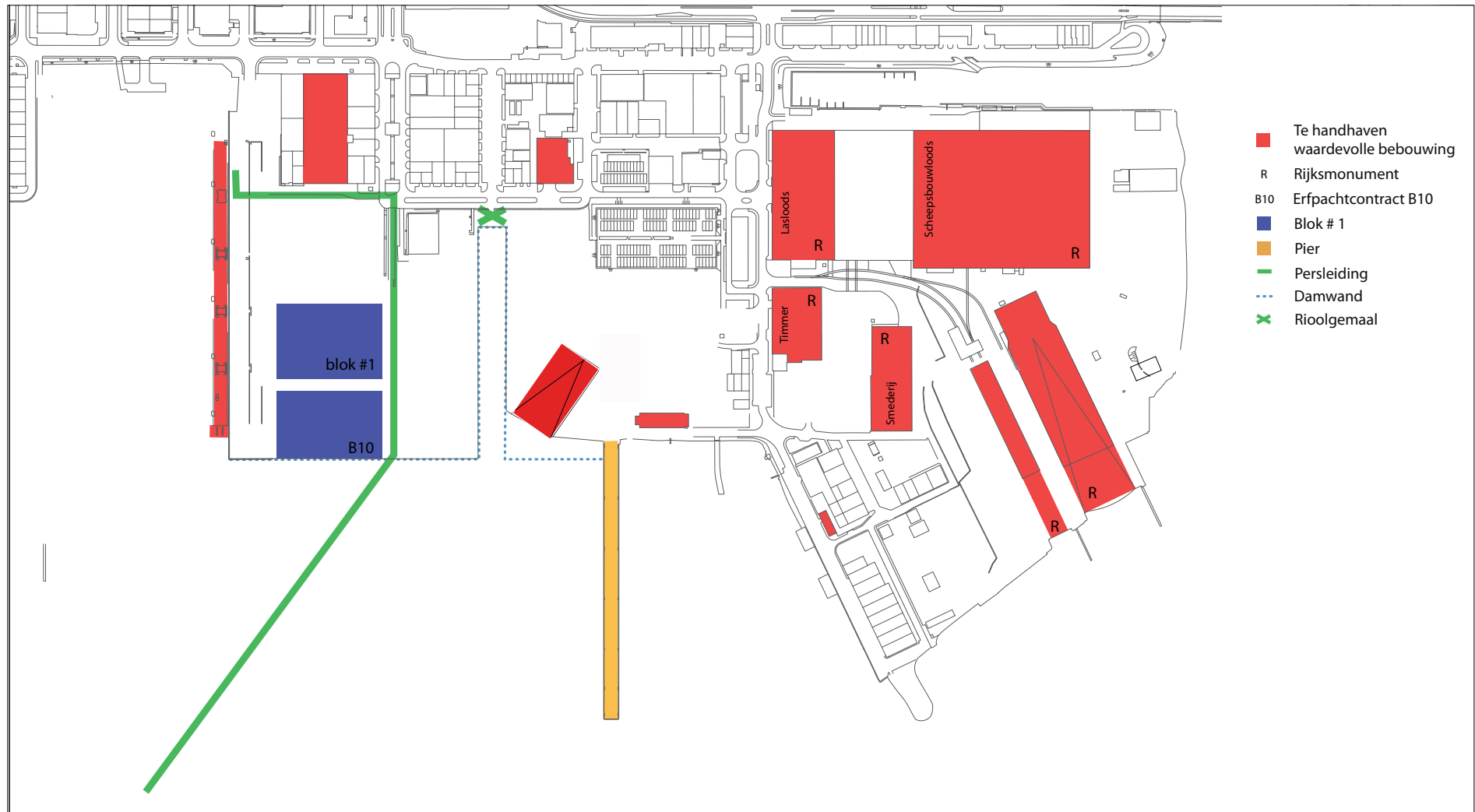
Het plangebied NDSM-werf valt binnen het hindernisbeperkende vlak voor Schiphol waarvoor een maximale bouwhoogte geldt van 150m (zie kaart blauwe vlak). De volgens dit Projectbesluit toegestane maximum bouwhoogte van 120m valt hier ruimschoots binnen.

### **Straalpaden**

Volgens opgave van KPN-Telecom valt de NDSM-werf niet binnen een straalpad van KPN. De straalpaden leggen dus geen beperkingen op de maximum bouwhoogte.

### **Warmtenet**

Op bijgaande kaart is het (voorlopig) Warmtenet weergegeven volgens opgave van NUON met transportnet, distributienet en plaats van de regelkamers.



Vastepuntenkaart Projectbesluit



## 2.2 Vaste punten

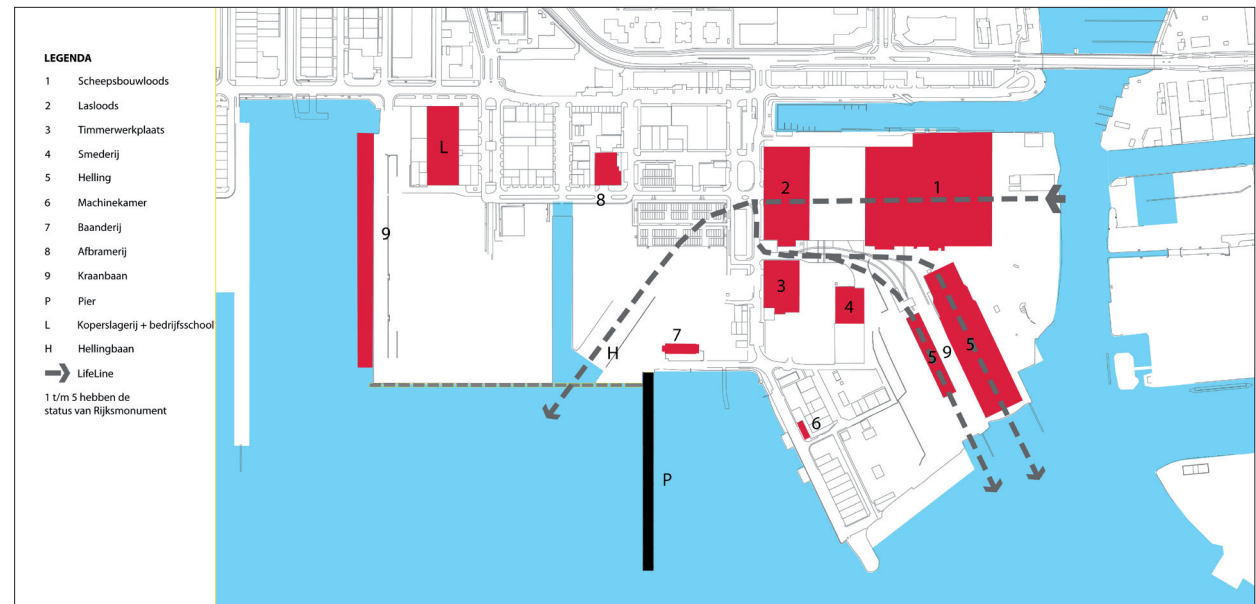
Op bijgaande Vastepuntenkaart zijn de ruimtelijk-fysieke uitgangspunten weergegeven die ten grondslag liggen aan dit Projectbesluit. Het betreft het ensemble van Rijksmonumenten, de overige waardevolle bebouwing, de bouwplannen in uitvoering (blok #1 en Smederij), het in erfpacht uitgegeven blok B10, de onlangs aangepakte NDSM-Pier in het kader van groot onderhoud, de civieltechnische uitgangssituatie met te handhaven persriool en de plangrens.

Bij besluit van de minister van OCW is op 25 mei 2007 het volgende ensemble van gebouwen aangewezen als Rijksmonument: de Scheepsbouwloods, de Lasloods, de Timmerwerkplaats, de Smederij en de helling- en kraanbanen.

Volgens het besluit behoort de aangewezen groep gebouwen tot de Nederlandse Scheepsbouwmaatschappij, een in 1894 opgerichte werf, die van oorsprong op Oostenburg was gevestigd. In 1916 werd het besluit genomen om de werf te verplaatsen naar een gebied aan open water. Gekozen werd voor een multifunctioneel inrichtingsplan dat transport van materialen op de werf zoveel mogelijk beperkte. De oostzijde van de werf langs Zijkanaal I werd gebruikt voor de aflevering van materiaal, terwijl de schepen aan de westzijde de werf verlieten vanuit de uitrustingshaven, de plaats waar ook de afbouw van de schepen plaatsvond. Zo ontstond een ensemble van gebouwen rond een industrieplein, die één familie vormen in materialisering, volume en silhouet. Hierbij werd niet alleen gekozen voor nieuwbouw maar ook voor verplaatsing van enkele werfgebouwen van de werf Oostenburg, die in 1927 gesloten werd. Naast de gebouwde structuren

is de inrichting van het terrein alsmede de visuele uitingen van transportbewegingen over het terrein van belang voor het juiste begrip van de scheepsbouwwerf.

De westelijke uitbreiding van de werf vormt formeel geen onderdeel van de aanwijzing aangezien het cultuurhistorisch verhaal zich hier veel minder duidelijk manifesteert dan in het kerngebied. Dit geldt overigens ook voor de Machinekamer in oost. Al deze historische bouwwerken zijn echter wel opgenomen in de Vaste puntenkaart als in principe te handhaven waardevolle bebouwing.



Historische bebouwing

## 2.3 Beleidskader

### Regionaal en bovenregionaal beleid

Op de plankaart van het Streekplan Noord-Holland Zuid uit 2003 heeft de NDSM-werf de aanduiding 'stedelijk gebied'. Dat is bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging en recreatie, met potenties voor verdichting, aanpassing of vernieuwing van de bestaande structuur.

Op de vijfde Noordvleugelconferentie in 2005 is afgesproken de regio een sterke integrale impuls te geven aan de versterking van de creatieve industrie. De Noordelijke IJ-oeveren, tezamen met drie andere gebieden in de regio, zijn aangewezen om ruimte te maken voor een transformatie naar creatieve bedrijvigheid en bij te dragen aan diversiteit en clustering van de creatieve industrie in grootstedelijke vestigingsmilieus. Daarmee draagt de NDSM-werf ook bij aan de doelen van de Amsterdamse Innovatie Motor (AIM), in 2004 opgericht om de toonaangevende positie van de regio Amsterdam in de kenniseconomie te helpen behouden en te versterken.

### Gemeentelijk beleid

#### Structuurplan Amsterdam

Het Structuurplan Amsterdam 2003, Kiezen voor Stedelijkheid, wijst de werf aan als gemengd stedelijk gebied. Bovendien noemt het de werf expliciet als locatie voor broedplaatsen en als pioniersgebied.

#### Beleid Amsterdam Topstad

Amsterdam Topstad is de economische agenda van de gemeente Amsterdam. Doel van het programma is de Amsterdamse economie te versterken en het internationale vestigingsklimaat te verbeteren. Één van de Topstadprojecten is het realiseren van nieuwe hotspots voor de creatieve industrie.

#### Basisprogramma Economie 2007

Het Basisprogramma Economie vormt samen met het programma Amsterdam Topstad het economisch beleid van de gemeente Amsterdam voor de periode 2007- 2010. Dit beleid is gericht op integrale versterking van de economische structuur en het realiseren van een bestendig concurrerend vestigingsklimaat. Het programma kent zes speerpunten: dienstverlening aan ondernemers, fysieke vestigingsvoorwaarden, bereikbaarheid, arbeidsmarkt, leefkwaliteit, innovatie en kennisinfrastructuur. De NDSM-werf zou hier een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

#### Programma Ruimtelijke Investerings 2007

In het PRI 2007 is opgenomen dat er o.a. woningen op de NDSM-werf worden gebouwd.

#### Locatiebeleid 2009

Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. Bij ieder beleidsplan moeten afwegingen worden gemaakt. Daarbij wordt gezocht naar een evenwicht tussen milieu (luchtkwaliteit), gezondheid en economie met aandacht voor de kwaliteit van de werkomgeving. In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast, en biedt zo ook voor de NDSM-werf de basis voor de normbepaling. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het (nood-) zakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd.

#### Kantorenbeleid

Het Amsterdamse kantorenbeleid gaat conform 'Pla-BeKa I en II' uit van een plafond voor de kantorenontwikkeling op de NDSM-werf:  
NDSM-werf Oost max. 37.000 m<sup>2</sup> bvo kantoor  
NDSM-werf Zuid max. 71.300 m<sup>2</sup> bvo kantoor.

#### Hotel- en leisurebeleid

Realisatie van een of meerdere hotels en grootschalige leisurebedrijven (al dan niet tijdelijk en gecombineerd met activiteiten in de openlucht) past binnen het gemeentelijk beleid.

### **Detailhandel**

De huidige detailhandelstructuur omvat een krachtig kernwinkelgebied in de binnenstad, twee subcentra met regionale uitstraling (Buikslotermeerplein en de Amsterdamse Poort) en vier grotere keuzecentra die in potentie consumenten trekken van buiten het directe verzorgingsgebied (Osdorpplein, Gelderlandplein, Kinkerstraat en Ferdinand Bolstraat).

Amsterdam zorgt voor een balans in de detailhandel door stedelijke en regionale afstemming. Het belangrijkste adviesorgaan hierbij is de commissie Winkelplanning. Initiatieven waarin detailhandel is opgenomen met een bedrijfsvloeroppervlak van 2.000 m<sup>2</sup> of meer en de instelling van nieuwe markten worden getoetst aan het centraal-stedelijke beleid en worden aan de desbetreffende commissie voor advies voorgelegd. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke nota 'Detailhandel in balans' (Amsterdam, 2001).

Amsterdam heeft een vijftal locaties voor grootschalige en perifere detailhandel. Het dichtst bij de NDSM-werf ligt de perifere detailhandelslocatie Klapprozenweg. In de Nota grootschalige detailhandel in balans uit juli 2006 staat aangegeven dat het aantal niet wordt uitgebreid.

### **Cultuurbeleid**

In de nota 'Hoofdlijnen Kunst en Cultuur 2009-2012' beschrijft het gemeentebestuur de achtergronden en ambities van het cultuurbeleid. Ambities zijn gericht op: Talentontwikkeling, waarin o.a. cultuureducatie en buurtaccommodaties centraal staan; Laboratorium, met aandacht voor diversiteit, investeren in sectoren met internationaal perspectief en creëren van extra werkruimten voor kunstenaars en creatieve makers; Wereldklasse, waarin o.a. cultuurhistorie valt en Prachtstad, met aandacht voor buurtaccommodaties, programmering en het benutten van professionaliteit. Het moge duidelijk zijn dat de NDSM-werf bij uitstek een bijdrage leveren kan.

### **Milieubeleid**

Het Milieubeleidsplan Amsterdam voor de periode 2007-2010 (Rb 040707) bevat de onderwerpen: geluid, bodem, duurzaam consumeren en produceren, klimaat, groen en water. Het onderwerp lucht komt aan de orde in het Actieplan Luchtkwaliteit. De ambities van Amsterdam zijn de komende jaren hoog. Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft t.a.v. het energiebeleid drie doelen gesteld:

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

Methoden om dit te meten zijn EPC (energieprestatiecoëfficiënt) en EPL (energieprestatie op locatie). De EPC is onderdeel van het bouwbesluit. Los van de Amsterdamse ambities wordt in het Bouwbesluit de EPC voor woningen aangescherpt van de huidige 0,8 naar 0,4 in 2015. Ook voor andere functies wordt de EPC verscherpt.

### Stadsverwarming

Op 21 januari 2008 heeft de Gemeenteraad een wijziging van de Bouwverordening Amsterdam 2003 vastgesteld, waarin de verplichting om aan te sluiten op stadsverwarming is geregeld.

Een nieuw te bouwen bouwwerk moet worden aangesloten op de stadsverwarming:

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

Ontheffing kan worden verleend in het kader van een gemeentelijke gebiedsgerichte energievisie, die gekoppeld is aan een stedenbouwkundig project of aan een gebied in ontwikkeling. Deze energievisie kan bijvoorbeeld worden neergelegd in een stedenbouwkundig plan, of in een ander document dat het Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen (Plaberum) doorloopt.

Ontbreekt een gebiedgerichte energievisie, dan kan de ontheffing worden verleend op basis van een onderbouwing van de bouwaanvraag waaruit blijkt dat het project bovengemiddeld bijdraagt aan het beperken of voorkomen van broeikasgasemissie.

Beleid Stad	
Beleidsveld- aspect	Relevante randvoorwaarde voor NDSM-werf
Structuurplan Amsterdam 2003	Gemengd stedelijk gebied / stedelijk wonen en werken Plek voor broedplaatsen en pioniersgebied
Planologisch Juridisch Kader: AUP partiële herziening van het noordelijk gedeelte van het AUP	Industrieterrein (NDSM-werf Oost)
Amsterdam Topstad en Economisch Basisprogramma	NDSM-werf hotspot voor creatieve industrie; creatie werkgelegenheid
PRI 2007	O.a. woningen en voorzieningen
Locatiebeleid 2009	Door pontverbinding met Centraal Station nagenoeg B-locatie; norm 1:125 m <sup>2</sup> voor kantoren en bedrijven; CROW-norm richtlijn voor overige functies
Kantoren: Plabeka	Werf oost: maximaal 37.000 m <sup>2</sup> kantoren Werf Zuid: maximaal 71.400 m <sup>2</sup> kantoren
OV-Visie	Sluiten kleine ring HOV busverbinding Noordelijke IJoever West
Detailhandel GDV/PDV	Geen PDV en GDV
Leisure	Locatie voor grootschalige leisurebedrijven Gebied geschikt voor tijdelijke vestigingen met activiteiten in de openlucht
Hotels	Realisatie hotels wenselijk uit oogpunt vestigingsbeleid
Milieubeleid	Stadsverwarming Duurzaamheid: energieprestatiecoëfficiënt . Vanaf 2010 40% van de nieuwe woningen en in 2015 alle nieuwbouw energie- klimaatneutraal.

Beleid Stadsdeel	
Beleidsveld/ -aspect:	Relevante randvoorwaarde voor NDSM-werf
Planologisch juridisch kader	Bestemming: bedrijven (bestemmingsplan CD-terrein) NDSM-werf Zuid en Noord
Hoogbouw	- Basishoogte 30 meter - Hoogbouw maximaal 60 meter - Hoogbouwaccenten maximaal 110 meter - HoogbouwEffectRapportage voor gebouwen hoger dan 20 meter
Schepen	- Restrictieve toetsingscriteria voor afmeren van schepen: echte schepen met programmering die meerwaarde oplevert

Beleid Stadsdeel	
Verkeer en Vervoer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fietsverbinding tussen Westerpark en Noord</li> <li>- Fietsbrug tussen NDSM-werf oost en Buiksloterham</li> <li>- Fietsparkeervoorzieningen</li> <li>- Gebouwde parkeervoorzieningen, blauwe zone bij pont</li> <li>- Klaprozenweg gebiedsontsluitingsweg A: vrijliggende fietspaden</li> <li>- TT Vasumweg en deel MS van Riemsdijkweg gebiedsontsluitingsweg B: vrijliggende fietspaden gewenst</li> <li>- Klaprozenweg hoofdnet auto en gevaarlijke stoffenroute</li> <li>- Verdubbeling Klaprozenweg</li> </ul>
Wonen	- Nieuwe stedelijke beleidsovereenkomst wonen, gemengd
Economie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- NDSM-werf oost aangewezen als cultuurproductiecentrum; mengen, intensiveren en verlevendigen.</li> <li>- Betaalbare bedrijfsruimtes startende ondernemers</li> <li>- Parkmanagement</li> </ul>
Hotels	Realisatie hotel wenselijk
Horeca	Aanzienlijke uitbreidingsruimte horeca
Detailhandel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dagelijkse retail gelimiteerd</li> <li>- Overige thematische retail, bij programmering passende winkels</li> </ul>
Openbare ruimte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Richtlijnen handboek beheerbare ruimte</li> <li>- Beleidskader Toegankelijkheid Openbare Ruimte (2006): hantering landelijke richtlijnen toegankelijkheid (Handboek Toegankelijkheid en CROW-richtlijnen toegankelijkheid). Is beknopt vertaald in Checklist Toegankelijkheid</li> </ul>
Groen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Groene en publiek toegankelijke oever met vrij zicht op het water</li> <li>- Oost-west fietsroute (met brug naar Buiksloterham) met visueel contact IJ</li> </ul>
Water	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Principes "vasthouden-bergen-afvoeren" en "schoonhouden-scheiden-zuiveren" leidend</li> <li>- Uitgangspunten: compenseren extra verharding, streven naar 10% wateroppervlak, min. 20% , liefst meer, verhard oppervlak afkoppelen</li> <li>- Nat structuurplan Noordzeekanaalboezem-west, inventarisatie waterstructuur westelijk deel Noordzeekanaalboezem en afspraken over verbeterlagen. Compensatie extra verharding in principe mogelijk binnen het hele nsp-gebied.</li> </ul>
Ecologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kansen voor realisatie groene oevers met brakwater onderwaterbiotoop</li> <li>- Kademuren</li> </ul>

## Stadsdeelbeleid

Ook vastgesteld stadsdeelbeleid staat herontwikkeling en intensivering van de werf niet in de weg. Sterker nog: op een aantal velden is beleid juist ontwikkeld en vastgesteld gericht op herontwikkeling en intensivering.

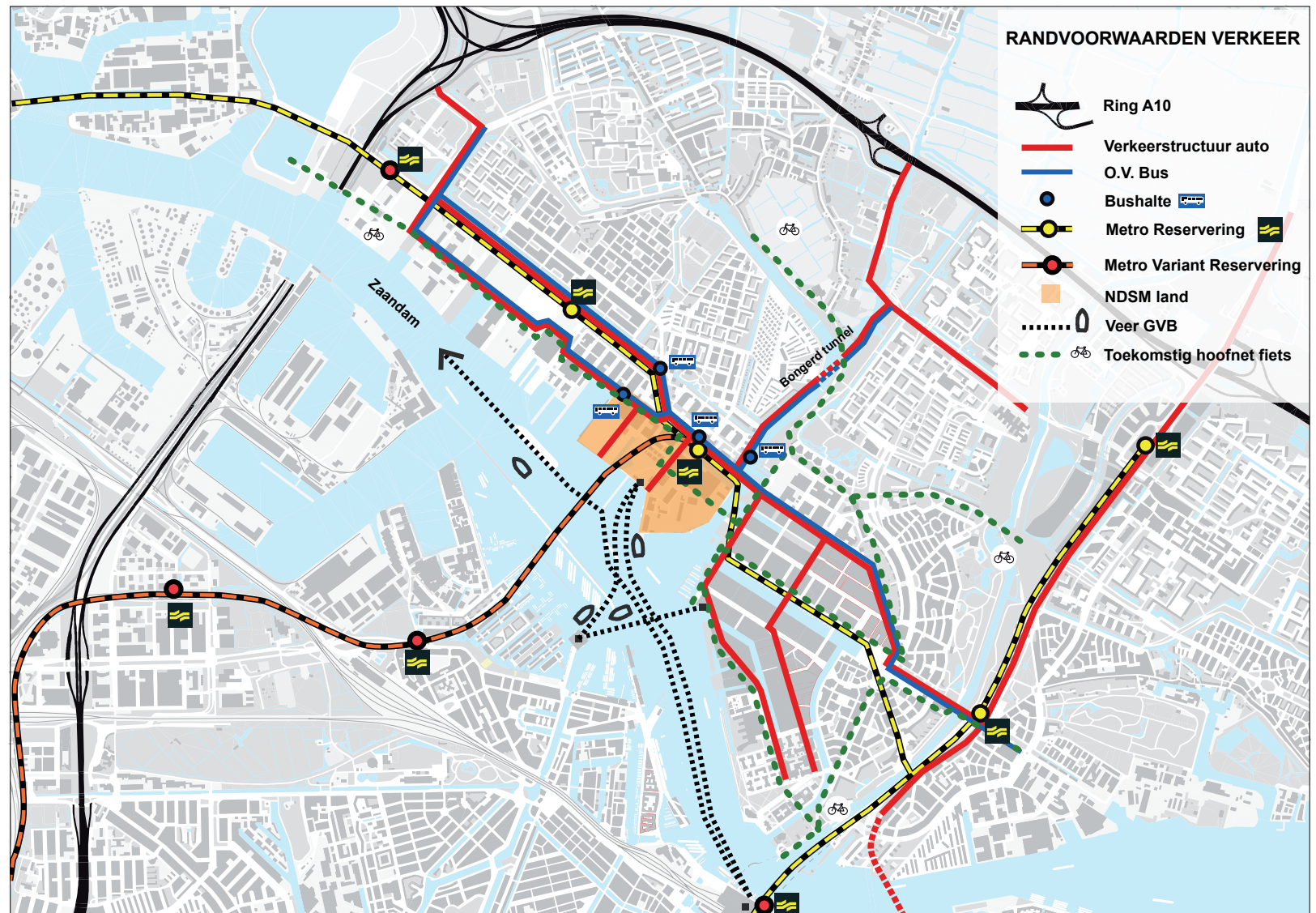
De Economische structuurnota 2001 - 2005 wijst de NDSM-werf aan als een cultuurproductiecentrum. Mengen van wonen en werken, het aantrekken van bedrijven met veel arbeidsplaatsen op beperkt vloeroppervlak en verlevendiging onder andere door aantrekkelijke evenementen zijn doelen in de nota. Er zijn aanzienlijke uitbreidingsmogelijkheden voor de hotel- en horecafunctie.

De nota Hoogbouw wijst de NDSM-werf (samen met de koppen van de naastgelegen Buiksloterham) aan als belangrijkste knooppunt in Amsterdam-Noord waar een concentratie van hoogbouw en hoogbouwaccenten tot 110 meter mogelijk wordt gemaakt.

Op het gebied van verkeer en vervoer gelden een aantal randvoorwaarden die de werf adequaat zullen aantakken op het stedelijk netwerk en de bereikbaarheid per fiets, pont, openbaar vervoer en auto zullen verbeteren.

Beleid voor groen en ecologie richt zich hoofdzakelijk op realisatie van groene en openbare oevers bij herontwikkeling en in het bijzonder de realisatie van een groene langzaamverkeerroute langs het IJ. Dit is een waardevol uitgangspunt bij planvorming.





Verkeers- en vervoerbeleid

## 2.4 Verkeer- en vervoerbeleid

Tot voor kort was de NDSM-werf slechts van één zijde bereikbaar. Met het in de vaart nemen van de pontverbindingen is dat hard aan het veranderen. En wanneer alle beleidsvoornemens en studies op een kaart gezet worden, lijkt de NDSM-werf als een spin in het netwerk van verbindingen te komen liggen.

### Fiets

Met die pontverbindingen is de bereikbaarheid voor fiets en voetganger enorm verbeterd. Naast de verbinding naar Centraal Station is een pont naar de Houthavens in gebruik genomen, en is bovendien de frequentie naar CS opgevoerd. Voor verdere uitbreiding van (snelle) pontverbindingen over het westelijk IJ en Noordzeekanaal zou de NDSM-werf een voor de hand liggende halteplaats zijn.

Bovendien worden de fietsverbindingen over land verbeterd. De voor 2012 geplande aanleg van een fietsbrug over Zijkanaal I is een volgende stap in de realisatie van een fietsroute langs de IJ-oever.

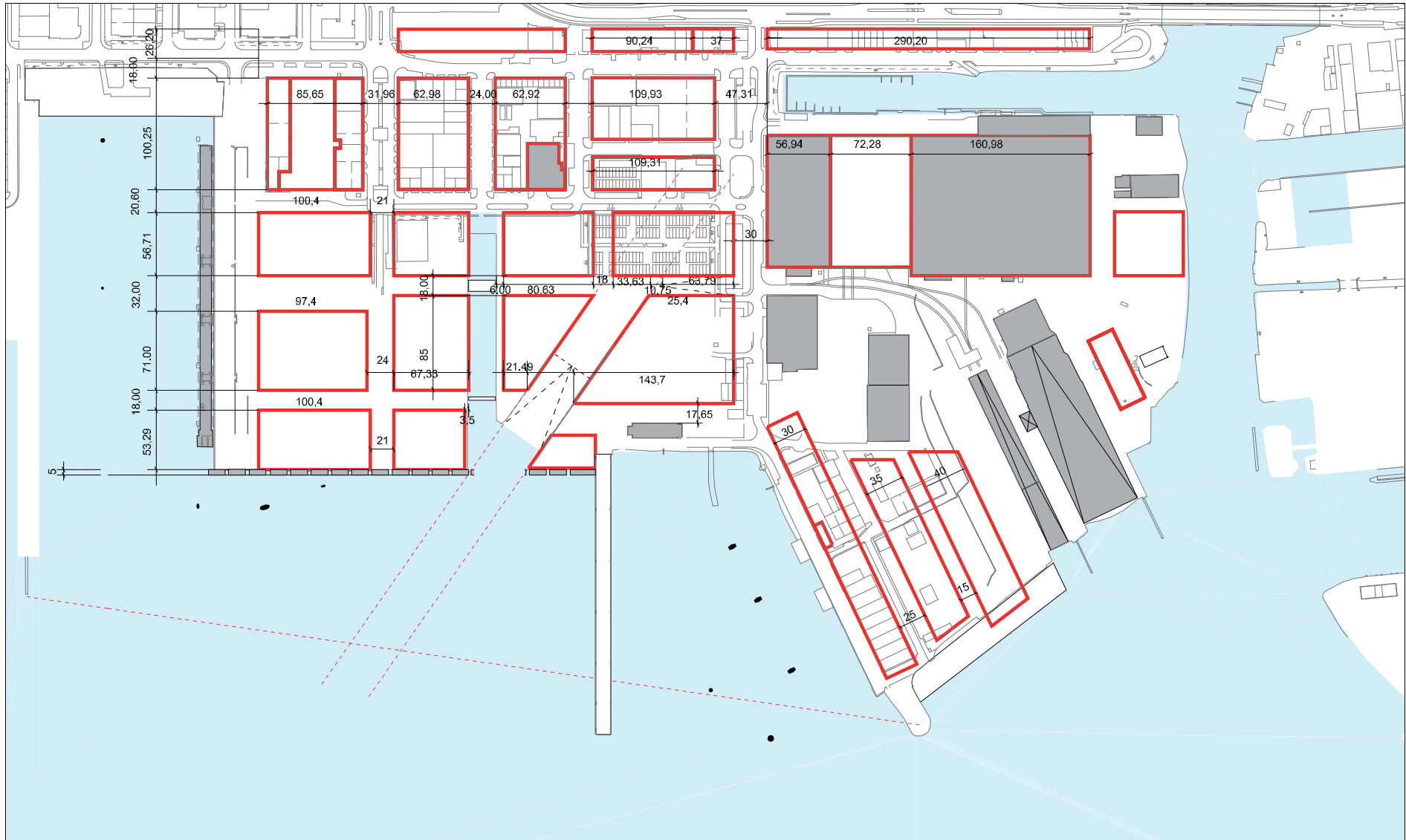
### Openbaar vervoer

De pontverbindingen hebben de NDSM-werf bovendien binnen het directe invloedsgedebied van CS gebracht. Tot dat moment was de werf alleen via een busverbinding over de Klaprozenweg bereikbaar per openbaar vervoer. Diverse beleidsstukken en studies sturen aan op verdere verbeteringen. Zowel een mogelijke aftakking van de Noord/Zuidlijn, als het mogelijk doortrekken van de ringlijn-metro naar station Van Hasseltweg doen de NDSM-werf aan. In de beleidsstukken wordt erkend dat dit voor 2020 niet reëel lijkt. Wel kansrijk lijkt een HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) Zaanlijn naar station

Van Hasseltweg. Dit is vergelijkbaar met de Zuidtangent, hoewel in aanvang een volledig vrije busbaan niet noodzakelijk is. Op termijn zou deze lijn vervangen kunnen worden door metro of tram.

### Auto

Door de (schier)eilandpositie is de NDSM-werf maar van één zijde voor autoverkeer toegankelijk. De Cornelis Douwesweg, Klaprozenweg en TT Vasumweg behoren alle tot het Amsterdamse hoofdnet auto. Dit net groeit mee met de ontwikkeling van de IJ-oevers. Voor 2012 staat verbreding van de Klaprozenweg op het programma. De Bongerdverbinding zou in 2020 aan de orde kunnen zijn. Desondanks blijft de beperkte éénzijdige autotoegankelijkheid een belangrijke karakteristiek van de NDSM-werf.



Matentekening



## 3. Plan

### 3.1 Filosofie NDSM-werf

#### **Wat is de NDSM-werf ?**

NDSM is het historisch restant van de grootste Amsterdamse scheepswerf, voedingsbodem voor een experimenteel stadsmilieu, van waaruit zich een creatieve stad aan het ontwikkelen is. NDSM heeft een werfgevoel dat zich kenmerkt door een experimentele en ondernemende geest, waar de scheidslijnen vervagen tussen wonen en werken, tussen cultuur en commercie, tussen oud en nieuw. Een community die niet uitsluit, maar uitnodigt en inspireert. Het meegeven van een thematiek aan een deel van de beoogde bedrijven, waarop MediaWharf inzet op media wordt, past daar prima bij. Het woord “community” heeft in deze context ook de connotatie van vliegwiel en kruisbestuiving. En NDSM is natuurlijk ook water, deel van het IJ, beschermt en beschermd, maar niet afgeschermd, geen nautische formule, maar vele vormen van watergebruik, naast elkaar of door de tijd heen.

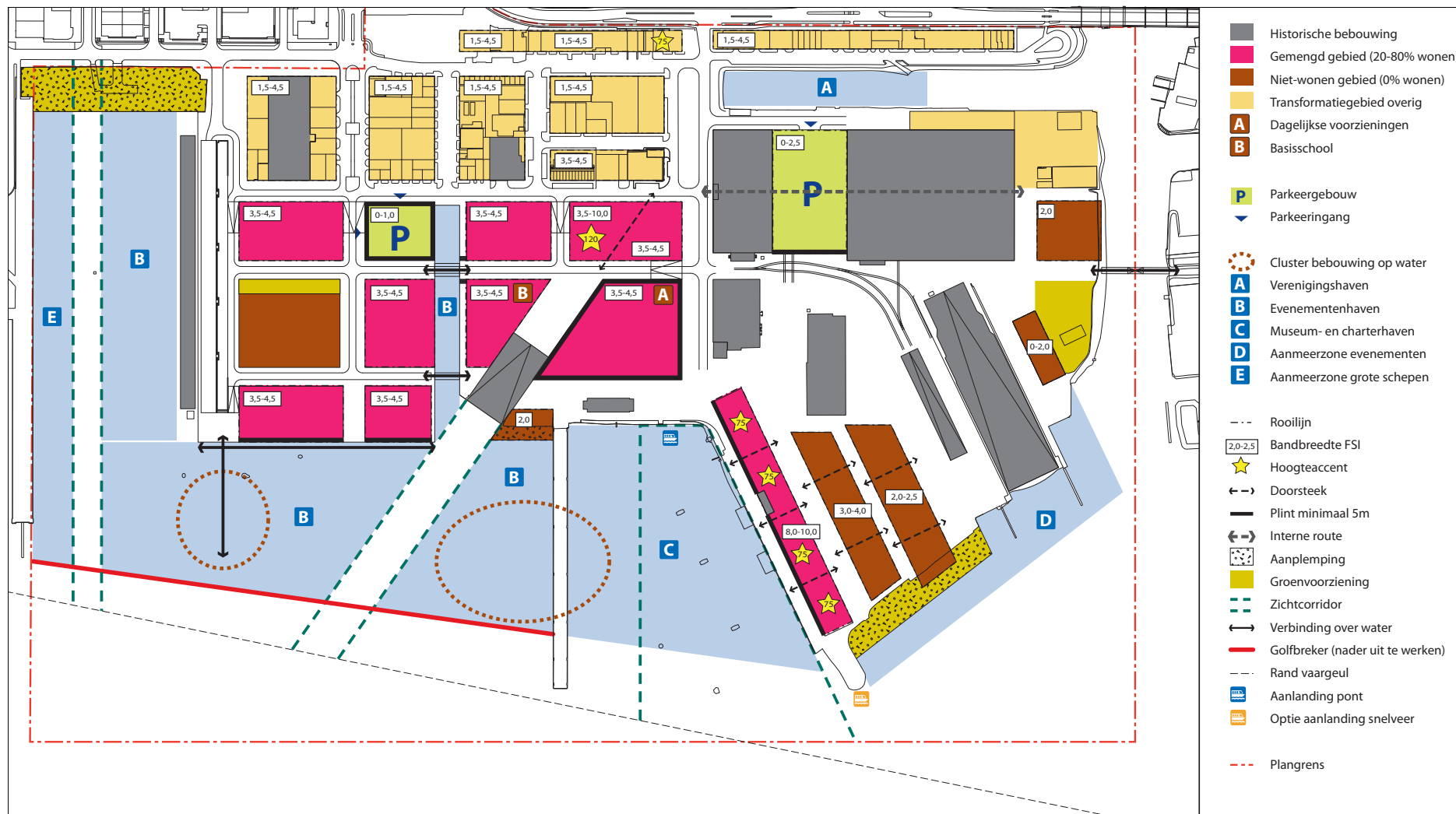
#### **Wat zijn de belangrijkste kenmerken ?**

De NDSM-werf bevindt zich in een transformatieproces van verlaten werf tot compacte stad, intensief en contrasterijk, levendig en verrassend. Flexibel in gebruikswaarde en ontwikkelproces, zonder statisch eindbeeld, maar met duidelijke kaders en cruciale accenten, en met respect voor de historie. De NDSM-werf biedt samenhang in veelheid en vice versa.

De openbare ruimte is waardevol, met smalle straten die leiden naar pleinen en het open water. Het is een loop- en fietsstad, met een beschermt microklimaat, midden in de wind en de elementen van het IJ. Er is sprake van een robuuste stoerheid, duurzaam en waardevast, meervoudig bruikbaar of recyclebaar, puur en eerlijk in materialen en expressie, tastbaar en functiegericht.

#### **Hoe wordt deze ontwikkeling geregeld?**

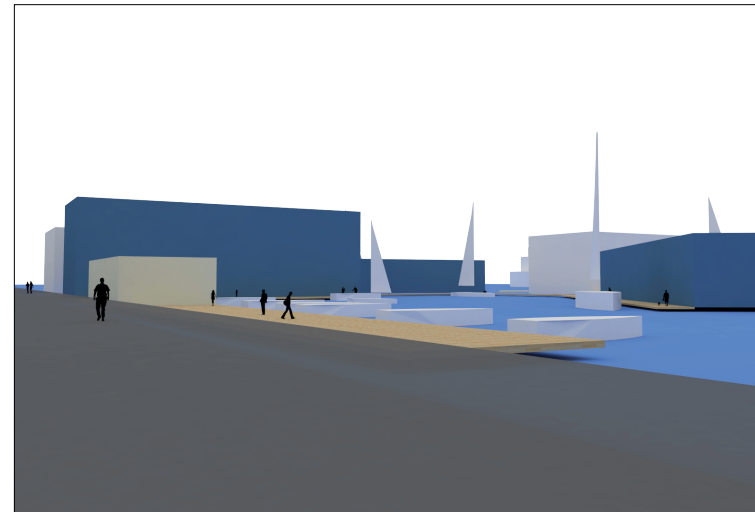
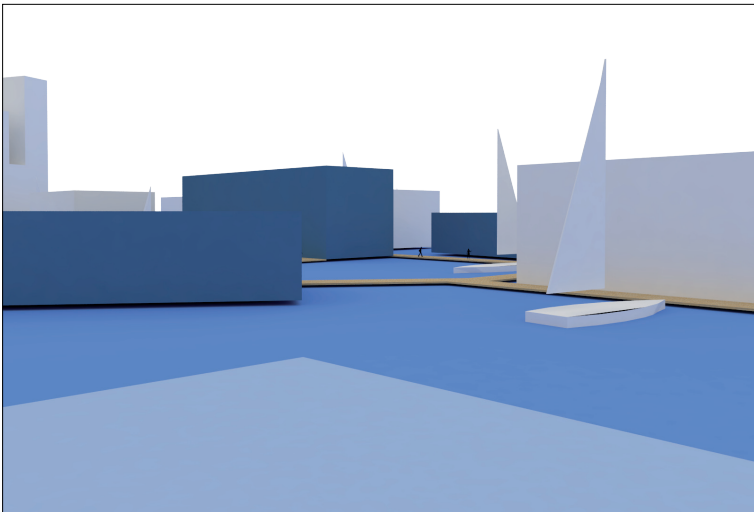
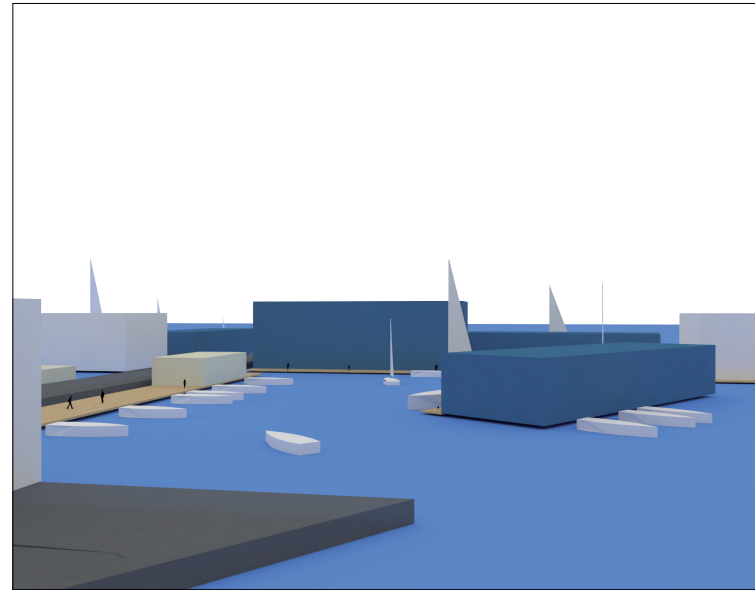
Een glashelder gedefinieerd kader geeft houdbare spelregels voor een langdurig en flexibel ontwikkelproces. Met vrijheid binnen dit kader, mits conform de spelregels: vrijheid van interpretatie, van tempo en volgorde, van tijdelijk en definitief, van typologie of architectenkeuze. Maar daarvoor worden wel de essentiële componenten gedefinieerd, de historische waarden, bepaalde programma's op strategische plekken, bouwkundige accenten, of open zichtlijnen.



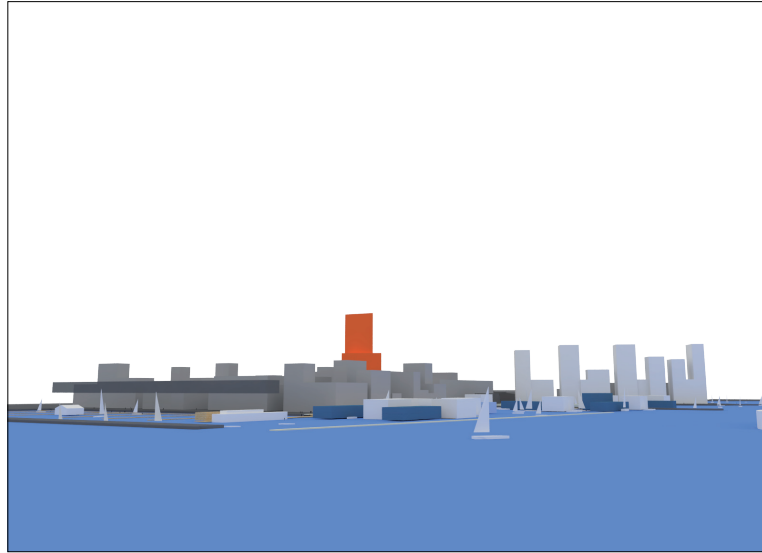
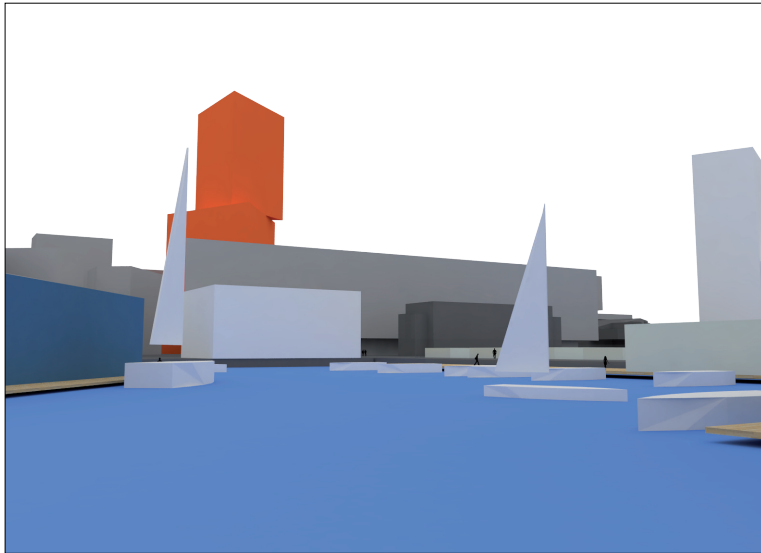
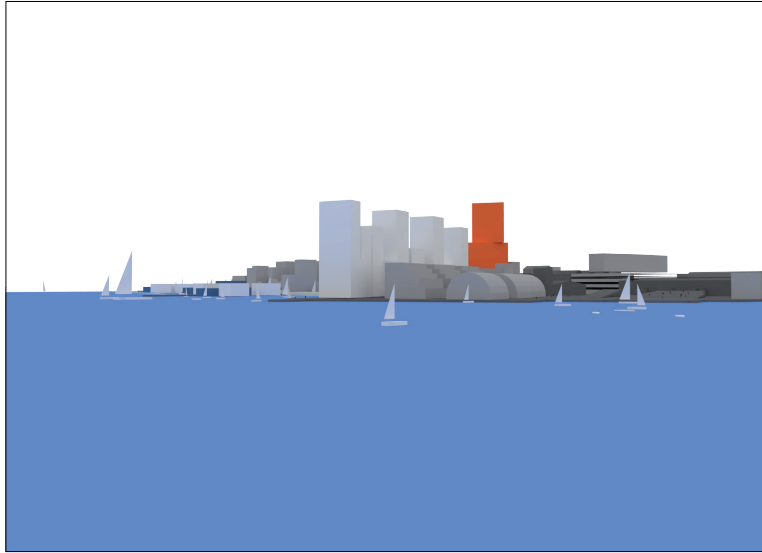
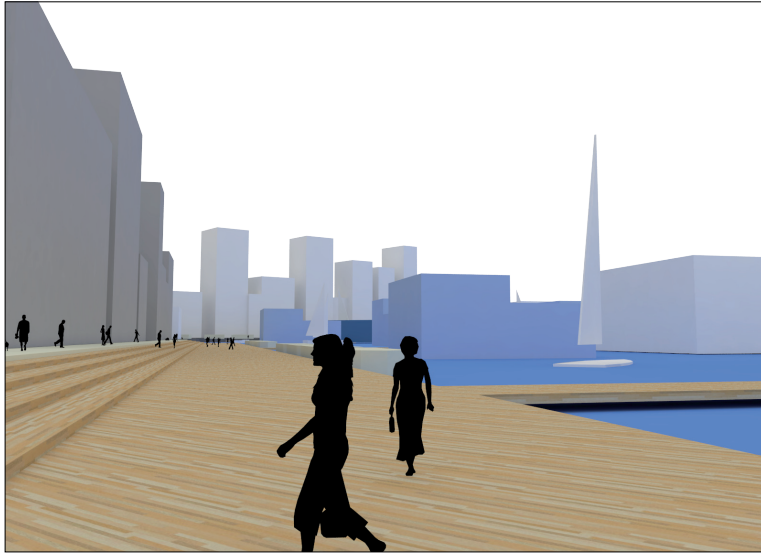
Plankaart Projectbesluit NDSM-werf

### 3.2 Plankaart + richtlijnen NDSM-werf

Richtlijn	Uitleg
Historische bebouwing	Gebruik en herontwikkeling mogelijk met respect voor historische waarde
Gemengd gebied	Werken, voorzieningen en 20-80% wonen
Niet-wonen gebied	100% werken/voorzieningen
Transformatiegebied overig	Herontwikkeling mogelijk zonder actieve gemeentelijke inzet, conform de algemene richtlijnen, per kavel max. 50% wonen, en parkeren op eigen terrein
Dagelijkse voorzieningen	Clustering dagelijkse voorzieningen
Basisschool	Locatie basisschool met medegebruik van openbare buitenruimte op helling
Parkeergebouw	Bovengrondse parkeergarage t.b.v. het niet-woonprogramma op de NDSM- werf
Parkeeringang	Mogelijke locatie in/uitrit parkeergarage
Cluster bebouwing op water	Concentratie permanent programma, publieksaantrekkelijk, drijvend of op platform, max. bouwhoogte 20 m
Verenigingshaven	Inpassen bestaande verenigingshaven
Evenementenhaven	Multifunctioneel havenbekken voor nautische activiteiten, evenementen, passantenligplaatsen; programma drijvend of op palen, verspreid en geclusterd rond steigers, max. bouwhoogte 15 m
Museum- en charterhaven	Open havenkom met ligplaatsen voor bijzondere schepen en kleine chartervaart
Aanmeerzone evenementen	Aanmeerzone te gebruiken bij evenementen
Rooilijn	Uiterste lijn bebouwing, plintheogte minimaal 3,5 meter, balkons en incidentele uitkragingen zijn mogelijk
Bandbreedte FSI	Bebouwingsdichtheid, uitgedrukt in Floor Space Index
Hoogteaccent	Toren mogelijk tot aangegeven maximale hoogte
Doorsteek	Indicatieve locatie doorsteek van minimaal 8 meter
Plint minimaal 5m	Rooilijn met een multifunctionele plint van minimaal 5 meter hoogte
Interne route	Vrij te houden route door loodsencomplex
Aanplemping	Locatie te reserveren voor mogelijke berging van vrijkomende grond
Groenvoorziening	Openbare groenvoorziening
Zichtcorridor	Van bebouwing vrij te houden zichtlijn; kortstondig watergebruik in zichtcorridor is mogelijk
Verbinding over water	Brug, pier, steiger of boardwalk mogelijk
Golfbreker (nader uit te werken)	Golfbreker met indirecte aansluiting op de vaargeul
Rand vaargeul	Buitenste begrenzing van de vaargeul
Aanlanding pont	Huidige pontaanlanding
Optie aanlanding snelveer	Mogelijkheid voor aanlanding draagvleugelboot
Algemene richtlijnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maximale bouwhoogte is 30m, incidenteel 45m, tenzij anders aangegeven</li> <li>- 10% gevellengte van de samengestelde blokken is max. 15m hoog, uitgezonderd langs de van Riemsdijkweg</li> <li>- Toegang parkeren niet vanaf kade/waterzijde, pleinen/verblijfsruimte, van Riemsdijkweg, tenzij anders aangegeven</li> </ul>



Impressies ruimtelijk beeld



Impressies ruimtelijk beeld



Deelgebieden bebouwing NDSM-werf

### 3.3 Aanvullende richtlijnen bebouwing

#### Historische bebouwing

De historische bebouwing is een beeldbepalend element van de werf. Een aantal gebouwen, waaronder het Kraanspoor, de Baanderij, de Timmerwerkplaats en de Scheepsbouwloods hebben al een transformatie ondergaan. Transformatie van de historische bebouwing geschiedt bij voorkeur met publiek programma, zodat de beleving van de werfgebouwen voor veel mensen mogelijk is. Toevoeging van nieuwe volumes, zowel intern als extern, is mogelijk met respect voor de oorspronkelijke bebouwing.

#### Samengestelde bouwblokken

Het grootste deel van de werf bestaat uit samengestelde bouwblokken. De bouwblokken zijn vanaf alle hoeken beleefbaar als opgebouwd uit meerdere afzonderlijke bouwdelen. Het streven is naar een variatie en confrontatie in hoogte en gebouwfmetingen, referend aan de oorspronkelijke beleving van de werf.

#### Bijzondere bouwtypen

Een aantal kavels bevat bijzondere bouwtypen, waarvoor geen standaard richtlijnen zijn vast te stellen. Deze zullen per project bekeken worden. Wel zijn voorlopige wensen aan te duiden. In onderstaande tabel is per kavel aangegeven welke richtlijnen hiervoor gelden.

#### Bebouwing op water

Uitgangspunt van bebouwing op het water is dat er een wereld op het water ontstaat met een menging aan functies en een variatie aan hoogte en afmeting. Een gevarieerde waterwereld, drijvend of op palen, die zich in massa en schaal van het landdeel van de werf onderscheidt.

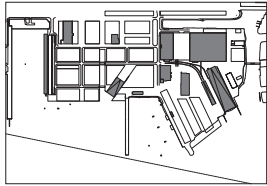
#### Tijdelijke bebouwing

Tijdelijke bebouwing brengt levendigheid en kan de kwaliteiten van de NDSM-werf in een vroeg stadium zichtbaar maken. Dit gebeurt al met de tijdelijke studentenhuysvesting en het ROC op werf-zuid. Tijdelijke bebouwing kan variëren tussen een kleinschalige kiosk bij de pont tot grootschalige kunstprojecten in de openbare ruimte. Voor tijdelijke bebouwing is separaat een toetsingskader opgesteld. Tijdelijke initiatieven zullen individueel beoordeeld worden.

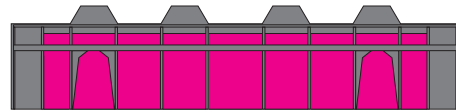
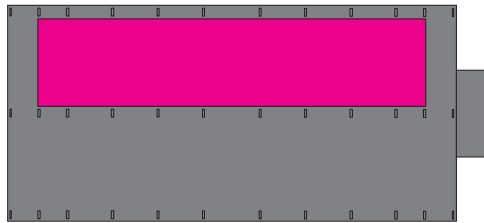
Nr.	Omschrijving	Richtlijn
1	Parkeergebouw Werf-zuid	Straatgericht plintprogramma met ruime toegangen waar het parkeren zichtbaar en beleefbaar is. Op het dak is toegevoegd programma mogelijk.
2	Voorzieningencentrum	Straatgericht plintprogramma in de gegeven rooilijn. Voorzieningen herkenbaar en toegankelijk van alle zijden.
3	Havengebouw	Programma aansluitend bij wateractiviteiten. Maximale bouwhoogte 20 m.
4	Parkeergebouw Werf-oost	Open plint met ruimte toegangen waar het parkeren zichtbaar en beleefbaar is. Op het dak en in de gevel is toegevoegd programma mogelijk, zolang de parkeerfunctie zichtbaar blijft.
5	Hal Oost	Rooilijn mag vrij terugliggen. Max. bouwhoogte 30 m.
6	Evenementenprogramma	Programma met toegevoegde waarde voor evenemententerrein. Maximale bouwhoogte 20 m.
7	Loodsen strook A	Objecten in het veld, referentie aan oorspronkelijke loodsentypologie met ronde dakvorm. Maximale bouwhoogte 20m.
8	Loodsen strook B	Objecten in het veld, referentie aan oorspronkelijke loodsentypologie. Maximale bouwhoogte 30m.

Aanvullende richtlijnen bijzondere bouwtypen

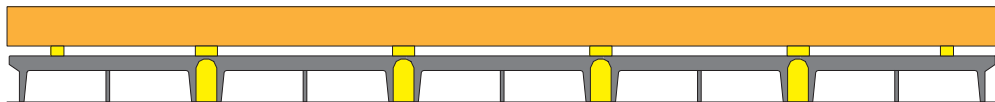




Voorbeelduitwerking historische bebouwing



Lasloods, toevoeging volume intern



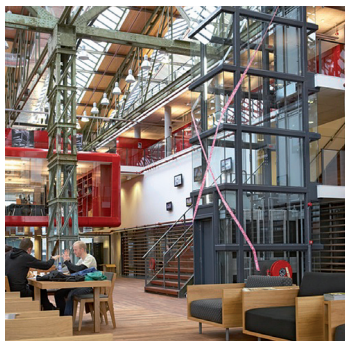
Kraanspoor, toevoeging nieuw volume extern (gerealiseerd)



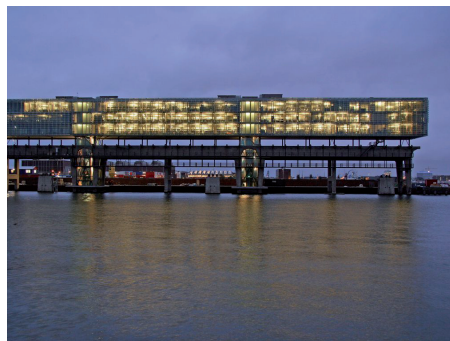
De Baanderij, horeca en creatieve kantoren



De Smederij (bouwplan)  
creatieve kantoren/cultuur/horeca/hotel



Interieur MTV, symbiose van oud en nieuw



Kraanspoor, toevoeging nieuwe volumes aan bestaande bebouwing

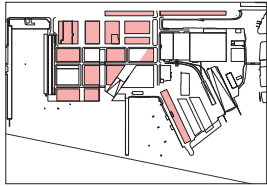


Scheepsbouwoolds, creatieve broedplaatsen

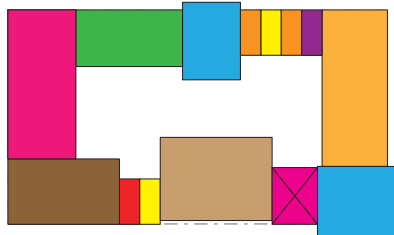


Tate Modern Londen, beleving van de grote maat

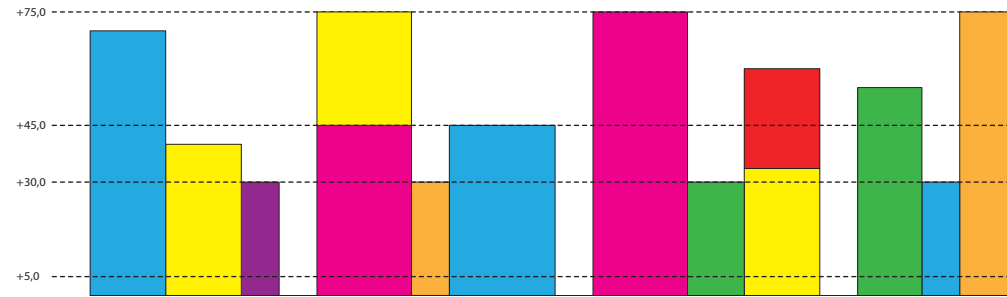
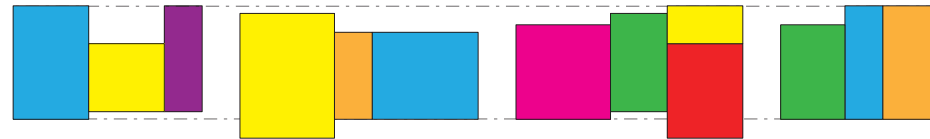




Voorbeelduitwerking samengestelde bouwblokken



Typisch bouwblok werf-zuid



Van Riemdijkstraat werf-oost



New York, variatie in bouwhoogte



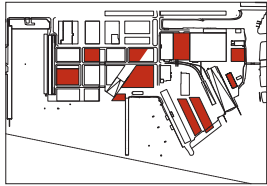
Sydney, ruimte voor kleine gebouwen



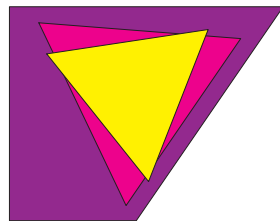
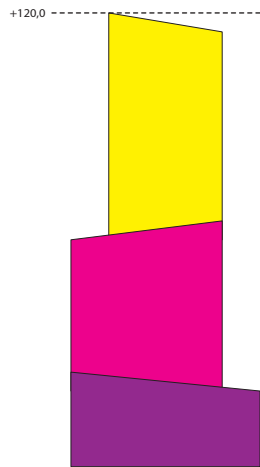
New Museum New York, variatie in de opbouw



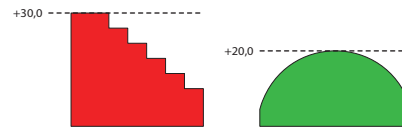
New York, kleine en grote schaal



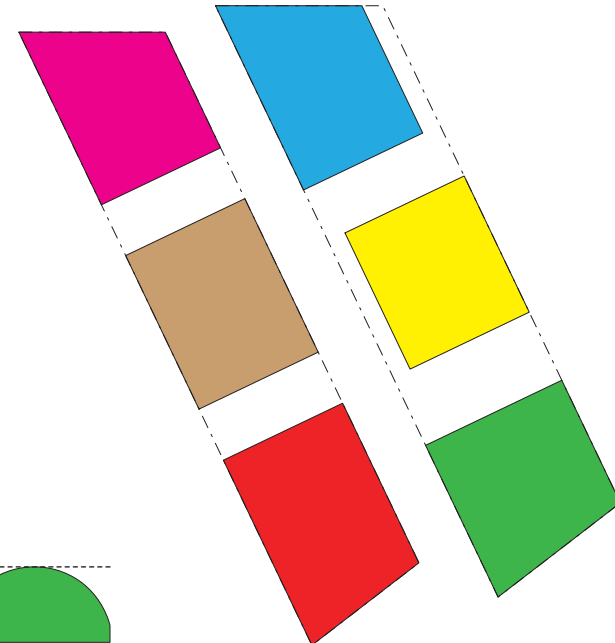
Voorbeelduitwerking bijzondere bouwtypen



Toren



Loodsen strook A & B



Opera Oslo, publiek gebouw met sterke relatie met het water



Bibliotheek Seattle, gevel met expressieve constructie



Woongebouw Parijs, groene gevel



Concertgebouw Porto, robuuste uitstraling



Noorderlicht, archetype loods



## Referenties bebouwing op water & tijdelijke bebouwing



Kopenhagen, zwembad aan het water



Berlijn, wellness op het water



Drijvende golfbaan



Expo Morat, cultureel programma op het water



Tijdelijk woonprogramma



Benutting van blinde gevels



Kunstprojecten in de openbare ruimte



Verplaatsbare voorzieningen

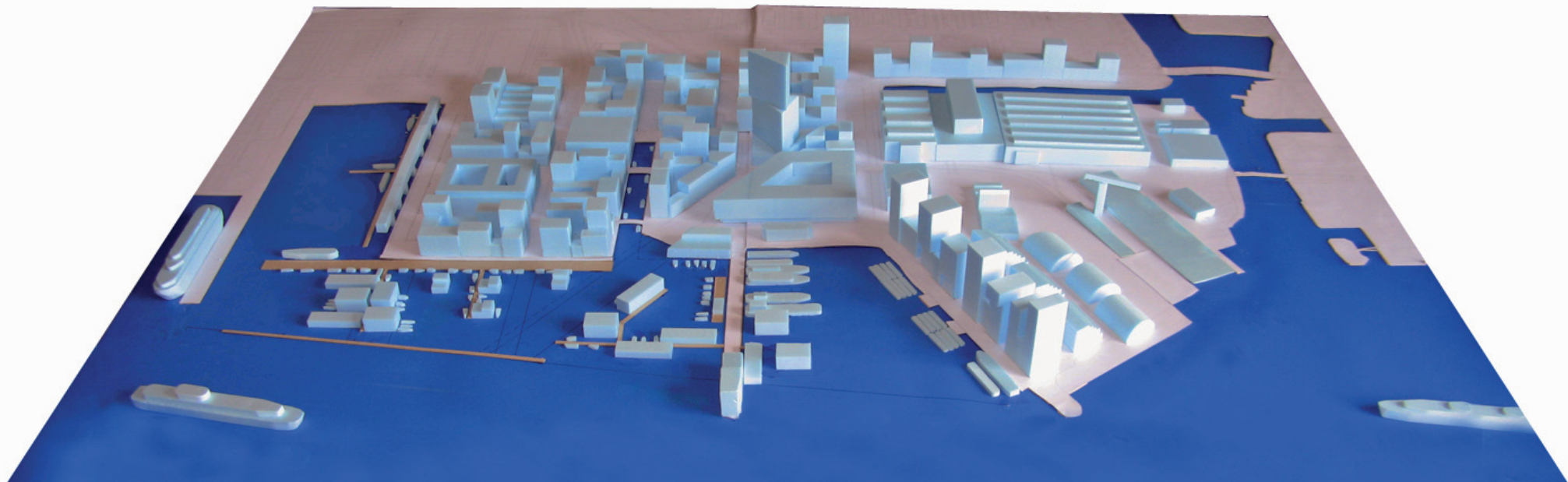


Foto werkmaquette mogelijk eindbeeld

### 3.4 Ontwikkelstrategie

De ontwikkelrichtlijnen bieden het kader waarbinnen de werf zich verder kan ontwikkelen. Gericht op een intensief stedelijk en creatief gebied, maar zonder vaste volgorde, tempo, of vaststaand eindbeeld. Een mate van vrijheid dus, maar geen vrijblijvendheid.

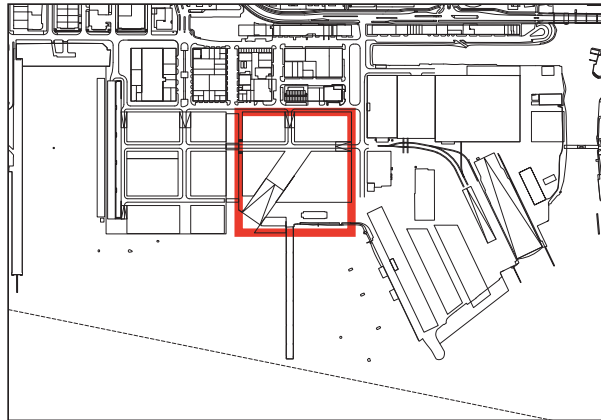
De laatste jaren is namelijk al aanzienlijk geïnvesteerd in de werf, onder meer voor noodzakelijke bodemsanering en onderhoud. Het is zaak deze investeringen zo veel mogelijk eerst te laten renderen, alvorens verdere stappen te ondernemen.

De eerste consequentie is dat de noordzone van het plangebied niet in actieve planontwikkeling genomen wordt. Herontwikkeling van kavels is wel mogelijk, maar alleen op initiatief van een particulier of ontwikkelaar. De tweede consequentie is dat de haven op een pragmatische wijze ontwikkeld wordt. Een beperkte investering in een golfbreker maakt watergebruik mogelijk, maar vervolgens dienen initiatieven minimaal kostenneutraal ontwikkeld te kunnen worden. Daarmee resteert het gebied ertussen, de werf Zuid en Oost, als actief te ontwikkelen gebied.

Dit actieve ontwikkelgebied bestaat uit zeer diverse onderdelen. Het ligt voor de hand reeds gesaneerde delen zo veel mogelijk als eerste tot ontwikkeling te brengen. Ondertussen zijn vormen van tijdelijke functies mogelijk, mogelijk ook op delen die nog niet gesaneerd zijn, maar in de tijdelijke sfeer wel mogelijkheden bieden. Parkeren vindt de eerste tijd gewoon op nog braakliggend maaiveld plaats. De ontwikkelingssnelheid en saneringslogistiek zullen bepalen of verdere sanering stap voor stap, dan wel in één keer plaatsvinden.

De essentiële verbinding tussen Werf Zuid en Werf Oost dient in een vroeg stadium gemaakt te worden, wellicht in tijdelijke vorm. Een boardwalk aan de IJ-zijde van de Werf Zuid, die nodig is voor ontsluiting en ontwikkeling van de blokken aan het water, zou daar deel van kunnen uitmaken.

Voor het open veld en de hellingen op de Werf Oost worden vooralsnog provisorische maatregelen getroffen. Die maatregelen betreffen vooral veiligheid en toegankelijkheid. Aangezien het gebied nu reeds een gesloten verharding heeft, dan wel afgedekt is met schone grond, is sanering niet urgent. Dit verandert pas wanneer door nieuwe ontwikkelingen bodemwerkzaamheden vereist zouden zijn, of schone cunetten voor kabels en leidingen. Dit betekent niet dat (bouw) initiatieven op voorhand zullen worden afgewezen. Bewijslast van maatschappelijke wenselijkheid en financiële en technische haalbaarheid alsmede het genereren van toegevoegde waarde voor het evenemententerrein liggen bij de initiatiefnemer. Hoe lang de doorlooptijd van deze fasen zal zijn, is niet op voorhand te bepalen, zeker in de marktsituatie van 2009. Maar snelheid is niet noodzakelijkerwijs een succesvoorwaarde voor de NDSM-werf, met haar recente geschiedenis van tijdelijk en experimenteel.



Locatie centrumgebied

Het is belangrijk dat er een duidelijk centrum ontstaat op de NDSM-werf. Door bijvoorbeeld horeca en detailhandel te concentreren, ontstaan er bezoekersstromen en daardoor levendigheid. Zo kunnen verschillende zaken elkaar helpen aan klanten. Daarom is er op bijgaande kaart aangegeven waar in de plinten de centrumfuncties zich in ieder geval moeten concentreren op de NDSM-werf.

	Werf-Zuid	Werf-Oost	Haven
<b>Wonen</b>	45-55%	Van Riemsdijkweg 50-80%	Geen
<b>Bedrijven</b>	Min. 10.000	Min. 20.000	N.T.B.
	Min. 50% creatief	Min. 75% creatief	
<b>Kantoren</b>	Max. 75.000	Max. 90.000	
	Min. 50% creatief	Min. 75% creatief	
<b>Broedplaats</b>	Geen minimum	Min. 20.900	
<b>Retail Dagelijks</b>	Max. 2.200	Geen	
<b>Retail Thematisch</b>	7.000 - 18.000	4.000 - 11.300	
<b>Horeca</b>	6.000 - 15.500	3.000 - 6.300	
<b>Hotel</b>	12.000 - 23.000	3.000 - 10.000	
<b>Cultuur</b>	Min. 3.000	Min 3.000	
<b>Leisure</b>	2.000 - 6.000	2.000 - 6.000	
<b>Onderwijs</b>	Min. 4.000 + 2.350 (basisschool)	Min. 4.000	
<b>Maatschappelijk</b>	Min. 1.000	Min. 250	
<b>Max. bouwvolume</b>	271.000	198.000	50.000

Bandbreedtes programma actief te ontwikkelen gebied



### 3.5 Programma land

Het programma dat het Projectbesluit mogelijk wil maken op de NDSM-werf bouwt voort op de ontwikkelingen van de laatste jaren. Dat programma bestaat uit een mix van (internationaal opererende) creatieve bedrijven met wonen, leisure in de vorm van veel cultuur, restaurants en cafés, evenementen, thematische retail, hotels, onderwijs en natuurlijk een waterfront met havenprogramma (zie 3.6). In bijgaande tabel is aangegeven wat de bandbreedtes zijn voor de verdeling van het programma over de NDSM-werf.

Om de gewenste programmamix daadwerkelijk te bereiken, zijn aan programma's minima of maxima meegegeven. Voor wonen is een bandbreedte aangegeven, als percentage van het maximaal te realiseren vloeroppervlak. Op de Werf-Zuid en Werf-Oost zijn voor de voorzieningen minimale oppervlaktes aangegeven, om het gewenste gemengde en levendige stedelijke milieu te kunnen maken. Voor retail, horeca, hotels en leisure gelden ook maxima, om eenzijdigheid te voorkomen.

Om nadrukkelijk een creatieve hotspot te kunnen maken op de NDSM-werf, is er voor bedrijven en kantoren gesteld dat minimaal 50% tot 75% van de bedrijven en kantoren zich op de creatieve sector zou moeten richten. De definiëring van de verschillende functies is opgenomen in de begrippenlijst bijlage 2.

#### Kantoren en de creatieve sector

De creatieve sector betreft een deel van de economie die Amsterdam graag ziet groeien. Hoewel de exacte definitie van wel- en niet-creatieve bedrijven nauwelijks te geven is, voelt iedereen aan dat de NDSM-werf zich de laatste jaren succesvol als creatief werkgebied heeft

geprofileerd. Net zo weinig exact is aan te geven wat de succesfactoren zijn voor een succesvolle creatieve hotspot. Authenticiteit, diversiteit, non-conformiteit, kruisbestuiving, en diversiteit in prijsniveaus spelen in ieder geval een belangrijke rol. Hierin gooit de NDSM-werf hoge ogen. Naast de aanwezigheid van de grootste broedplaats van de stad speelt de ingezette thematiek van mediaclustering daarin een belangrijke rol. Tenslotte is zeer kenmerkend voor de creatieve sector dat de traditionele gemeentelijke definitiegrens tussen kantoor en bedrijf niet meer helder te trekken is.

#### Detailhandel

In het programma is veel ruimte opgenomen voor detailhandel. Retail, media en kunst (galleries) zijn belangrijke thema's. Voor de NDSM-werf is het programma voor dagelijkse detailhandel beperkt tot 2.200 m<sup>2</sup>. Het stadsdeel Noord heeft hiertoe besloten om de ontwikkeling van andere winkelcentra in het stadsdeel niet te verstoren, met name die van het Mosplein, en overbewinkeling te voorkomen. Dit plafond van 2.200 m<sup>2</sup> kan op inhoudelijke gronden worden verruimd indien de ontwikkelaar aannemelijk maakt dat er geen sprake is van bovengenoemde te vermijden effecten. Het overgrote deel van de detailhandel op NDSM is daarom geormerkt als 'thematisch'. Dat betekent dat de winkels in hun aanbod moeten aansluiten bij de twee thema's van de NDSM-werf: de nautiek en het creatieve imago.

Elders in de stad (GETZ bijvoorbeeld) wordt wel gebruik gemaakt van een commissie die bindend adviseert welke winkelbranches passen in de opzet en positionering van het gebied. Daarom is het voorstel om voor de NDSM-werf een soortgelijke commissie in het vervolgtraject nader uit te werken.

#### Wonen

Binnen het actieve deel van de planontwikkeling is het binnen de geboden bandbreedte mogelijk maximaal ca. 1700 woningen te realiseren (uitgaande van 125 m<sup>2</sup> bvo per woning). 30% daarvan zal in sociale categorieën vallen. Binnen het passief te ontwikkelen noordelijk plandeel kunnen tussen 200 en 650 woningen worden gerealiseerd. Dit brengt het totaal op maximaal ca. 2350 woningen, wat afhankelijk van de te realiseren woninggrootte hoger of lager uit kan vallen. De woningen die in het strategiebepaald in de haven voorzien waren (ca. 300) zijn gecompenseerd op het land.

#### Sociaal-maatschappelijk programma

In deze conceptversie van het projectbesluit zijn minimale metrages voor onderwijs en andere maatschappelijke voorzieningen geborgd. Ook is een locatie voor een basisschool gereserveerd. De komende tijd wordt in overleg met het stadsdeel Amsterdam Noord bepaald of deze borging en reservering uitbreiding behoeft. Dit zal dan worden opgenomen in het definitieve Projectbesluit.





### 3.6 Programma haven

Als werf had de NDSM een directe relatie tussen land en water. De keten van aanvoer, tussenproducten en afbouw verliep via het water. Het projectbesluit zet in op vernieuwing van deze relatie tussen land en water door de mogelijkheid tot diverse vormen van watergebruik te bieden.

In de museumhaven, afgekaderd door de NDSM-pier en de Van Riemsdijkkade, kan het huidige karakter gecontinueerd en uitgebouwd worden. Het afmeren van publiekstreckende schepen, uitbreiding van de open museumhaven, de ponten, en ook de kleinere chartervaart (kleine motorcharter en zeilende charter/bruine vloot) kan hier aan de Van Riemsdijkkade een plek vinden.

De belangrijkste aanvulling op de nautische gebruiksmogelijkheden van de NDSM-werf wordt gedaan door een golfbreker parallel aan de vaargeul aan te leggen. Daardoor ontstaat een beschermd en bruikbaar havenbekken als havenfront van de NDSM-werf. De toegankelijkheid van de oever wordt verbeterd door een steiger of boardwalk. Het restant van de deels verdwenen scheepshelling zou een functie als botenhelling kunnen krijgen. Tenslotte wordt de mogelijkheid van een tweede pier geboden ter hoogte van het Kraanspoor te maken, bijvoorbeeld als tuigkade. In het Projectbesluit wordt nog geen specifieke invulling van het havenfront vastgelegd, maar worden vooral mogelijkheden geboden. Dit havenbekken kan als evenementenhaven vele nautische initiatieven herbergen, in wisselend gebruik. Ook het diepe havenbekken tussen het Kraanspoor en Shipdock kan bij de evenementenhaven betrokken worden.

In ieder geval is de ambitie het havenfront uit te bouwen door een levendige waterstad te laten groeien, geclusterd rond de pieren, beschutting biedend voor een binnenhavenmilieu. Regel is dat gebouwen drijven of op palen staan, en maximaal 4 verdiepingen tellen. Geluidgevoelige functies zijn hier niet mogelijk. Te denken is aan bedrijfsprogramma, (culturele) voorzieningen, horecafaciliteiten, of aan tijdelijke functies. Waardoor luwe watervlakken ontstaan waar ruimte is voor wisselende nautische evenementen en ligplaatsen voor grotere (zeewaardige) passanten.

Aan de boardwalk aan de zuid-kade van de NDSM-werf, en verspreid over de nieuwe luwe havenkom, is ruimte voor kleinere drijvende paviljoens van maximaal 2 verdiepingen. Drijvend dus verplaatsbaar, zodat indien nodig herschikt kan worden voor nautische evenementen en exposities.

Op deze manier wordt in totaal maximaal ca. 50.000 m<sup>2</sup> programma in en op het water mogelijk gemaakt, waar een mogelijke internationale trekker als 'special' deel van kan uitmaken. De bijbehorende parkeerbehoefte kan volgens de gehanteerde parkeernormering van de werf opgenomen worden in de voorzieningen op het land, dan wel deels bij de haveninfrastructuur (zie 3.8).



Robodock



IJazzfestival



Volvo Ocean Race



Hiswa

### 3.7 Evenementen

Op de NDSM-werf Oost worden nu allerlei evenementen georganiseerd, waaronder het Over 't IJ theaterfestival, IJ-Jazz en diverse dancefeesten, vlooiemarkt IJ-hallen, storytelling etc. In de toekomst blijven er vaste en tijdelijke festivals en evenementen op de NDSM-werf op het gebied van kunst, muziek, theater en film, binnen en in de buitenlucht. Daartoe zijn het werfplein en de hellingen vrijgehouden van bebouwing en is wonen op afstand geplaatst. Het gaat om een breed aanbod variërend van popconcerten, klassieke optredens, straattheaterfestivals en openluchtbioscopen.

Het stadsdeel Amsterdam Noord legt in een toekomstig evenementenbeleid de exacte randvoorwaarden en eisen vast die aan evenementen worden gesteld. Voorstelbaar is dat aan de aantallen evenementen met veel muziekgeluid een maximum wordt gesteld. Daarbij kan gedacht worden aan het volgende.

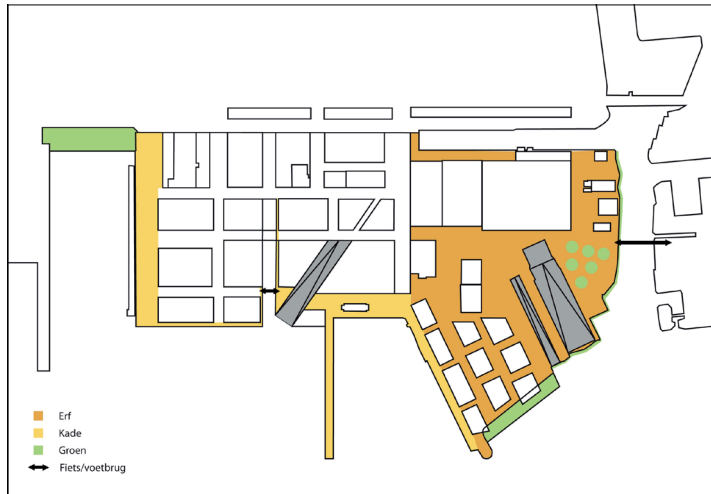
Maximaal 4 grote evenementen met meer dan 10.000 bezoekers, maximaal 8 middelgrote evenementen met maximaal 10.000 bezoekers. Daarbij stopt het muziekgeluid om 23.00 uur. Voor kleine evenementen (maximaal 5000 bezoekers) en evenementen met weinig muziekgeluid wordt geen maximum aantal en ook geen eindtijd vastgelegd. Evenementen als het IJ Jazz of Over 't IJ Festival passen prima binnen dit profiel. Maar de luide dancefeesten die in het verleden tot in de vroege ochtend grote overlast op omwonenden veroorzaakten zijn hiermee niet meer mogelijk. Daarmee wordt omvang en geluidsniveau van evenementen gelimiteerd. Geluidshinder kan bovendien worden beperkt door fysieke middelen aan de bron, zoals de toepassing van geluidsbegrenzers, tenten en andere

bouwkundige constructies, de juiste plaats van podium en speakers, geluidsluwe generatoren et cetera. Zo wordt rekening gehouden met huidige bewoners in de omgeving. Er worden ook nieuwe woningen op enige afstand van de hellingen gebouwd, zowel op de NDSM-werf, als aan de overzijde van Zijkanaal I in de Buiksloterham.

De NDSM-werf is goed bereikbaar met het openbaar vervoer (pont en bus). Voorop staat dat het evenementenpubliek zoveel mogelijk gestimuleerd wordt met het openbaar vervoer te komen. Bij grotere evenementen huren organisatoren extra ponten en bussen in. Specifieke maatwerkoplossingen zijn per evenement noodzakelijk.

Op het terrein zelf worden in de toekomst parkeergebouwen gerealiseerd. Door dubbelgebruik kunnen parkeerplaatsen van kantoren en bedrijven in de weekenden en avonden eventueel door de bezoekers van evenementen worden gebruikt. Een deel van de parkeervraag kan zo worden bediend.

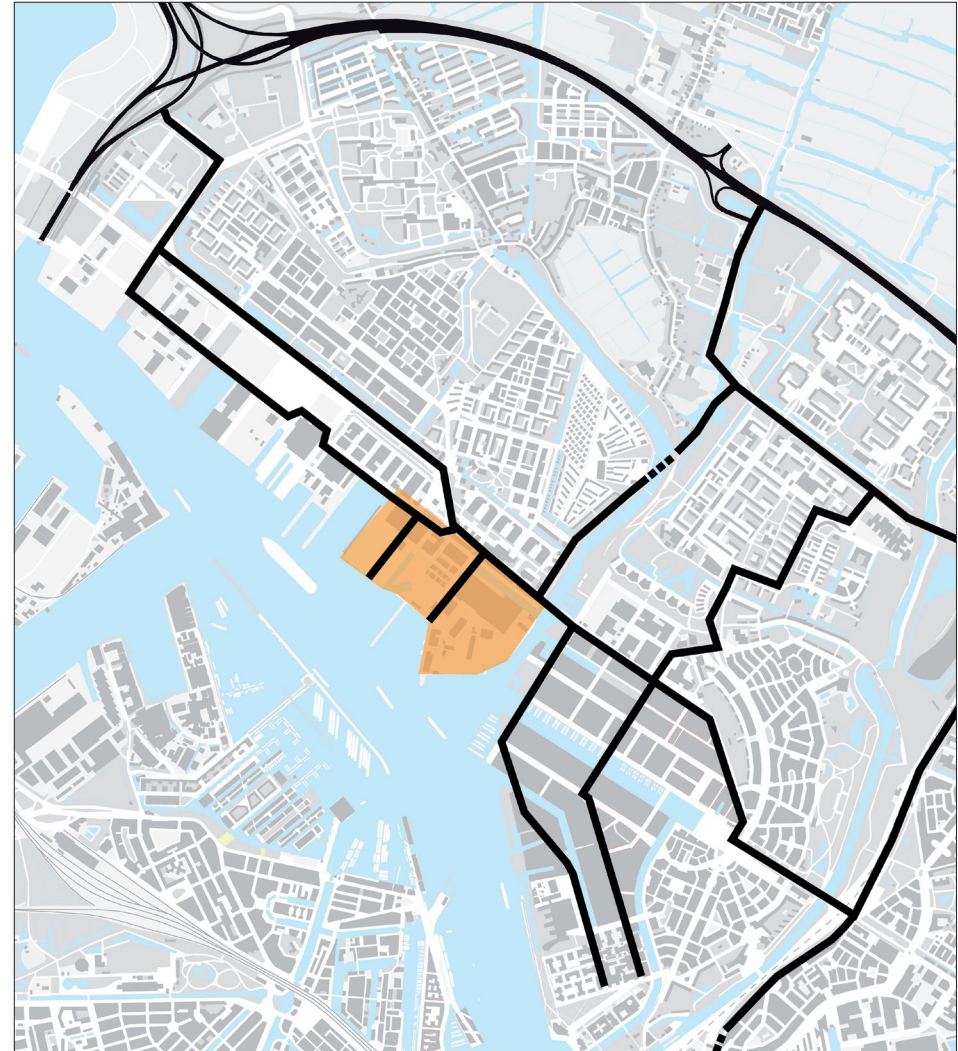




Langzaam verkeer



Openbaar vervoer



Hoofdontsluiting autoverkeer

### 3.8 Verkeer en vervoer

De NDSM-werf is goed bereikbaar, met alle verkeers- en vervoerssoorten. Natuurlijk zou de NDSM-werf de NDSM-werf niet zijn, als ook dit niet op een bijzondere en kenmerkend wijze zou plaatsvinden. Kenmerkend is het feit dat de toegang voor auto en bus uitsluitend vanaf het noorden mogelijk is, via Klaprozenweg en Cornelis Douwesweg, in aansluiting op de A10. Vanaf de zuidzijde is de toegang specifiek voor langzaamverkeer: fiets en voetganger, met een bijzondere rol voor de ponten over het IJ. Dit gegeven biedt een natuurlijke uitgangssituatie voor een autoluw gebied, zonder doorgaand gemotoriseerd verkeer.

#### Langzaam verkeer

De zuidzijde is dus een belangrijke verbindingroute voor langzaamverkeer, via ponten naar Centraal Station en de Houtmankade. Maar ook aan de noordzijde is de werf aangetakt op het hoofdnet fiets op de Klaprozenweg. Daarmee is de fietsbereikbaarheid prima, en is de werf bovendien een belangrijk doorgangsgebied geworden voor fietsverkeer tussen de wijken van Noord die boven de NDSM liggen en het centrum van de stad. Met de geplande aanleg van een fietsbrug tussen de NDSM-werf en de Buiksloterham komt daar nog een derde verbidingsrichting bij, rechtstreeks naar Oud-Noord, en een schakel in de toekomstige route langs IJ. Voldoende fietsparkeerplekken bij de pont en publiekaantrekkelijke voorzieningen zijn belangrijk. Nieuwe gebouwen dienen conform het stadsdeelbeleid voldoende inpandige stalling te realiseren.

#### Openbaar vervoer

Er gaat geen buslijn direct door het NDSM-gebied heen, maar haltes bevinden zich direct aan de noordzijde. De pont aan de NDSM-kade geeft een directe verbinding met het Centraal Station en de Houthavens. Samen met de bushaltes voldoet de hele werf aan de gemeentelijke vuistregel dat stedelijk gebied binnen 400 meter van een openbaar vervoer halte dient te vallen. Toch zijn optimalisaties wenselijk, zeker bij een groeiend gebruikintensiteit van de werf. Prioriteit op korte termijn heeft het opvoeren van de frequentie en snelheid van de bestaande pontverbindingen. Een reservering voor een extra pontaanlanding op kop van de van Riemsdijkweg wordt opgenomen voor bijvoorbeeld een snelle doorgaande verbinding met Zaanstad. Ook de busbereikbaarheid is te versterken. Bijvoorbeeld door een buslijn via de TT Vasumweg door de noordzijde van de NDSM-werf te halen en de bus via de Van Riemsdijkweg het gebied binnen te halen met een extra halte bij de pontaanlanding. Een hele buslus door het werfgebied is niet nodig, en zou ook niet praktisch zijn. Bovendien zouden de lijnvoeringeisen (o.a. 50-km regime met vrijliggende fietspaden) een te zwaar stempel drukken op het karakter en het functioneren van de werf. Eventueel blijkt een “inprikker” van de Klaprozenweg tot aan de pont wel interessant vanuit de buslijnvoering. De lijnvoering is verder te optimaliseren bij ingebruikname van de NoordZuidlijn, bijvoorbeeld met een HOV-busverbinding via Klaprozenweg (“Noordtangent”). Voor de langere termijn staat zelfs de mogelijkheid open van een metroverbinding vanaf het metrostation Van Hasseltweg via NDSM naar Zaanstad of naar Teleport aansluitend op de ringlijn.



Parkeren



### 3.9 Parkeren

#### Autoverkeer en parkeren

De autobereikbaarheid vanaf de ring A10 is uitstekend. Door onder meer verbetering van de Klapprozenweg en de aanleg van de Bongerdverbinding zijn ook bij de voorziene toekomstige ontwikkelingen langs de Noordelijke IJ-oever geen structurele knelpunten bij de ontwikkeling van de NDSM-werf te verwachten (zie 6.1). Lokaal zijn routeoptimalisaties wenselijk, bijvoorbeeld in de TT Vasumweg om het kruispunt Van Riemsdijkweg/Klapprozenweg te ontlasten. Doordat de auto-toegang van de NDSM-werf uitsluitend via de noordzijde verloopt, is er een natuurlijke aanleiding om een autoluw verblijfsklimaat te realiseren. Op de werf is slechts sprake van bestemmingsverkeer, waardoor een 30-km regime mogelijk is. Op de Werf-Oost zijn zelfs helemaal geen straten voorzien: de werf als erf.

Het verkeersluwe karakter wordt versterkt door in te zetten op het realiseren van een tweetal geconcentreerde parkeergebouwen, direct bij de autotoegangsstraten. Hierin wordt grootste deel van het werk- en voorzieningengerelateerde verkeer opgevangen, circa 2500 parkeerplaatsen. Voordeel is dat dubbelgebruik mogelijk is voor bijvoorbeeld evenementen (zie ook 3.7). Een ander voordeel is een prettiger en levendiger straatklimaat, dat sterker door voetgangers (op weg naar of van het werkadres) dan door auto's gedomineerd wordt.

Parkeren voor wonen wordt wel op blokniveau gerealiseerd, in principe bovengronds. Ook voor bewonersparkeerplekken zal de mogelijkheid van dubbelgebruik worden onderzocht.

Daarmee wordt niet bij voorbaat uitgesloten dat toch wenselijk blijkt een deel van de bewonersparkeerplekken in garages onder de bouwblokken zelf op te nemen. Maar de extra bodemsaneringskosten die hiermee samengaan dienen door de betreffende ontwikkeling opgebracht te worden.

Het bouwblok bij de pont, waar de kern van de voorzieningen gedacht is, neemt een speciale plek in. In dit blok zou namelijk ook een deel van de eventuele parkeervraag vanuit het waterprogramma op te nemen zijn. Mogelijk in combinatie met een parkeervoorziening in een nieuwe pier bij het kraanspoor, of door eenvoudigweg meer plaatsen in de twee centrale parkeergebouwen op te nemen. Afhankelijk van omvang en type van de waterontwikkelingen zou dit maximaal 350 plaatsen kunnen betreffen.

#### Parkeernormering

Voor het parkeren tbv kantoren en bedrijven wordt uitgegaan van een B-locatienorm, met ca. 15 minuten afstand per openbaar vervoer tot een A-locatie (Centraal Station) en 15 minuten tot de snelweg. Dit betekent gemiddeld 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo voor werken. Formeel voldoet de NDSM-werf aan de B-locatie criteria. Echter, de frequentie van bus- en pontverbindingen is mogelijk nog wat aan de lage kant. Die situatie kan op korte termijn worden verbeterd door intensivering van bus- en pontverbindingen. In de tussentijd kunnen tijdelijke parkeerterreinen op maai-veld voorzien in de behoefte op basis van een ruimere normering.

Voor de woningen wordt uitgegaan van gemiddeld 1 parkeerplaats per woning (excl. bezoekersparkeren). Voor de overige functies wordt uitgegaan van de Amsterdamse CROW normering (zie bijlage 1). Tenslotte is er nog extra capaciteit in de straten van de Werf-Zuid (ca 200 parkeerplaatsen). Die extra ruimte is te benutten als bufferruimte, voor bezoekers-kortparkeren, laden/lossen, of autodeelplekken. Introductie van een betaald parkeerregime is noodzakelijk voor het succesvol functioneren van de collectieve parkeergarages.

Voor evenementen zijn specifieke maatwerkoplossingen per evenement vereist.

#### Herijking

Werkelijke realisatie van alle geplande woningen op de NDSM-werf zal een lange doorlooptijd kennen. In de tussentijd verandert de wereld in hoog tempo. De kwaliteit van het openbaar vervoer, technologie op het gebied van schone automotoren, of gebruikspatronen van autoverkeer zullen zich de komende jaren ontwikkelen. Mogelijk blijkt het concept van centrale parkeervoorziening ook voor bewoners aantrekkelijk. Daarom wordt de nu ingezette parkeerstrategie over 5 jaar, danwel na realisatie van ca. 500 woningen, geëvalueerd en mogelijk bijgesteld.



### 3.10 Openbare ruimte

De NDSM-werf is een gebied met veel ruimte, op het water, maar ook op het land. Die ruimte is de laatste tijd gebruikt voor festivals, maar ook steeds meer voor parkeren. De ruimte op de werf is oorspronkelijk nooit als openbare ruimte bedoeld geweest. Dat is de charme, maar dat vraagt bij de groeiende gebruiksintensiteit ook om het maken van keuzen en prioriteiten. Zeker omdat de inzet is de bebouwingsintensiteit op de NDSM-werf flink op te voeren.

De principekeuze die gemaakt wordt is de bebouwingsdichtheid niet gelijkmatig over het gebied te verdelen, maar te concentreren in stedelijke bouwblokken op de Werf-Zuid, en langs de Van Riemsdijkweg. Daardoor kan het veld rond de hellingen grotendeels open gehouden worden. De openbare ruimte wordt dus als het ware op de Werf-Oost geconcentreerd.

Een uitgangspunt is bij de inrichting voort te bouwen op de aanwezige materialen en elementen die karakteristiek zijn voor een havengebied in het algemeen. Dat wil zeggen: het gebruik van stelconplaten en gebakken klinkers en aanwezige granietkeien.

#### Werf-Zuid: straten

De stedelijke bouwblokkenstad die op de Werf-Zuid kan verrijzen kenmerkt zich door klassieke straten, met een helder onderscheid tussen rijbaan en trottoir. Door overwegend in te zetten op een 30 km-verkeersregime zijn geen vrijliggende fietspaden nodig. Het standaard profiel is met 18 meter niet breder dan nodig, met een rij bomen aan de ene zijde, en parkeren aan de andere.

Tussen de bomen is ruimte voor het plaatsen van lichtmasten, fietsnietjes en afvalcontainers. Op de stoepen worden stelconplaten afgewisseld met gebakken klinkers, op de rijweg worden granietkeien toegepast.

Enkele profielen hebben een afwijkende breedte, bijvoorbeeld door de ligging van een persleiding in de Mt. Lincolnweg. Of door de Ms. Oslofjordweg centraal op de grote monumentale blauwe deuren van de Lasloods te richten. Dit leidt tot variaties in profielinrichting, met soms een extra bomenrij, of extra parkeren in de straat.

Een echt afwijkend profiel kent de Van Riemsdijkweg, de centrale toegangsweg tot de NDSM-werf. Dit profiel is met 30 meter flink breder. Door het huidige profiel uit te bouwen ontstaat ruimte voor een brede bomenpromenade naar het water, waarin ook de fietsverbinding opgenomen wordt.

#### Werf-Oost: erf

De huidige werfsituatie blijft uitgangspunt voor het rijksmonumentale gedeelte van de werf. Geen klassieke straten dus, maar een erfsituatie, waar verschillende verkeerssoorten gemengd zijn. Door middel van bij het gebied behorende objecten, zoals bijvoorbeeld bolders en spoorrails worden de diverse bewegingen, waar nodig, gestuurd. Verlichting staat schijnbaar willekeurig op het veld, in de vorm van grote lichtmasten met spots die aansluiten bij de schaal van het veld. Verschillen in lichtintensiteit versterken het karakter van de plek. Het assortiment materialen beperkt zich tot de materialen die nu al op de Werf-Oost te vinden zijn: overwegend gebakken klinkers en stelconplaten.

#### De kade

De kade kent in tegenstelling tot het 'erf' wel een gezoneerde ordening, maar kent in tegenstelling tot de klassieke straten geen trottoirbanden met de bijbehorende hoogteverschillen.

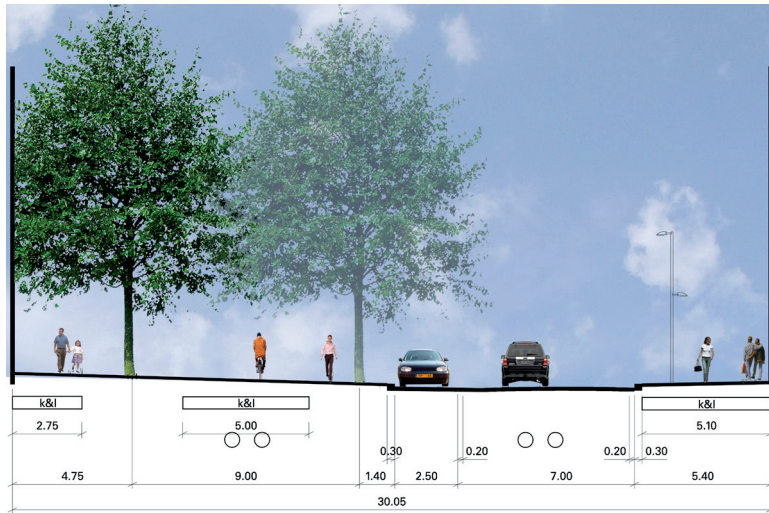
Het basisidee is dat het zicht op het water zoveel mogelijk open blijft. Dus geen geparkeerde auto's aan de waterkant, maar juist een brede looproute. Ook worden fietsnietjes en andere benodigde voorzieningen zoveel mogelijk aan de bebouwingkant gesitueerd. Het profiel kent geen bomenrij. Wel kunnen er incidenteel bomen of boomgroepen worden geplaatst. De materialen die hier gebruikt worden zijn overwegend granietkeien en stelconplaten.

#### Te bewaren scheepshellingen

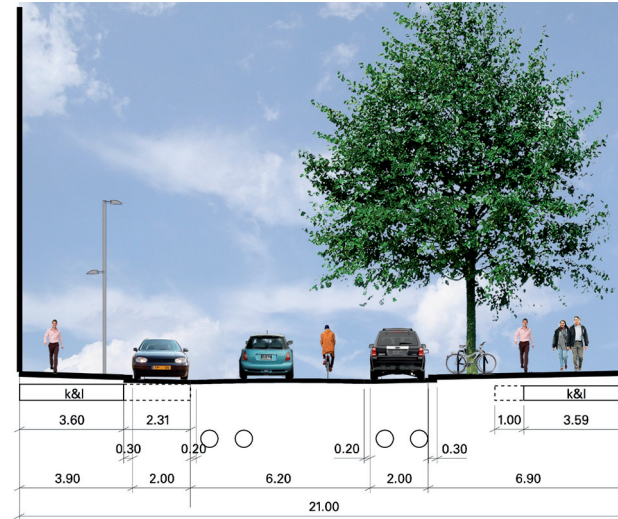
De restanten van de scheepshellingen vertegenwoordigen, met de kraan, de ziel van de NDSM-werf. De bovenkant van de hellingen is openbaar toegankelijk, met spectaculaire uitzichten op het IJ. Zelfs de restanten van de grotendeels verdwenen helling in de Werf-Zuid worden in de stadsplattegrond ingepast, met een betekenis als botenhelling voor de haven. De hellingen worden zo terughoudend mogelijk ingericht, waarbij maatregelen vooral gericht zullen zijn op het veilig toegankelijk maken.

#### Verbindingen over water

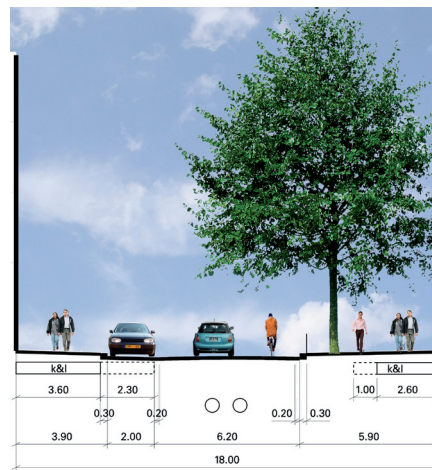
In de planontwikkeling van de Buiksloterham is op korte termijn voorzien in een fietsbrug over Zijkanaal I naar NDSM. Binnen de NDSM-werf zelf zijn twee kleinere bruggen voorzien over het recentelijk gegraven insteekkanaal, één autobrug en één langzaam verkeersbrug. In uitstraling moeten ze aansluiten bij het stoere karakter van de NDSM-werf.



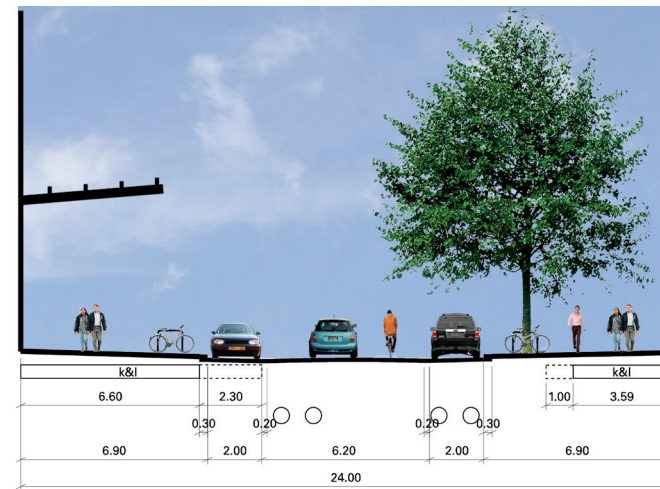
Profiel A: Van Riemsdijkweg



Profiel C: Mt. Lincolnweg

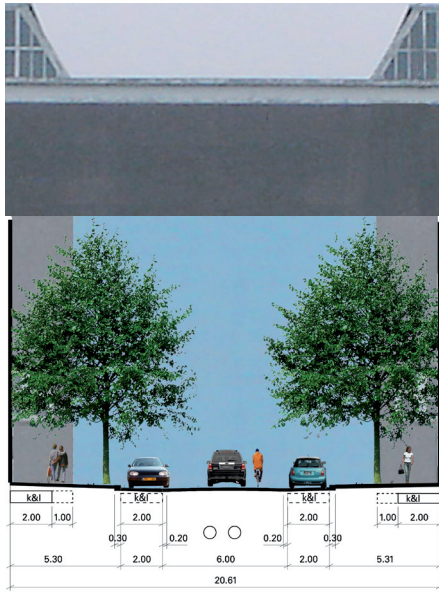


Profiel B: Standaardprofiel

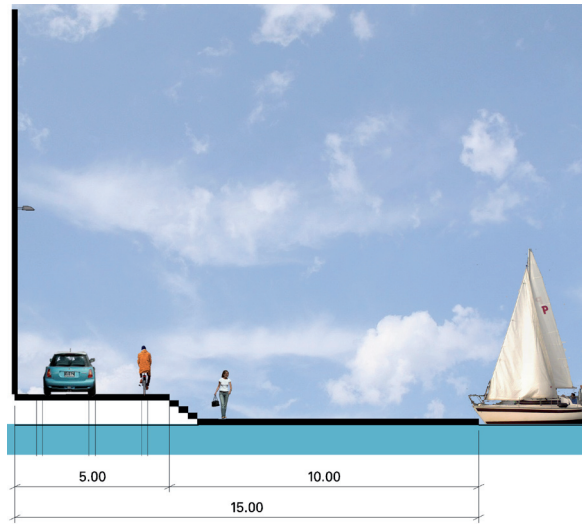


Profiel D: Mt. Lincolnweg tpv blok#1

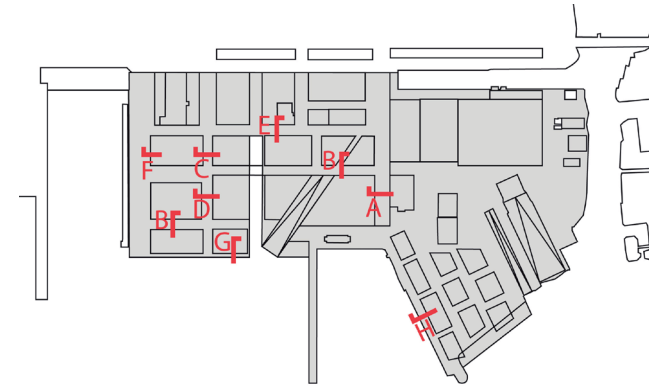




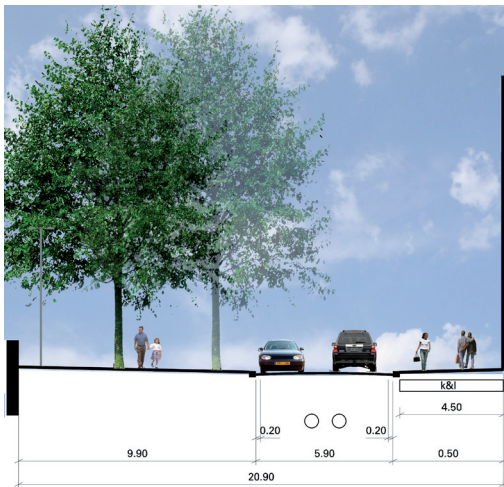
Profiel E: Ms. Oslofjordweg



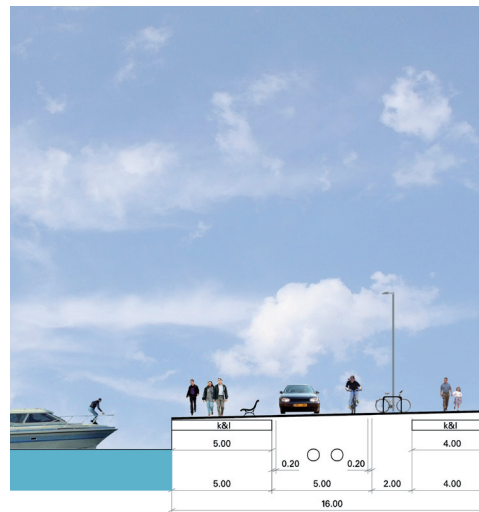
Profiel G: 'zuid'kade



Locatie profielen

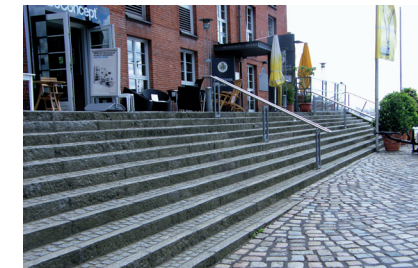
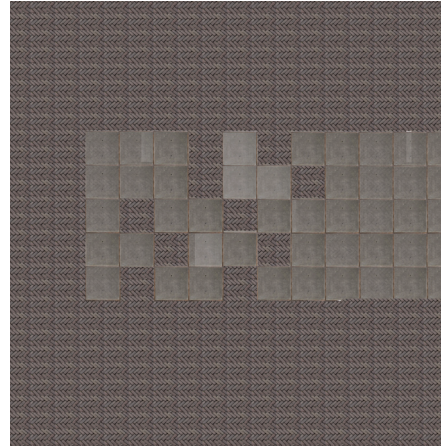


Profiel F: Kraanspoor



Profiel H: Van Riemsdijkkade





straten

erf

kade

verblijfsruimte



Ook steigers spelen een rol in de routing over de werf. Een steiger langs de Werf-Zuid is niet alleen vereist om de bouwblokken langs het water te ontsluiten, maar ook om gebruik van het water mogelijk te maken. Om voldoende belasting aan te kunnen zal deze steiger in ieder geval voor een deel in beton uitgevoerd worden. Steigers kunnen bovendien een rol spelen om tijdelijke verbindingen te maken, al dan niet drijvend. Bijvoorbeeld tijdens saneringswerkzaamheden op land, of ten behoeve van wisselende evenementen op het water.

### Verblijfsruimte

In principe is alle openbare ruimte, behoudens het verkeersareaal, verblijfsruimte. Toch is de ervaring dat een minimale normering van buitenruimte wenselijk is voor een optimale gebiedskwaliteit. In bijgevoegde tabel is aangegeven waar op basis van Amsterdamse ervaringscijfers rekening mee gehouden zou moeten worden. In totaal gaat het voor het actieve ontwikkelgebied om circa 20.000 m<sup>2</sup> groen en openbare buitenruimte. Daarin is een zekere mate van dubbelgebruik mogelijk, van park en speelplekken, of van plein en schoolplein. In bijgevoegde kaart is getest dat die normering ook inderdaad inpasbaar is. Natuurlijk is de precieze lokatie en uitwerkingsvorm in het openbare ruimte ontwerp nader uit te werken. Een statement dat daarbij wel duidelijk gemaakt wordt, is dat daar waar aanplantingen gemaakt worden voor berging van vrijkomende grond, deze groen ingericht worden. Dit voegt een groene kwaliteit toe aan de werf, zeker door stortstenen natuurvriendelijke oevers te maken. Bovendien betekent dit dat de gronddepots niet belast hoeven te worden, wat tot een aanzienlijk eenvoudiger uitvoeringswijze leidt.

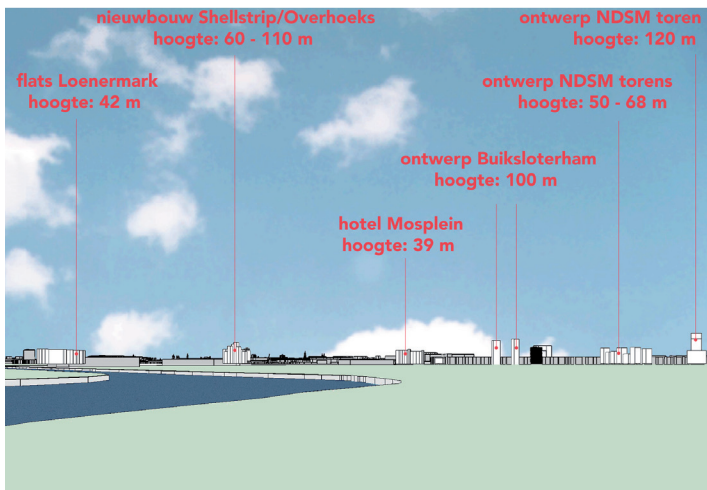


Verdeling groen en speelruimte NDSM-werf

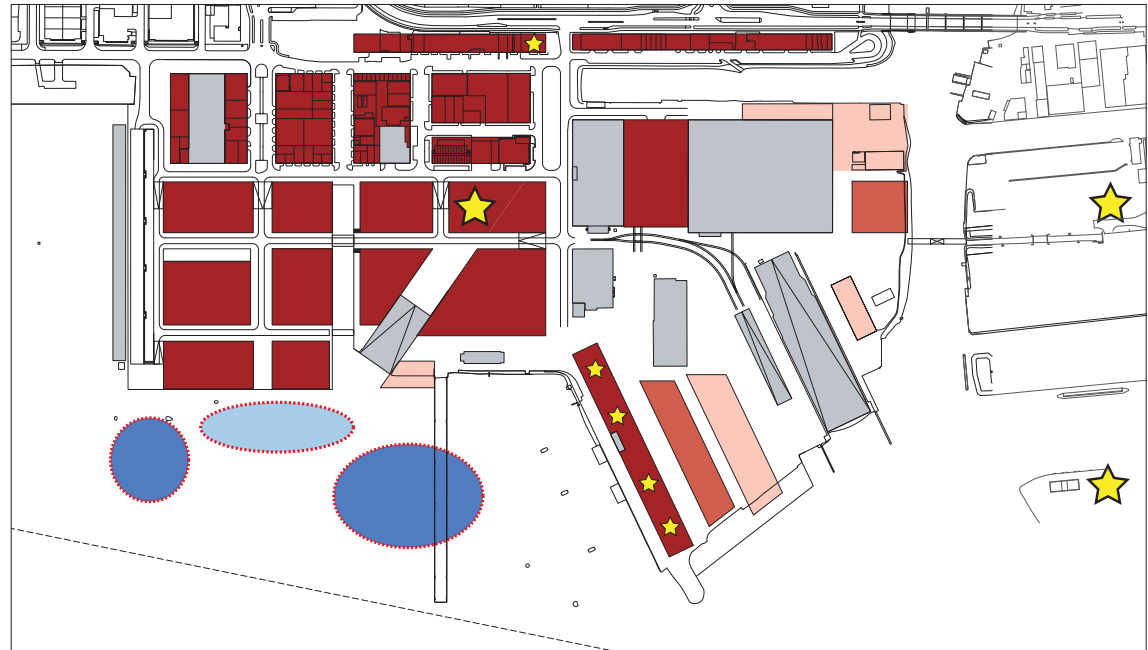
Verdeling groen en speelruimte NDSM-werf		
<b>Totaal groen</b>		<b>ca. 20.000 m<sup>2</sup> incl. spelen</b>
0-6 jr	6 plekken van 150 m <sup>2</sup>	900 m <sup>2</sup>
7-11 jr	2 plekken van 1.000 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>
12-17 jr	1 plek van 2.000 m <sup>2</sup>	2.000 m <sup>2</sup>
<b>Totaal spelen</b>		<b>4.900 m<sup>2</sup> spelen</b>



Montage hoogbouw NDSM-werf t.h.v. Singelgracht/1e Marnixplantsoen



Montage hoogbouw vanuit Waterland



Maximale bouwhoogte

- 20 meter
- 30 meter
- 30 meter, accenten tot 45 meter
- accent tot 75 meter mogelijk
- accent tot 100 - 120 meter mogelijk
- bebouwing op water max. 15 meter
- bebouwing op water max. 20 meter
- zorgvuldige inpassing monumentaal erfgoed



### 3.11 Bouwhoogte

Door de ligging aan het IJ en het scheepsbouwverleden is de NDSM-werf een bijzonder gebied. In de hoogtijdagen van de scheepswerf werd het beeld bepaald door hoge kranen en grote zeeschepen. Door het vervallen van de werffunctie en het slopen van de kranen is het beeld anno nu letterlijk vervlakt.

Maar aan het IJ zijn weer nieuwe hoogteaccenten aan het verschijnen. Achter de voormalige Shell-toren op Overhoeks verschijnen torens tot boven 100 meter, en in de Buiksloterham kan tot 60 meter hoog langs het Van Hasseltkanaal gebouwd worden, met twee accenten tot 100 hoog aan het Zijkanaal I. Aan de overzijde is op de pontsteiger bij de Houthavens een gebouw van 90 meter hoog voorzien.

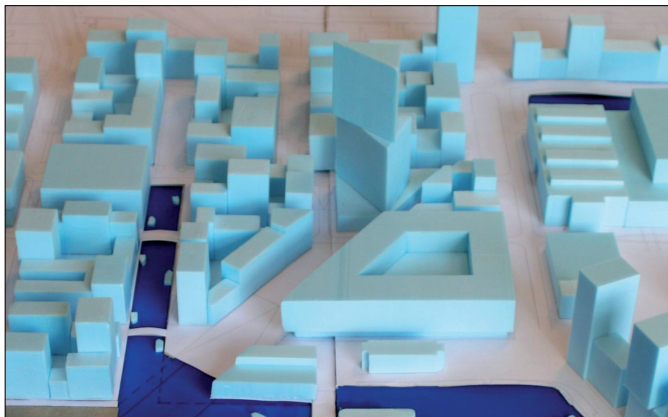
Voor de NDSM-werf wordt de aan het IJ gangbare maximum bouwhoogte van 30 meter gehanteerd. Zo maakt de werf onderdeel uit van het nieuwe stedelijke landschap dat zich ontwikkelt. Voor gevoelige delen wordt een lagere maximum bouwhoogte gehanteerd, zoals op het water of langs de hellingen. Maar op de NDSM-werf zijn ook hoogteaccenten mogelijk, tot 45 meter hoog. Zo kan een gevarieerd daklandschap ontstaan, dat op afstand toch samenhangt.

Op enkele punten zijn grotere hoogten gewenst. Langs de Van Riemsdijkkade zijn accenten tot 75 meter mogelijk. Door bebouwing hier te concentreren ontstaat niet alleen een spectaculaire plek aan de havenkom, maar ontstaat letterlijk ook de ruimte om het benodigde totale bouwvolume op afstand van de hellingen te kunnen houden. Qua bezonning beïnvloedt deze bouwhoogte het gebied rond de hellingen slechts zeer beperkt in tijdstip en duur. Een ander hoogteaccent van 75 meter zou aan het andere einde van de Van Riemsdijkweg juist de land-entree van de werf kunnen markeren.

Tenslotte is op de kop van de deels verdwenen helling op de Werf-Zuid een toren van 100 tot 120 meter hoog voorzien. Samen met de voorziene hoge torens in de Buiksloterham en bij de Houthavens wordt zo de ligging van de NDSM-werf aan de openheid van waterkruispunt gemarkeerd, waar IJ overgaat in Noordzeekanaal, en waar Singelgracht en Zijkanaal I uitmonden. Door de afstand van ruim 2 kilometer tot de grachtengordel beïnvloedt de toren het beeld van het beschermd stadsgezicht niet of nauwelijks, vergelijkbaar met de Rembrandttoren.

In de vervolgfase van de planvorming NDSM dient de uitwerking gepreciseerd te worden aan de hand van wind- en bezonningsonderzoek. Overigens is op bouwplanniveau voor alle bebouwing boven 30 meter een hoogbouweffectrapportage vereist.





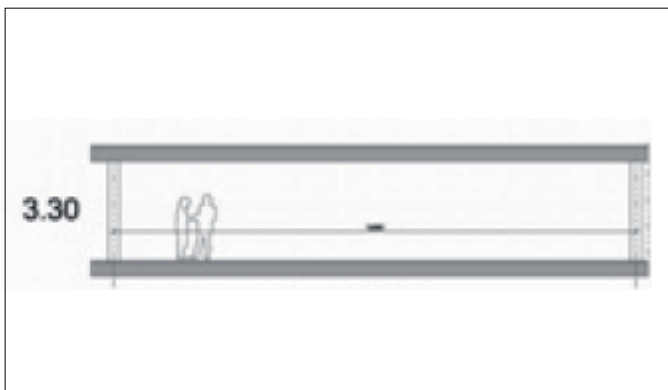
stedelijk bouwen in hoge dichtheid



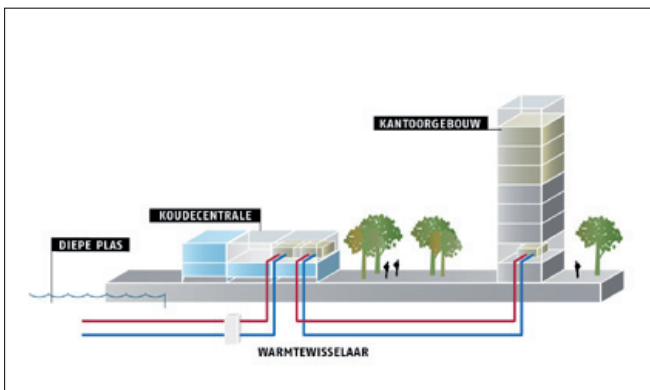
hemelwater horizontaal vasthouden in gebied en gebruiken



en/ of verticaal



functieflexibel bouwen: netto bouwhoogte 3.30m; bouwdiepte 15m.



warmte/ koudeopslag



intensiveren OV



windturbines

People  
Sociale duurzaamheid

Planet  
Ecologische duurzaamheid

€  
Profit  
Economische duurzaamheid

### 3.12 Duurzaamheid

#### People Planet Profit

Het doel is om op de NDSM-werf integraal naar duurzaamheid te kijken: people, planet, profit, ofwel sociale, fysieke, en economische duurzaamheid.

#### Sociale duurzaamheid

Streven is dat er op de NDSM-werf een gevoel van community ontstaat. Bewoners, werkenden en bezoekers dragen daaraan bij. Om het ontstaan hiervan te stimuleren wordt op de NDSM-werf ingezet op een intensieve mix van functies, en daarmee mensen. Bouwkundig zodanig gevarieerd, dat binnen de werf mogelijkheden zijn voor ruime diversiteit, voor doorgroei, maar ook voor tevoren onverwachte combinaties van functies en gebruikers. Ook in ongebouwde vorm, zoals festivals. De openbare ruimte biedt hiertoe op sommige plekken de ruimte, is elders juist zo compact mogelijk: plekken van beweging en plekken van samenkomst, zonder verwaarde overmaat. De inzet om parkeren grotendeels in enkele parkeergebouwen onder te brengen resulteert in extra voetgangersbewegingen op straat. Tenslotte draagt het inpassen en herbruiken van historisch scheepsbouwvergoed bij aan een gevoel van continuïteit in permanente vernieuwing.

#### Fysieke duurzaamheid

In paragraaf 2.3 is het duurzaamheidsbeleid weergegeven dat op landelijk (bouwbesluit) en op gemeentelijk niveau (milieubeleidsplan) gevoerd wordt. De strekking hiervan is dat dit beleid wordt uitgewerkt op gebieds- en gebouwniveau.

Daarbij is het zaak de kansen te benutten die de specifieke locatie van de NDSM-werf biedt. De grootste duurzaamheidsslag wordt geslagen doordat het plan op intensieve wijze een vrijgevalle en vervuilde industriële locatie herbruikt, centraal in Amsterdam gelegen in hoge stedelijke dichtheid. Mede doordat de werf slechts vanaf één zijde per auto te bereiken is, is een grote rol voor uitbouw van openbaar vervoer weggelegd, met de fietspont als meest karakteristieke. Dat karakter als waterstad kan versterkt worden door een deel van de ontwikkelingen op het water mogelijk te maken, maar dan zodanig dat er niet voor gedempt hoeft te worden. Beperking van ondergrondse voorzieningen reduceert de hoeveelheid vrijkomende grond en daarmee de noodzaak tot dempingen. Door daarbij in te zetten op centrale parkeervoorzieningen is dubbelgebruik uitstekend mogelijk, met name tussen werkers en bezoekers van festivals, horeca en culturele voorzieningen. Bovendien wordt het aantal verkeersbewegingen binnen de werf daarmee beperkt.

Het gegeven dat het grootste deel van de werf ontwikkeld wordt door slechts twee ontwikkelcombinaties biedt de kans in het vervolgtraject een aantal zaken in gezamenlijkheid op te pakken: dus projectoverstijgend parkmanagement (bijvoorbeeld de energievoorziening). In principe is de inzet aan te sluiten op het stads-warmtenet dat gebruik maakt van de restwarmte uit Westpoort. Het leveren van koude (koeling) is daarbij echter een nog niet geheel opgeloste vraag. Mogelijk is een combinatie met WKO (warmte-koude opslag) te zoeken. WKO functioneert echter optimaal efficiënt op gebiedsniveau omdat initiatieven op gebouwniveau elkaar al snel in de weg zitten. Ook een lokaal energiebedrijf voor lokale energieopwekking zou onder parkmanagement een mogelijkheid kunnen zijn.

#### Economische duurzaamheid

Duurzaamheid is meer dan het stellen van eisen aan ontwikkelingen, of het stimuleren van maatregelen. Duurzaamheid betekent ook het creëren van waarde die door de tijd standhoudt in een gezonde balans tussen maatregelen en investeringen. Een duurzaam gebied kan zich transformeren naargelang de tijd/economie verandert. Dit betekent dat het automatisch een bepaalde flexibiliteit en aanpasbaarheid in zich moet hebben.

Flexibel of functieloos bouwen is een antwoord hierop. Dit vergt een specifiek casco dat de tand des tijds kan weerstaan. Ruime verdiepingshoogten (tenminste 3,3m) en een flexibele plattegrond met voldoende diepte zijn hierbij cruciaal. Een aanpasbaar gebouw heeft over het algemeen een langere levensduur en daarmee meer economische waarde op termijn. Aangezien deze wijze van bouwen in aanvang doorgaans hogere investeringen vergt, kan een te rigide eis de haalbaarheid van ontwikkelingen beperken, en daarmee indirect de economische duurzaamheid. Inzet is om bij elke ontwikkeling althans een deel meervoudig bruikbaar te realiseren.

Een alternatief dat eveneens bij de NDSM-werf zou passen is IFD (Industrieel, Flexibel en Demontabel) bouwen, al dan niet als tijdelijk gebouw. Als een gebouw met IFD technieken uitgevoerd is kunnen aanpassingen, als gevolg van een nieuwe functie van het gebouw, relatief goedkoop en eenvoudig en met kleine milieueffecten gerealiseerd worden. Zelfs verplaatsing van gebouwen is denkbaar. Eventuele sloop betekent demontage. Demonteren kost minder energie en maakt duurzamer hergebruik van onderdelen mogelijk. Met IFD bouwen kan tot 30% op de bouwkosten worden bespaard.





## 4. Haalbaarheid

### 4.1. Haalbaarheid

Bij de opstelling van het projectbesluit gekozen voor een flexibele aanpak waarbij het projectbesluit ruimte laat voor de toekomst. Daardoor is het bestand tegen wijziging van beleid en (markt-) omstandigheden en dus duurzaam. Er wordt niet ingezet op één groot uitgewerkt plan voor de gehele NDSM-werf, maar binnen de kaders van het projectbesluit wordt maatwerk geleverd op basis van initiatieven vanuit de markt. Er wordt binnen het plankader voortgebouwd op de 'spontane' ontwikkeling, zoals die tot nu toe heeft plaatsgevonden op de werf.

Het vaststellen van een grondexploitatie (GREX) behoort niet tot een Projectbesluit, maar tot de volgende fase, een Investeringsbesluit. Toch is een indicatieve GREX gemaakt, om de financiële consequenties inzichtelijk te maken. Daarvoor is een reële aanname van een rekenprogramma gedaan dat zich bevindt binnen de programmabreedte zoals in paragraaf 3.5 weergegeven is.

De NDSM-werf Oost vraagt jaarlijks ca. 3 ton aan tijdelijk beheer van terrein en opstallen. In totaal hebben de werf Zuid en Oost voor ca. 25 mln. aan boekwaarden en verplichtingen. De rentelast hierover bedraagt jaarlijks ca. 1 mln.

Ontwikkeling van de werf conform de lijn van het strategiebesluit zou het tekort verder laten oplopen en is dus ongewenst. Niets doen en de rentelasten laten oplopen ook niet. Benutting van het sterk merk NDSM waarvoor zelfs in deze tijd veel interesse vanuit de markt is, is zeer gewenst. Het projectbesluit zet daarom

in op continuering van de planontwikkeling, echter met op termijn zicht op een (tenminste) sluitende grondexploitatie.

Het voorlopig resultaat van het concept projectbesluit bedraagt voor het actief door gemeente te ontwikkelen deel van de NDSM (zie kaartje) - 17 mln. (reële waarde<sup>1</sup> 1-1-2009) (- 8 grex en - 9 sanex). Een halvering van het tekort voor het actief te ontwikkelen deel van NDSM ten opzichte van het strategiebesluit (- 32 mln.). Het resterend tekort is vrijwel geheel toe te schrijven aan de herinrichting van het monumentale oostelijk deel van het werfterrein met de hellingbanen (- 16 mln. reële waarde) (fase 2 op kaartje).

Dit leidt tot de conclusie dat de NDSM-werf Zuid, de NDSM-werf Oost m.u.v. het oostelijk deel (fase 1a en 1b op kaartje) op reële waarde een tekort hebben van - 1 mln (+ 7 mln grex en - 8 mln sanex). Op netto contante waarde<sup>2</sup> betekent dit een sluitende grex namelijk + 2 mln (NCW 1-1-2009) en daarnaast circa 7 mln. saneringskosten (NCW 1-1-2009). Samen -5 mln, een verbetering van 20 mln t.o.v. de huidige boekwaarde van - 25 mln.

Deze verbetering is bereikt door planoptimalisatie (o.a.: in de basis wordt het volledige parkeren bovengronds gebouwd opgelost, alleen saneren waar onontkooptbaar, havenprogramma minimaal neutraal opnemen, minder verwerven).

Voor het monumentale oostelijke deel van het werfterrein (fase 1b op kaartje) wordt voorlopig uitgegaan van provisorische maatregelen (ca. 2 mln) (niveau heel en veilig) vooruitlopend op dekking voor definitieve

restauratie (de resterende 14 mln) uit mogelijkheden om subsidies te verkrijgen voor het (rijks)monumentaal ensemble dan wel meeropbrengsten uit de grex fase 1a. Met die provisorische maatregelen kan het terrein veilig openbaar toegankelijk worden gemaakt maar is verdere upgrading voorlopig niet mogelijk. Een overtuigend (bouw)initiatief zou kunnen leiden tot bijstelling van dit uitgangspunt (bewijslast bij indiener).

Voor het actief te ontwikkelen gebied geldt tenslotte een uitgekende fasering waarbij het uitgangspunt is dat in principe alleen nog door de gemeente wordt geïnvesteerd waar ook met zekerheid verdiend wordt.

Tenslotte dient opgemerkt te worden dat bovenstaande financiële inschatting beïnvloed kan worden door een lopende discussie over de grondprijs-inschatting van creatieve bedrijvigheid, en de relatie tot het maximum te realiseren metrage kantoren op NDSM volgens het PlaBeKa. Zoals gezegd bevindt deze categorie zich vaak op het raakvlak tussen kantoren en bedrijven. Dit zou mogelijk een negatief effect op de GREX kunnen hebben van 1 tot 4 mln.

- 
- 1 Reële waarde betekent de waarde op de startdatum van de berekening zonder de invloed van rente en prijsstijging.
  - 2 Netto contante waarde is de waarde waarbij alle kasstromen, rekening houdend met de invloed van prijsstijging en rente, contant worden gemaakt naar één bepaalde datum.



## 4.2. Procedureel en juridisch kader

### Bestemmingsplanvorm

Het juridisch-planologisch kader moet volgend zijn op de ontwikkelingsstrategie. Concreet komt dit er op neer dat een bestemmingsplan wordt opgesteld dat de regels aangeeft volgens welke de ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

In de inleiding is al aangegeven dat een helder kader op hoofdlijnen de gewenste ruimte biedt voor verrassingen en onverwachte ontwikkelingen, hetgeen aansluit bij het karakter van de ontwikkelingen tot nu toe. Voor de gebieden die in de ontwikkelstrategie als fase 1a zijn aangeduid (kaartje blz. 52) volstaan de richtlijnen uit paragraaf 3.2. Door deze te vertalen in de regels en plankaart van een bestemmingsplan wordt enerzijds voorkomen dat de ontwikkelingen een ongewenste kant op gaan, terwijl anderzijds een maximale flexibiliteit wordt behouden.

Voor fase 1b geldt dat een nadere uitwerking van de richtlijnen wenselijk is. Waar voor fase 1a globale, niet nader uit te werken, bestemmingen kunnen worden aangegeven, zal voor fase 1b een nader uit te werken bestemming moeten worden aangegeven. Daarmee wordt wel een richting aangegeven, maar kunnen nadere eisen worden toegevoegd in de vorm van een bestemmingsplanuitwerking. De op te stellen uitwerking(en) worden gebaseerd op de investeringsbesluiten die voor de deelgebieden worden opgesteld. Ook voor de ontwikkelingen op het water en op het evenemententerrein is een uit te werken bestemming opportuun.

Ten slotte zal in het bestemmingsplan voor de gerealiseerde gebieden en de gebieden in uitvoering de

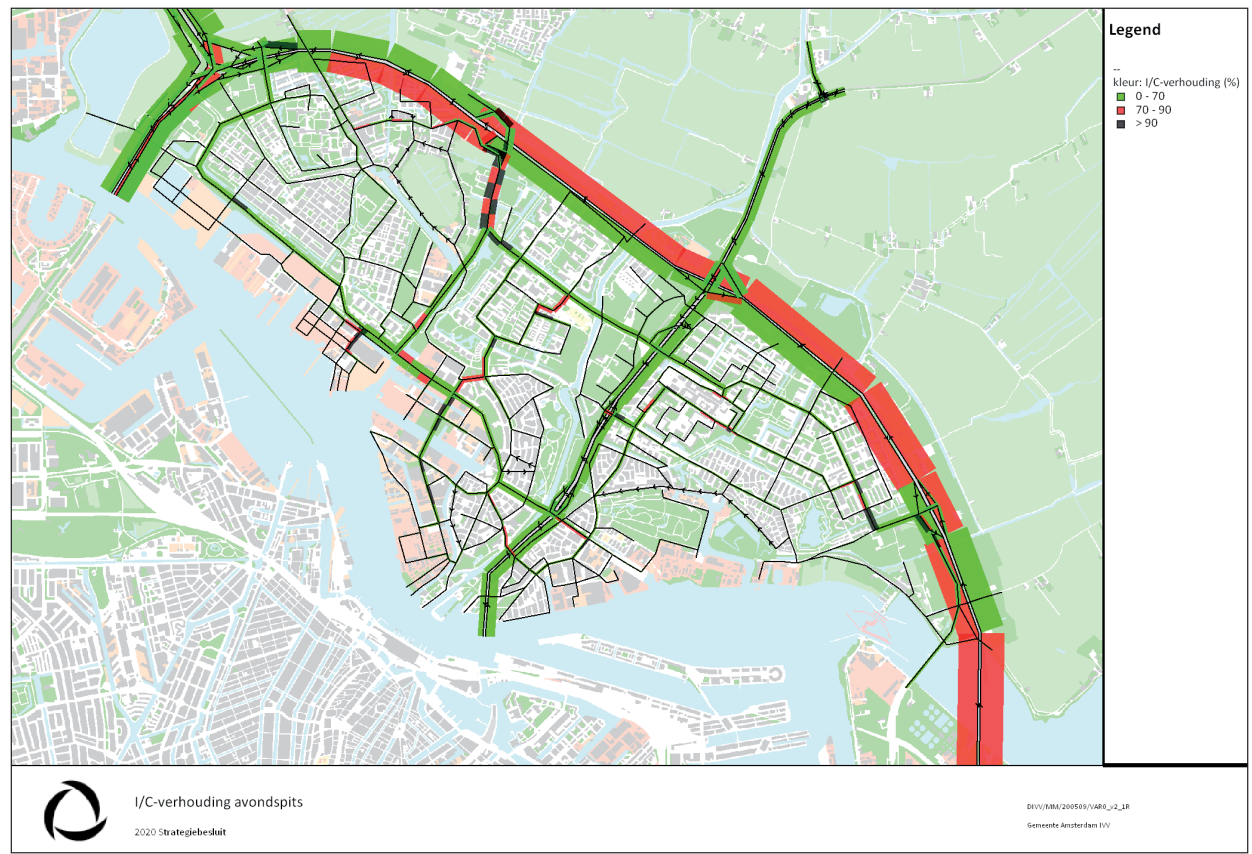
eindsituatie kunnen worden vastgelegd, al dan niet met enige ruimte voor ontwikkeling en/of wijziging in het gebruik.

### Hogere geluidwaarden

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zullen hoogstwaarschijnlijk ook hogere geluidwaarden in de zin van de Wet geluidhinder moeten worden vastgesteld. Dit is aan de orde waar de in die wet aangegeven voorkeurswaarden (ten aanzien van het geluid van wegverkeer en industrie) worden overschreden. Bij de nog uit te werken bestemmingsplandelen kan in eerste instantie worden volstaan met een globale berekening van de hogere waarden. Bij de niet uit te werken bestemmingen wordt per gevelwand het aantal woningen met de bijbehorende geluidwaarden vastgesteld.

### Milieueffectrapportage (MER)

Tegenwoordig spelen milieueisen een belangrijke rol in het juridisch-planologisch proces. Met name luchtkwaliteitseisen en geluidnormen vormen een belangrijke randvoorwaarden. Bij de planvorming voor de NDSM-werf komen alle milieuaspecten samen in een milieueffectrapportage (mer). Aan de hand van een viertal scenario's wordt bezien wat de mogelijke milieueffecten zijn bij verschillende ontwikkelrichtingen. De mer is niet verplichtend maar geeft inzicht in de milieusituatie. De uitkomsten worden meegenomen bij het opstellen van de definitieve versie van voorliggend projectbesluit en daarop volgende investeringsbesluiten. Omdat deze stedenbouwkundige producten ten grondslag liggen aan (de uitwerking van) het bestemmingsplan is verzekerd dat het bestemmingsplan voldoet aan de milieutechnische eisen die worden gesteld.



Intensiteit / Capaciteitsverhouding wegennet NDSM-terrein en Amsterdam Noord



## 5. Onderzoeksresultaten

### 5.1. Verkeersprognose

Om te kunnen berekenen wat de verkeerseffecten zijn van het nieuwe programma op de NDSM-werf in het gebied zelf en op de directe omgeving, is een verkeersonderzoek uitgevoerd. De basis daarvoor vormde de input van het Strategiebesluit. De onderzochte varianten zijn: de Huidige situatie, de Nulvariant 2020 (zonder ontwikkelingen in het plangebied), de Planvariant 2020 met beleid (het strategiebesluit met locatiebeleid) en de Planvariant 2020 zonder beleid (het strategiebesluit zonder parkeer- en locatiebeleid). Het verkeersonderzoek voor het Projectbesluit volgt nog.

#### Uitgangspunten

De uitgangspunten bestaan uit sociaaleconomische gegevens zoals inwonertal en arbeidsplaatsen van de stad in 2007 en 2020. Verder komt de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam Noord aan bod, waarin rekening is gehouden met een groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in verschillende gebieden. Als tweede is relevant beleid benoemd. Het locatiebeleid is als volgt toegepast. Bij de planvarianten zonder beleid is de NDSM-werf aangewezen als C-locatie. In de planvarianten met beleid is het terrein aangewezen als B-locatie met een beperkt aantal parkeerplaatsen voor bedrijven. In de autonome variant is voor de NDSM-werf geen parkeertarief. In de beide toekomstvarianten met én zonder beleid is het laagste parkeertarief gehanteerd (€ 1,05 in 2020). Als derde is aangegeven met welke ontwikkelingen in het openbaar vervoer en het autononetwerk is rekening gehouden. Ook de ontwikkelingen in het fietsnetwerk zijn geïnventariseerd. In alle planvarianten is in 2020 rekening gehouden met de aanleg van de Bongerd tunnel en een verdubbeling

van de Klaprozenweg. De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd door DIVV met behulp van het GENMOD verkeersmodel. De uitgangspunten van het onderzoek zijn vastgelegd in het Uitgangspuntendocument NDSM, d.d. 24 maart 2009.

#### Uitkomsten verkeersstudie

In de planvariant 2020 met beleid is sprake van beperkte congestie op de Klaprozenweg tussen de Bongerdverbinding en de Floraweg. Op de IJdoornlaan tussen de Bongerdverbinding en de A10 is sprake van zware congestie. De planvariant 2020 zonder beleid bevat meer autoverplaatsingen in 2020 dan de planvariant 2020 met beleid. Zonder beleid zal er veel en ernstige congestie in de omgeving van de NDSM-werf optreden. In de huidige situatie en in de situatie zonder ontwikkeling van de NDSM-werf voor 2020 (nulvariant) is de doorstroming in de omgeving van de NDSM-werf voldoende. Op de NDSM-werf zelf treedt in de planvariant 2020 met beleid alleen congestie op de Van Riemsdijkweg op, één van de in-/uitgangen van de NDSM-werf. Zonder beleid zal de verkeersafwikkeling binnen de NDSM-werf zeer problematisch zijn.

#### Consequenties

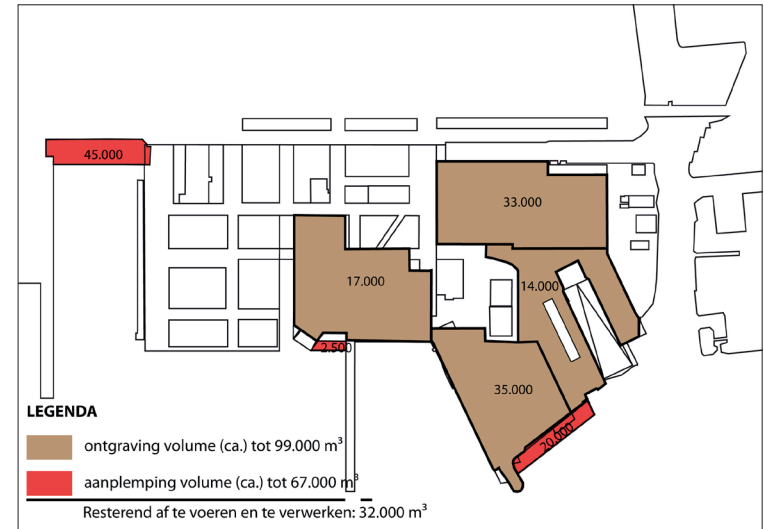
De ontwikkeling van de NDSM-werf leidt uiteraard tot meer verkeer op het wegennet van Amsterdam-Noord. Deze extra verkeersdruk zorgt, in de planvariant 2020 met beleid, nauwelijks tot problemen. Een deel van de gesignaleerde congestie wordt mede veroorzaakt door de totale ontwikkeling van de Noordelijke IJever. Binnen de NDSM-werf is de geprognosticeerde verkeersbelasting op de Van Riemsdijkweg met motorvoertuigen in de 2-uurs avondspits wel een probleem. Deze hoeveelheid verkeer is op de Van

Riemsdijk ongewenst en kan op de kruispunten met de TT Vasumweg en de Klaprozenweg niet verwerkt worden. De andere aansluiting vanuit de NDSM-werf op de Klaprozenweg, de MT Lincolnweg, wordt echter veel minder belast. In de verdere planvorming moet rekening gehouden worden met een betere verdeling over de in-/uitgangen van de NDSM-werf (zie paragraaf 3.8), wat kan leiden tot een acceptabele en inpasbare kruispuntvormen. Het kruispunt MT. Lincolnweg / Klaprozenweg heeft voldoende ruimte voor capaciteitsuitbreiding. Dit houdt verkeersbeperkende maatregelen op de TT. Vasumweg in.

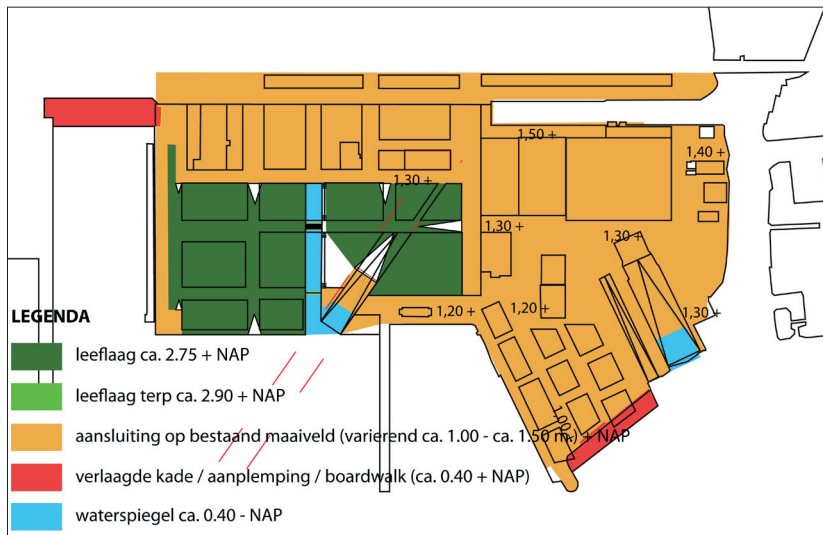
Na deze herverdeling van het verkeer binnen de NDSM-werf kennen de meeste wegen een voor erftoegangswegen (30 km/uur) aanvaardbare verkeersbelasting van maximaal 4.000 - 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Alleen de MT Lincolnweg (tussen de TT Vasumweg en Klaprozenweg) en de Van Riemsdijkweg kennen een hogere verkeersbelasting. Het wordt aanbevolen deze twee wegen als gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) in te richten. De MT. Lincolnweg ten noorden van de TT. Vasumweg is al ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Voor de Van Riemsdijkweg moet bij het ontwerp bekeken worden tot waar dit een gebiedsontsluitingsweg moet worden. Vanuit de verkeersbelasting lijkt dit maar nodig tot aan de Ms. Oslofjordweg of de TT Nevaritaweg. Maar het is ook een mogelijkheid om de weg met zijn fietsvoorzieningen door te trekken tot aan de pontaanlanding. 2-uurs avondspits wel een probleem. Deze hoeveelheid verkeer is op de Van Riemsdijk ongewenst en kan op de kruispunten met de TT Vasumweg en de Klaprozenweg niet verwerkt worden. De andere aansluiting vanuit de NDSM-werf op de Klaprozenweg, de MT Lincolnweg, wordt echter veel minder belast. In de verdere



Sanering



Ontgraven & aanplempen



Resulterende maaiveldhoogtes

planvorming moet rekening gehouden worden met een betere verdeling over de in-/uitgangen van de NDSM-werf (zie paragraaf 3.8), wat kan leiden tot een acceptabele en inpasbare kruispuntvormen. Het kruispunt MT. Lincolnweg / Klaprozenweg heeft voldoende ruimte voor capaciteitsuitbreiding. Dit houdt verkeersbeperkende maatregelen op de TT. Vasumweg in. Na deze herverdeling van het verkeer binnen het NDSM-terrein kennen de meeste wegen een voor erftoegangswegen (30 km/uur) aanvaardbare verkeersbelasting van maximaal 4.000 - 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Alleen de MT Lincolnweg (tussen de TT Vasumweg en Klaprozenweg) en de Van Riemsdijkweg kennen een hogere verkeersbelasting. Het wordt aanbevolen deze twee wegen als gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) in te richten. De MT. Lincolnweg ten noorden van de TT. Vasumweg is al ingericht als gebiedsontsluitingsweg. Voor de Van Riemsdijkweg moet bij het ontwerp bekeken worden tot waar dit een gebiedsontsluitingsweg moet worden. Vanuit de verkeersbelasting lijkt dit maar nodig tot aan de Ms. Oslofjordweg of de TT Nevaritaweg. Maar het is ook een mogelijkheid om de weg met zijn fietsvoorzieningen door te trekken tot aan de pontaanlanding.

## 5.2. Bodemsanering en grondbalans

### Bodemverontreiniging

De bovengrond van de gehele NDSM-werf is overwegend stek verontreinigd met zware metalen. Het zelfde geldt voor de waterbodem van de aanliggende waterbekkens binnen de grenzen van het projectgebied. Daarnaast wordt plaatselijk asbest aangetroffen en mobiele verontreinigingen.

### Stand van zaken bodemsanering

Delen van de NDSM-werf zijn de afgelopen jaren gesaneerd. Dit is op twee verschillende wijzen gebeurd. Op het westelijk deel van de werf (NDSM-werf Zuid) is grond herschikt en is een leeflaag met schoon zand opgebracht. Delen van NDSM-werf Oost zijn gesaneerd waarbij het bestaand maaiveldniveau gehandhaafd is. Een ondiepe laag verontreinigde grond is weggeschraapt en vervangen door schoon zand. Rond de Smederij is een dergelijk bodemsanering in uitvoering.

### Strategie bodemsanering Projectbesluit

De twee ingezette wijzen van bodemsanering worden ook voor het resterend deel van de werf voortgezet: Op NDSM-werf Zuid worden de nog niet gesaneerde delen opgehoogd en voorzien van een leeflaag van schoon zand. Kabels en leidingen-cunetten krijgen in dit pakket een plaats. Op de NDSM-werf Oost wordt de bestaande maaiveldhoogte zo veel als mogelijk gerespecteerd. Noodzakelijk bij het in stand houden van de historische en grotendeels monumentale bebouwing. Een dunne bovenlaag (ca. 0,5 meter) wordt weggeschraapt en vervangen door schoon zand. Op een aantal tracés worden diepere cunetten voor kabels en leidingen gegraven en voorzien van schoon zand.

Van de vrijgekomen grond wordt het deel dat sterk immobiel verontreinigd is herschikt binnen het projectgebied in een drietal aanplantingen, die worden afgedekt met schone grond.

In het projectbesluit is gekozen om (met uitzondering van Blok 1 op NDSM-werf Zuid) al het parkeren in gebouwde vorm bovengronds op te lossen (in het Strategiebesluit was nog sprake van ondergrondse parkeergarages). Deze keuze heeft een enorm positieve invloed op het aantal kubieke meters af te graven en her te schikken verontreinigde grond.

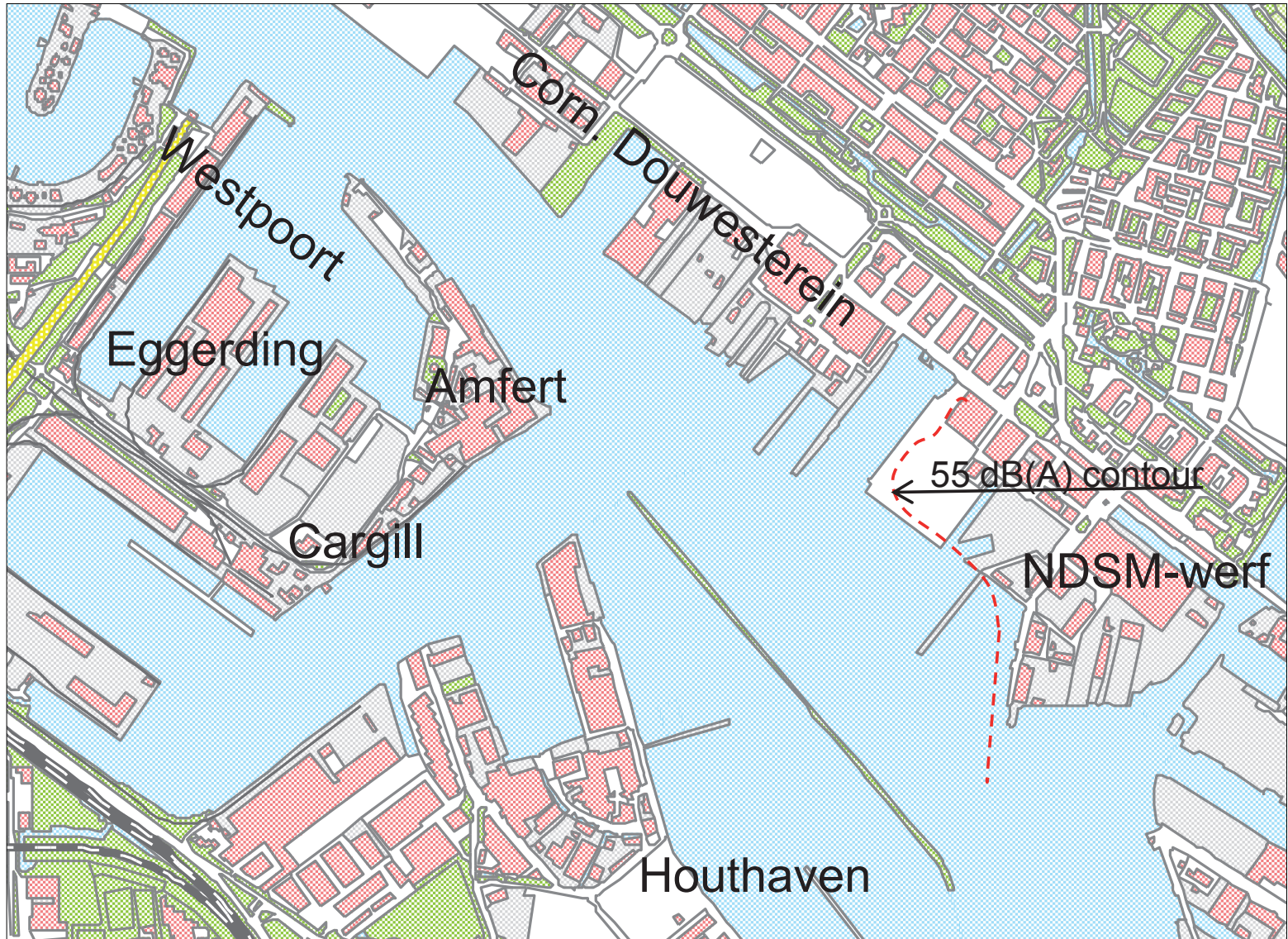
### Resulterende maaiveldhoogtes

Door de gekozen wijzen van saneren ontstaan op de NDSM-werf een aantal verschillende maaiveldhoogtes: Het plandeel NDSM-werf Zuid, waar een leeflaag wordt opgebracht, zal in de toekomst op ca. 2,75 +NAP liggen. Het plandeel NDSM-werf Oost zal de bestaande maaiveldhoogte, die fluctueert tussen 1,00 en 1,50 +NAP, behouden.

De Twee grote aanplantingen en een aantal kades en boardwalks zal dicht bij het water (0,40 – NAP) liggen op een hoogte van ca. 0,40 +NAP.

### Grondbalans: volume ontgraving en omvang aanplantingen

De twee grote aanplantingen die ingezet worden om groenvoorzieningen te creëren bieden ruimte aan ca. 67.000 m<sup>3</sup> sterk verontreinigde grond. Bij de hierboven omschreven strategie van bodemsanering op de plandelen NDSM-werf Zuid en Oost komt ca 99.000m<sup>3</sup> sterk verontreinigde grond (incl. met asbest vervuilde grond) vrij. Tweederde hiervan kan dus in de aanplantingen worden geborgen. De rest wordt afgevoerd en verwerkt.





### 5.3. Geohydrologie

Infiltratie hemelwater

In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van aansluiting op de riolering van alle bebouwing en verhardingen. Uitgaande van een open verharding zal circa 10% van het hemelwater op de verharding infiltreren in de ondergrond als ook het gehele oppervlak onverhard / groen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de belasting op de grondwaterstand door infiltratie van hemelwater in de toekomst aanzienlijk zal reduceren.

#### Grondgesteldheid

Middels bodemsanering wordt een leeflaag gerealiseerd. Voor de Werf-Zuid is dit al gebeurd, voor de Werf-Oost moet dat in de toekomst worden uitgevoerd. Veelal geeft dit voldoende verandering en/of verbetering in de grondwaterstroming. Nieuwe diepstekende bebouwing (parkeerkelders) daarentegen vormen belemmeringen in de grondwaterstroming. In het kader van grondwaterbeheersing, infiltratie en grondwaterstromen moet in een vervolgtraject, in dien noodzakelijk, overleg plaatsvinden met Waternet. Ook zal de uiteindelijk te volgen saneringsstrategie bepalen hoe groot het aandeel in de grondverbetering is vanuit de sanering. Overleg met de DMB zal hierover uitsluitel moeten geven.

Uitgangspunt voor dit Projectbesluit is dat er geen ondergrondse parkeergarages zullen worden gebouwd. Voor blok #1 (HEMA/VNU) wordt wel een ondergrondse parkeergarage gebouwd. Daarvoor is een geohydrologisch onderzoek verricht waaruit blijkt dat er geen invloeden zijn op de grondwaterstand. In het geval dat er in de toekomst toch bij een individueel blok een ondergrondse parkeergarage komt, is de

betreffende projectontwikkelaar volledig verantwoordelijk voor het laten uitvoeren van een geohydrologisch onderzoek en het nemen van de juiste maatregelen.

### 5.4. Industrielawaai

Voor wat betreft de invloed van de industrieterreinen Westpoort en Cornelis Douwesterrein kan worden geconcludeerd dat deze delen van de NDSM-werf zodanig beïnvloeden dat daarbij de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder 50dB(A) wordt overschreden. Ter plaatse van de nieuwbouw achter het Kraanspoor en de zuidzijde van het havenfront wordt ook de maximaal toegestane hogere grenswaarden van 55 dB(A) overschreden. Door het realiseren van dichte en hoge geluidongevoelige bebouwing op deze plaatsen kan afscherming worden bereikt voor achterliggende geluidgevoelige bebouwing.

Momenteel wordt de configuratie conform het concept Projectbesluit doorgerekend. Ook de consequenties voor de hoogbouw worden hierin aangegeven.

Op bijgaande kaart is op basis van eerder onderzoek de globale contour behorende bij de maximaal toegestane hogere grenswaarde 55 dB(A) in de situatie weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met de invloed van Westpoort én het Cornelis Douwesterrein. Het toepassen van de zogenaamde zeehavennorm (waarbij woningbouw tot een geluidsbelasting als gevolg van Industrielawaai tot 60 dB(A) mogelijk wordt gemaakt) is uitsluitend mogelijk is voor de invloed van het Cornelis Douwesterrein (w.o. Shipdock BV). De geluidsbelasting daarvan kan worden beschouwd als zeehavengebonden en noodzakelijkerwijs in de open lucht. Voor Westpoort geldt dit niet.

### 5.5. Verkeerslawaai

PM





## 5.6. Luchtkwaliteit

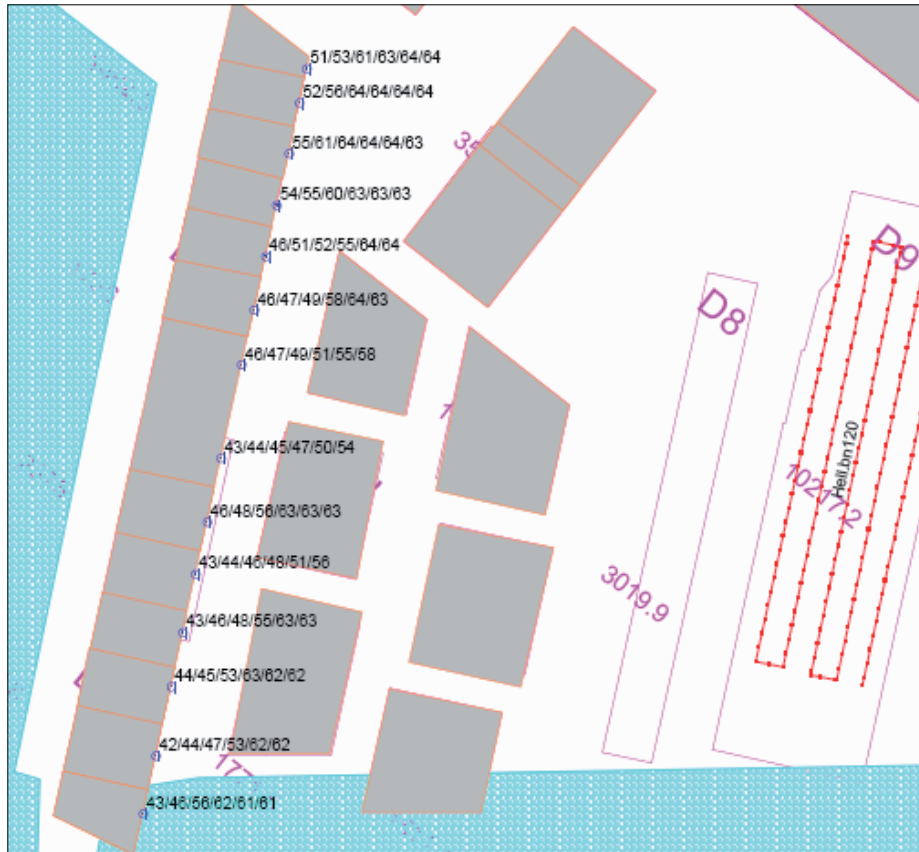
In opdracht van Bureau Noordwaarts heeft Caubergh Huijgen indicatief onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit op basis van de voorlopige verkeersprognose op basis van het programma behorend bij het Strategiebesluit. Uit de berekeningen blijkt dat er in 2020 geen sprake is van overschrijdingen van de grenswaarden voor zowel stikstofdioxide als fijn stof. Dit geldt voor zowel voor de situatie mét als de situatie zonder aanvullend parkeerbeleid. Een indicatieve berekening laat zien dat in 2015 nog wel sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor de jaargemiddelde stikstofdioxide, als de verkeersgegevens van 2020 worden gebruikt. In het vervolgonderzoek met actuele verkeersprognosecijfers op basis van het programma behorende bij het Projectbesluit zal hier verder aandacht aan worden besteed.

## 5.7. Geurhinder

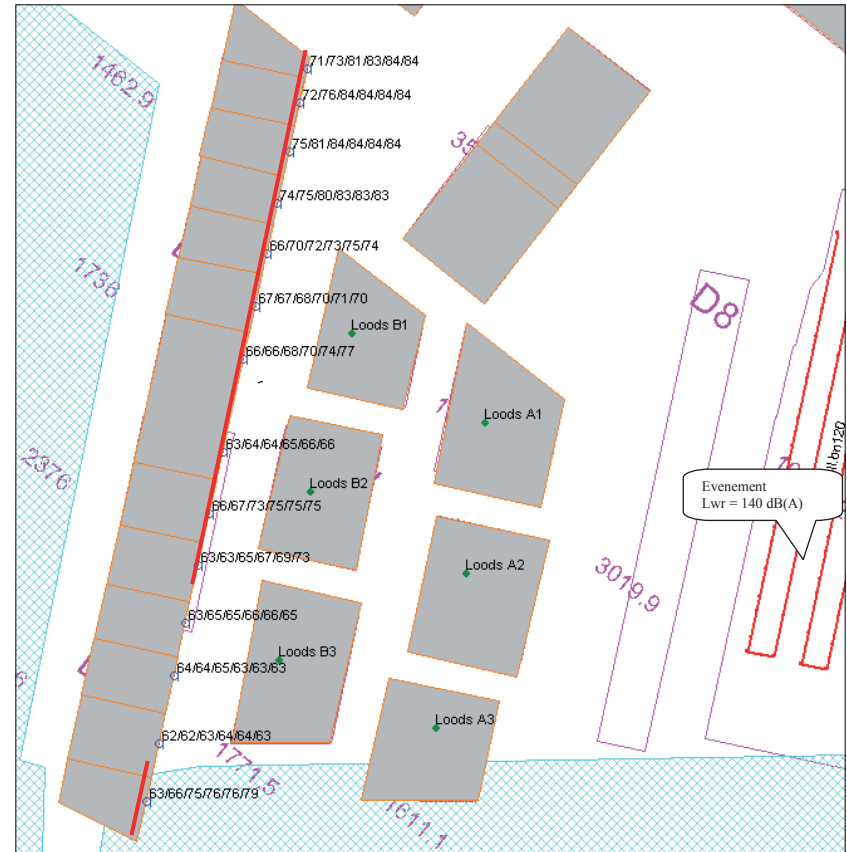
Op basis van door bureau Cauberg Huygen uitgevoerde onderzoeken is aangetoond dat er sprake is van geurbelasting op de NDSM-werf. Eveneens staat vast dat in de toekomst de geurbelasting niet of nauwelijks zal wijzigen. Verder neemt het aantal geurgevoelige objecten toe en hiermee neemt het aantal (mogelijk) geurgehinderden toe. Toename van het aantal geurgehinderden mag door de gemeente worden toegestaan, indien een ruimtelijke scheiding niet mogelijk is, mits duidelijk wordt gemaakt op grond van welke belangenafweging dit wordt toegestaan. Voor de belangenafweging is gekeken naar bestaande richtlijnen, gezondheidsrisico's, het aantal klachten, de relatie tussen geurhinder en de aanvaardbaarheid van

een woon- en leefklimaat en maatschappelijke en economische belangen. Gekeken naar wet- en regelgeving zijn er geen belemmeringen op het gebied van geur. Verder zijn de geurimmissies aanvaardbaar omdat de gezondheidsrisico's zeer laag zijn. Bij in de omgeving gelegen woongebieden, waaronder de Houthavens die dichterbij de geurbronnen zijn gelegen, zijn er relatief weinig klachten en is men over het algemeen tevreden met de woonomgeving. Van doorslaggevend belang is dat ontwikkeling van de NDSM-werf een hoge maatschappelijke en economische waarde heeft. Het beleid van de gemeente Amsterdam betreffende de NDSM-werf houdt impliciet in dat enige vorm van hinder acceptabel is.

Geconcludeerd kan worden dat de geursituatie geen beletsel vormt voor de ontwikkeling van de NDSM-werf. Toch dient rekening te worden gehouden met de bedrijven in het Westelijk havengebied. Bij een aantal bedrijven bestaat weinig draagvlak voor ontwikkelingen binnen de 'invloedsfeer' van de betreffende bedrijven. Zij verwachten hinder bij de bedrijfsvoering als gevolg van een toename van het aantal klachten van nieuwe bewoners. Randvoorwaarde voor draagvlak bij bedrijven is dat door het bevoegd gezag wordt getoetst of bij klachten al dan niet daadwerkelijk sprake is van een overtreding van de vergunning. Klachten mogen niet automatisch leiden tot aanpassen van de bestaande milieuvergunningen. Belangrijk is dat met toekomstige bewoners goed wordt gecommuniceerd dat een acceptabel wonen leefklimaat is gewaarborgd, maar dat het optreden van enige hinder niet is uitgesloten.



Evenementenlawaai op oostgevel van Riemsdijkade  
muziekniveau : Lwr = 120 dB(A)



Evenementenlawaai op oostgevel van Riemsdijkade  
wegmuziekniveau : Lwr = 140 dB(A)

## 5.8. Evenementenlawaai

Om een evenement te mogen organiseren is een (evenementen)vergunning nodig. Deze vergunning wordt nu nog verleend op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), artikel 2.11. Daarbij wordt rekening gehouden met het Stedelijk Draaiboek Evenementen van de gemeente Amsterdam en de daarbij behorende bijlage Milieuzorg bij Evenementen. Aan deze vergunning worden voorwaarden verbonden. Deze voorwaarden kunnen zowel op grond van de APV als op grond van beleidsregels opgenomen worden. Om de overlast zoveel mogelijk te beperken is door het stadsdeel een voorlopige Werkinstructie vastgesteld voor het gebruik van het buitenterrein van de NDSM-werf voor evenementen.

In de toekomst zal voor het evenemententerrein waarschijnlijk een vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer moeten worden aangevraagd. Zodra deze is verleend komen de geluidsvoorwaarden vermeld in genoemde Werkinstructie te vervallen.

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) zal hierbij naar verwachting voor muziek-evenementen een criterium hanteren van 75 dB(A) op de gevel (werkelijk gemeten geluidsniveau) voor maximaal 12 x per jaar tot 23.00 uur

Uit de voorlopige berekeningen van bureau Sight blijkt dat woningbouw langs de van Riemsdijkkade (en in Buiksloterham) tijdens evenementen waarbij veel muziekgeluid (140 dB(A) wordt geproduceerd een geluidbelasting van meer dan 75 dB(A) gaan onderkennen. Evenementen met dit bronniveau zijn volgens deze criteria niet meer mogelijk.

Op bijgaande kaart is te zien dat het geluidsniveau op de achtergevel van de geplande bebouwing aan de van Riemsdijkweg ten hoogste 64 dB(A) is bij een bronniveau van  $L_{wr} = 120$  dB(A). Dit betekent dat evenementen met een muziekniveau op de helling van 120 dB(A) 12x per jaar kunnen plaatsvinden zonder aanvullende voorzieningen.

## 5.9. Flora- en faunawet

Door de Dienst Ruimtelijke Ordening is in januari 2008 voor de NDSM-werf een natuurtoets opgesteld. In 2004 was al vastgesteld dat er in het plangebied geen beschermde planten en dieren voorkomen. Ook nu werd net als bij het voorgaande bezoek geen beschermde flora en fauna aangetroffen. Bij werkzaamheden dient wel rekening gehouden te worden met het broedseizoen van vogels. Het broedseizoen duurt in het gehele plangebied voor de daar te verwachten soorten van 1 februari tot en met half augustus. Het plaatselijk verwijderen van bomen, struiken en ruigte ten behoeve van werkzaamheden in het broedseizoen kan met een voorafgaande schouw plaatsvinden als een ter zaken deskundigen geen broedvogels aantreft. Het plangebied bevindt zich buiten de speciale beschermingszones zoals de hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam.





Kabels en leidingen



## 5.10 Watertoets

Toename van verharding en bebouwing op de NDSM-werf en aanplantingen in het IJ moeten gecompenseerd worden door uitbreiding oppervlaktewater. In het vastgestelde Nat Structuurplan Noordzeekanaalboezem West is vastgelegd dat de toename van verharding en bebouwing op de NDSM-werf al binnen de plangrenzen van dit Structuurplan is gecompenseerd. De aanplantingen in het IJ in het plangebied NDSM-werf (ca. 14.500 m<sup>2</sup>) worden (evenals watercompensatie t.g.v. de planontwikkeling voor Overhoeks en Buiksloterham) gecompenseerd door maatregelen in de Noorder IJ-plas: tussen het zuidelijk deel van de Noorder IJ-plas en het IJ wordt een open verbinding gerealiseerd en de plas wordt verontdiept. Het gaat dus om een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve compensatie.

Deze afspraken worden ter definitieve accordering voorgelegd aan het bevoegd gezag: Rijkswaterstaat en Waternet.

## 5.11. Kabels en leidingen

Op bijgaande themakaart is de hoofdzonering kabels en leidingen weergegeven, zoals goedgekeurd door diensten en bedrijven. Het betreft de A4 persleiding, het warmtenet met hoofdtracé en distributienet en het distributienetwerk kabels en leidingen.

Het is niet wenselijk om gebouwde nutsvoorzieningen in de openbare ruimte te plaatsen. Dit betekent dat trafo's en overige technische voorzieningen (m.u.v. rioolgemalen) inpandig worden opgelost. In overleg met diensten en bedrijven zullen benodigde reserveringen worden afgesproken.

## 5.12. Externe veiligheid

Ten behoeve van dit Projectbesluit heeft Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid.

De belangrijkste conclusies van dit onderzoek zijn:

- Het transport van gevaarlijke stoffen over de Klaprozenweg vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen. Ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen is geen plaatsgebonden risicocontour van 10-6 per jaar aanwezig. Door de voorgenomen ontwikkelingen zal het groepsrisico wel toenemen, maar deze blijft onder de oriëntatiewaarde.
- Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor vormt geen belemmering voor de planontwikkeling. De meest nabij gelegen spoorlijn waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt bevindt zich op een afstand van 1,5 kilometer.
- Ook transport van gevaarlijke stoffen over het water ('t IJ) vormt geen belemmering voor de planontwikkeling. Vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het water is geen 10-6-contour aanwezig. Vanuit het Basisnet wordt gegarandeerd dat, indien de 10-6-contour door toename van het transport de oever nadert, het Rijk ingrijpt. Uit eerder uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat het groepsrisico langs het IJ zeer laag is. De plannen op de NDSM-werf zullen niet resulteren in een significante wijziging van het berekende groepsrisico.
- De NDSM-werf is gelegen nabij de inrichting van Shipdock B.V. De 10-6-contour valt niet over de NDSM-werf. De NDSM-werf valt evenmin binnen het invloedsgebied.
- De in de directe omgeving van de NDSM-werf gelegen gasleiding vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen. Er is geen

plaatsgebonden risico. Voor het groepsrisico is een overschrijdingsfactor berekend van 0,5, waar een waarde van 1 de oriënterende waarde is. Er is geen sprake van een toename van de normwaarde.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid de doorgang van de voorgenomen plannen voor de NDSM-werf niet belemmert.

## 5.13 Natura 2000

In het kader van de herontwikkeling van de NDSM-werf heeft Bureau Waterrecreatie Advies in juni 2009 een quick scan onderzoek verricht naar de invloed van een jachthaven ter grootte van 500 ligplaatsen in de NDSM-werf op het Natura 2000 gebied Markermeer en IJmeer. Hoewel de voormalige NDSM-werf niet in het Natura 2000 gebied is gelegen, moet op grond van externe werking worden nagegaan of de instandhoudingsdoelen in het Natura 2000 gebied niet in gevaar worden gebracht door de aanleg van een jachthaven. Verwacht wordt dat ongeveer de helft van de ligplaatshouders gericht is op de binnenwateren van Amsterdam en omringende vaargebieden als de Zaanstreek, Zuidkennemerland, de Westeinderplaaen en de Vechtstreek. De andere helft zal gericht zijn op het Natura 2000 gebied Markermeer - IJmeer. Bij een verwacht uitvaartpercentage van 10% resulteert dat in het hoogseizoen in ca 25 extra boten in het Natura 2000 gebied. Op basis van een nadere analyse van het watergebruik voor kwetsbare vogelsoorten en de recreatievaartuigen in tijd en ruimte concludeert Bureau Waterrecreatie Advies dat het niet aannemelijk dan wel onwaarschijnlijk is, dat vaarbewegingen als gevolg van een jachthaven van 500 ligplaatsen bij de NDSM-werf zodanige negatieve gevolgen heeft voor de soorten Tafeleend, Kuifeend, Fuut, Zwarte Stern, Aalscholver, Krakeend en Meerkoet dat de instandhoudingsdoelen in gevaar komen.

## Amsterdamse lijst parkeercijfers Gebaseerd op CROW 2004

## BIJLAGE 1

De Amsterdamse parkeercijfers zijn gebaseerd op de CROW-cijfers: de minimumcijfers zijn met 75% vermenigvuldigd. Hiermee houdt Amsterdam de flexibiliteit: met de lagere minimale normen geeft Amsterdam aan actief te willen sturen op mobiliteit, maar eventuele afwijkingen naar boven worden niet onmogelijk gemaakt.

	Centrum= Grootstedelijk kerngebied		Schil/overloope bied centrum= Overig gebied binnen de ring A10		Rest bebouwde kom= Gebied buiten de ring A10	
	Min	max	Min	max	min	max
<b>1. Winkels</b>						
<b>Kernwinkelapparaat</b> (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	1,875	3,5	-	-	-	-
Stadsdeelwinkelcentra (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	-	-	2,1	3,8	2,25	4,0
Wijk-, en buurtcentra (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	1,875	4,0	1,875	4,0	1,875	4,0
Grootschalige en perifere detailhandel (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	-	-	3,375	6,5	4,125	7,5
Showroom (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	0,3	0,6	0,45	0,8	0,75	1,2
(Week)markt (per 1 m <sup>2</sup> marktgraam)	0,1125	0,24	0,1125	0,24	0,1125	0,24
<b>2. Onderwijsvoorzieningen</b>	<b>min</b>	<b>max</b>	<b>Min</b>	<b>max</b>	<b>min</b>	<b>max</b>
Beroepsonderwijs dag (per collegezaal van 150 studenten)	15,0	20,0	15,0	20,0	15,0	20,0
Beroepsonderwijs dag (per leslokaal van 30 studenten)	3,75	7,0	3,75	7,0	3,75	7,0
Voorbereidend dagonderwijs (per leslokaal van 30 leerlingen)	0,375	1,0	0,375	1,0	0,375	1,0
Avondonderwijs (per student)	0,375	1,0	0,375	1,0	0,375	1,0
Basisonderwijs (per leslokaal van 30 leerlingen)	0,375	1,0	0,375	1,0	0,375	1,0
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf (per arbeidsplaats)	0,45	0,8	0,45	0,8	0,45	0,8
<b>3. Zorgvoorzieningen</b>	<b>min</b>	<b>max</b>	<b>Min</b>	<b>max</b>	<b>min</b>	<b>max</b>
Ziekenhuis (per bed)	1,125	1,7	1,125	1,7	1,125	1,7
Verpleeg-/verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,375	0,7	0,375	0,7	0,375	0,7
Arts/maatschap/therapeut/kruisgebouw (per behandelkamer)	1,125	2,0	1,125	2,0	1,125	2,0

	Centrum= Grootstedelijk kerngebied		Schil/overloope bied centrum= Overig gebied binnen de ring A10		Rest bebouwde kom= Gebied buiten de ring A10	
	min	max	Min	max	min	max
<b>4. Horecagelegenheden</b>	<b>min</b>	<b>max</b>	<b>Min</b>	<b>max</b>	<b>min</b>	<b>max</b>
Café/bar/discotheek/cafetaria (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	3,0	6,0	3,0	6,0	3,75	7,0
Restaurant (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	6,0	10,0	6,0	10,0	9,0	14,0
Hotel (per kamer)	0,375	1,5	0,375	1,5	0,375	1,5
<b>5. Sociaal-culturele voorzieningen</b>	<b>min</b>	<b>max</b>	<b>Min</b>	<b>max</b>	<b>min</b>	<b>max</b>
Museum (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	0,225	0,5	0,375	0,7	0,675	1,0
Bibliotheek (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	0,225	0,5	0,375	0,7	0,675	1,0
Bioscoop/theater/schouwburg (per zitplaats)	0,075	0,2	0,075	0,2	0,15	0,3
Sociaal-cultureel centrum/wijk-/verenigingsgebouw (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	0,75	3,0	0,75	3,0	0,75	3,0
<b>6. Sportvoorzieningen</b>	<b>min</b>	<b>max</b>	<b>Min</b>	<b>max</b>	<b>min</b>	<b>max</b>
Gymlokaal (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	1,125	2,0	1,275	2,2	1,5	2,5
Sporthal (binnen) (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	1,125	2,0	1,275	2,2	1,5	2,5
Sportveld (buiten) (per ha netto terrein)	9,75	27,0	9,75	27,0	9,75	27,0
Dansstudio/sportschool (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	1,5	3,0	1,5	3,0	2,25	4,0
Squashhal (per baan)	0,75	2,0	0,75	2,0	0,75	2,0
Tennisbanen (per baan)	1,5	3,0	1,5	3,0	1,5	3,0
Golfbaan (per hole)	-	-	-	-	4,5	8,0
Bowlingcentrum/biljartzaal (per baan/tafel)	1,125	2,5	1,125	2,5	1,125	2,5
Stadion (per zitplaats)	0,03	0,2	0,03	0,2	0,03	0,2
Zwembad (per 100 m <sup>2</sup> oppervlak bassin)	5,25	9,0	6,0	10,0	6,75	11,0
Manege (per box)	-	-	-	-	0,225	0,5
<b>7. Overige voorzieningen</b>	<b>min</b>	<b>max</b>	<b>Min</b>	<b>max</b>	<b>min</b>	<b>max</b>
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	2,25	5,0	3,0	7,0	3,75	10,0
Themapark/pretpark (per ha netto terrein)	3,0	12,0	3,0	12,0	3,0	12,0
Overdekte speeltuin/hal (per 100 m <sup>2</sup> bvo)	2,25	12,0	2,25	12,0	2,25	12,0
Volkstuin (per perceel)	-	-	-	-	0,225	0,3
Religiegebouw (kerk, moskee, etc.) (per zitplaats)	0,075	0,2	0,075	0,2	0,15	0,2
Begraafplaats/crematorium (per gelijktijdige begrafenis/crematie)	11,25	30,0	11,25	30,0	11,25	30,0

## Begrippenlijst creatieve bedrijven en retail

## BIJLAGE 2

### Creatieve bedrijven/kantoren

Sectoren: kunsten, media & entertainment, creatieve zakelijke dienstverlening

Activiteiten: creatie, productie, uitgave en exploitatie

### Kunsten

- Beoefening en productie van podiumkunsten
- Beoefening van scheppende kunst
- Theaters, schouwburgen en concertgebouwen
- Dienstverlening voor kunst-beoefening
- Kunstgalerieën, expositieruimten
- Musea

### Media- en entertainment

- Uitgeverijen van boeken, dagbladen, tijdschriften, geluidsopnamen en overige
- Fotografie
- Productie van (video)films
- Ondersteuning van (video)film-productie
- Omroeporganisaties
- Productie radio- en TV-programma's
- Ondersteunende activiteiten voor radio en TV
- Vertoning van films
- Overig amusement
- Pers-, nieuwsbureaus, journalisten

### Creatieve zakelijke dienstverlening

- Architectuur en technisch ontwerp
- Technisch ontwerp/advies stedenbouw etc.
- Reclame- en adviesbureaus
- Overige reclamediensten
- Interieur-, modeontwerpers e.d.

### Thematische retail

Winkels met een specifiek thema, in dit geval een nautisch of een creatief thema.

In het Projectbesluit wordt aanbevolen een commissie in te stellen die richtlijnen maakt en elk nieuw initiatief beoordeeld. Nu is alleen een indicatie te geven over het soort winkels dat in die categorieën passen.

Meer specifiek voor nautiek (niet uitputtend) kan het gaan om winkels die zich richten op water/nautische bedrijvigheid/hobbyisme als scheepsbenodigheden/vissersbenodigheden / watersport/nautische kleding.

Creatief is bijvoorbeeld de combinatie van atelier en winkel, produceren/kleinschalige bedrijvigheid en verkopen in één.

Bij creatieve winkels kan het gaan om winkels die zich richten op kunst/cultuur/hobby. Te denken valt ook aan een combinatie van winkels/werkateliers die zich op een nichemarkt richten of/en op mode: hoeden- of pruikenmaker, schoenontwerpers, mode- of sieradenontwerpers.

### Dagelijkse retail

Volgens de definitie van O+S gaat het om winkels die de dagelijkse goederen verkopen: voedingsmiddelen, (alcohol)drank en tabaksproducten.

Percentueel aandeel kantoorvloeroppv.	creatief	overig
< 30% (bedrijf)	-	-
30% - 50% (kantoorachtig)	-	-
50% - 70% (kantoorachtig)	-	plabeka
> 70% (kantoor)	plabeka	plabeka



# Colofon

<b>Opdrachtgever</b>	Projectbureau Noordwaarts, MediaWharf BV, Amsterdam Waterfront BV procesmanager: Rob Vooren, Noordwaarts
<b>Productie</b>	Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam, De Architecten Cie., Stadsdeel Amsterdam-Noord
<b>Bijdragen van</b>	Bureau Noordwaarts, MediaWharf BV, Amsterdam Waterfront BV, Sight, DIVV, Stadsdeel Amsterdam-Noord, ...
<b>Datum</b>	16 juli 2009