

Afzender:

VEBAN, Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord  
Contactpersoon: Patricia Wouda, belangenbehartiging  
[belangenbehartiging@veban.nl](mailto:belangenbehartiging@veban.nl)  
06 24 89 41 49

Aan:

Gemeente Amsterdam  
Project Buiksloterham, t.a.v. dhr. Douwe Bruinsma  
Klaprozenweg 91  
1033 NN Amsterdam  
Per e-mail: [ontwikkeling.buiksloterham@amsterdam.nl](mailto:ontwikkeling.buiksloterham@amsterdam.nl)

Betreft: inspraakreactie *Herijking Investeringsnota Buiksloterham*

Amsterdam, 3 februari 2020

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Met belangstelling heeft de Vereniging van Bedrijven in Amsterdam-Noord (VEBAN) kennisgenomen van de *Herijking Investeringsbesluit Buiksloterham* en dit voorgenomen besluit met haar achterban besproken. Zowel de plannen als het proces baren ons grote zorgen, die al in de ondertitel van uw eigen nota besloten liggen: *Van organische ontwikkeling naar versnelde transformatie*. U wilt ruimte bieden aan twee keer zoveel woningen als eerder de bedoeling was.

Wij vrezen dat de versnelde transformatie tot gevolg zal hebben dat:

- Productieve bedrijven op termijn verdwijnen omdat ze niet kunnen en mogen opereren in een woonwijk met een voorgenomen dichtheid.
- Verkeersaders nog verder dichtslibben dan nu al het geval is.
- De infrastructuur door conflicterende belangen van een toenemend aantal voetgangers en fietsers in de toekomst ongeschikt wordt voor vrachtverkeer dat ook laad- en losvoorzieningen nodig heeft.
- De circulaire ambities niet worden gehaald door de hoge woondichtheid.
- Bedrijven investeringen hebben gedaan op basis van eerdere besluiten en planvorming, die door deze drastische koerswijziging tot kapitaalvernietiging zullen leiden.
- Het gebied onaantrekkelijk wordt voor ondernemers en werkgevers die zo belangrijk zijn voor een gezonde economie en een aantrekkelijk vestigingsklimaat, voor zowel bedrijven als werknemers van die bedrijven.

Daarom doen wij u graag een aantal aanbevelingen.

## Aanbevelingen

### 1. Voer eerst een MER-rapportage uit

VEBAN pleit ervoor eerst een MER-rapportage uit te voeren, waartoe u wettelijk verplicht bent. Er ligt nu een concept-rapportage die 15 jaar oud is. In deze MER werd slechts een globale inschatting gemaakt van de milieueffecten, omdat de plannen voor de Buiksloterham toentertijd nog in een weinig gevorderd stadium waren. Bovendien is de situatie substantieel veranderd: u heeft u uw woningbouwambitie *verdubbeld* van ruim 4.000 naar potentieel 8.575 woningen in het gebied, zonder de ruimte voor bedrijven aan te passen.

### 2. Behoud bereikbaarheid en geschikte infrastructuur voor productieve bedrijven

Laat het HIB geen sterfhuisconstructie zijn voor productieve bedrijvigheid. De bereikbaarheid van de wijk ligt nu al onder druk en dan is nog maar een  $\frac{1}{4}$  van de *huidige* woonambitie gerealiseerd (1/8 van het nieuwe streven). Uw investeringsnota heeft autoluwe ambities, maar die zijn voor bedrijven niet realistisch en ze stroken niet met de eisen die een *Productieve wijk* aan infrastructuur stelt. Productieve ondernemers hebben wegprofielen nodig die geschikt zijn voor vervoer en transport en voor laden en lossen.

### 3. Borg de ruimte voor productieve bedrijven beter: blijf bij een 50/50 verhouding wonen/werken en differentieer de bestemming per deelgebied zoals in het *Investeringsbesluit Buiksloterham 2007*

Behoud ruimte voor productieve bedrijven: blijf bij een verhouding van 50/50 tussen wonen en werken. De verhouding 70/30 voor wonen en werken zal op den duur bedrijven verdringen, ook als ze niet gedwongen moeten verhuizen. De ruimte voor werken is beter geborgd in het Investeringsbesluit Buiksloterham 2007, waarin per deelgebied differentiatie is toegepast in de verhouding wonen/werken.

### 4. Maak ruimte voor parkeerplekken en verstrek vergunningen aan ondernemers

Een gebied dat ruimte biedt aan werken en zich *Productieve wijk* noemt, heeft parkeerplaatsen nodig. Niet ieder bedrijf kan parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein. Ook hebben ondernemers parkeervergunningen nodig voor personeel. Anders verdwijnen belangrijke werkgevers uit het gebied en wordt werken in de wijk onmogelijk gemaakt. De huidige OV-verbindingen zijn ondermaats.

Wij lichten deze aanbevelingen graag nader toe.

## 1. Voer eerst een MER-rapportage uit.

De rapportage waarop dit plan is gebaseerd, is een [concept uit 2005](#). De rapportage is dus 15 jaar oud. Deze MER onderzocht bovendien de herinrichting van zowel de Buiksloterham als het Shell-terrein. Op pagina 2 van deze MER uit 2005 wordt vermeld dat de concrete resultaten vooral het Shell-terrein betreffen, omdat die ontwikkelingen in een meer gevorderd stadium waren. De planvorming voor de Buiksloterham was toen nog veel minder ver gevorderd en de rapportage legde daarom het accent voor de Buiksloterham op het formuleren van randvoorwaarden voor de ontwikkelingen en het krijgen van inzicht in de mogelijkheden en onmogelijkheden bij de inrichting. De effecten van de woningbouwontwikkelingen op de bestaande bedrijven zijn slechts globaal ingeschat. Toch werden er toen al negatieve effecten voorzien: minder ruimte voor bedrijven. Voor de luchtkwaliteit konden gezien de lange planperiode in 2005 nog helemaal geen conclusies worden getrokken. Dat op basis van een woningbouwambitie die nog maar de helft was van de huidige. We kunnen dus concluderen dat er geen volledige MER is uitgevoerd, dat de gevolgen voor bedrijven onvoldoende in beeld gebracht zijn en het dubbel aantal te realiseren woningen meer negatieve gevolgen zal hebben dan eerder gedacht.

Overigens onderkent u deze constatering zelf in het HIB. Op pagina 75 stelt u vast dat de onderzoeken die aan de MER ten grondslag liggen, aan actualisering toe zijn. Toch besluit u om op basis van de huidige (concept) MER uit 2005 (die uitgaat van ruim 4.000 en niet het huidige potentieel van 8.575 woningen) te ontwikkelen, omdat de vigerende bestemmingsplanruimte nog niet is opgebruikt. “Dit in de wetenschap,” schrijft u, “dat te zijner tijd een moment komt dat een nieuw plan de vigerende planruimte overschrijdt en er op dat moment een nieuwe MER-beoordelingsplicht voor de hele ontwikkeling in de Buiksloterham ontstaat.” Dat betekent dat voor alle betrokkenen de ontwikkelmogelijkheden in het gebied onzeker zijn. Wij pleiten er daarom voor eerst een nieuwe MER-rapportage uit te voeren, zodat alle betrokkenen – ook de gemeente zelf – weten waar zij aan toe zijn.

## 2. Behoud bereikbaarheid en geschikte infrastructuur voor productieve bedrijven

U stelt op pagina 55 dat er ten behoeve van deze herijkte investeringsnota een nieuw verkeersonderzoek is gedaan. Die verkeersstudie hebben wij niet kunnen vinden. U refereert aan de conclusie dat het planprogramma voor de Buiksloterham *geen* grote verkeersproblemen zou op te leveren. Dat vinden wij zeer opmerkelijk, omdat de ontsluitingswegen van dit gebied in de huidige situatie al dichtslibben. Terwijl de oorspronkelijke woningbouwambitie van ruim 4.000 woningen nog niet eens is gerealiseerd. Op peildatum 1 november 2019 telde de Buiksloterham volgens de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) van het Kadaster [1.119](#) adressen. Dat betekent dat de verkeersdruk in de wijk de komende jaren exponentieel zal toenemen. VEBAN maakt zich grote zorgen als de verkeersdruk op de Buiksloterham niet vier, naar acht keer groter wordt dan nu. Tijdens de ochtend- en avondspits loopt de boel nu al volledig vast. Wij begrijpen dat het college voornemens is een verkeersluwe wijk te ontwikkelen, met mobiliteitshubs die het eigen autobezit en -gebruik moeten ontmoedigen. De hubs zullen hopelijk ook een positief effect hebben op de verkeersdruk. Echter voorziet VEBAN dat het aantal auto's ondanks deze plannen fors zal toenemen, waardoor de verkeerssituatie onhoudbaar wordt.

De autoluwe verkeersambitie lijkt zich vooral op toekomstige bewoners te richten. Daarbij lijkt u te vergeten dat u heeft bepaald dat de Buiksloterham een *Productieve wijk* moet blijven en daar hoort een infrastructuur en een wegenprofiel bij dat recht doet aan de activiteit van productieve bedrijven. Zij moeten bereikbaar zijn voor busjes en vrachtwagens en er is ruimte nodig om te kunnen laden en lossen.

Eenzijds onderkent u dit door te stellen dat straatprofielen geschikt moeten zijn voor busjes, vrachtverkeer en dat er laad- en losvoorzieningen nodig zijn (p.58). Hier zijn wij het van harte mee eens. Maar u schrijft ook dat het toenemend aandeel bewoners andere eisen stelt aan de straatprofielen. Dit dilemma wilt u in een latere uitwerking ondervangen. Terwijl u verderop in het stuk alweer stelt dat de wegen in de loop der tijd meer ruimte zullen bieden aan voetgangers, fietsers, verblijf en bomen en er een ondergeschikte positie voor de auto komt. U denkt zelfs aan het toepassen van venstertijden voor laden en lossen (p.23). Dit is onacceptabel voor productieve bedrijven. Deze onduidelijkheden baren VEBAN grote zorgen.

Hoe kunt u garanderen dat (productieve) ondernemers in dit gebied actief kunnen blijven? Bij een productieve wijk hoort een auto- en vrachtvriendelijke verkeerssituatie. Dat was in het Investeringsbesluit van 2007 goed geregeld, door een woon- /werkverdeling per deelgebied te bepalen. Ondernemers voorzien dat dit HIB een sterfhuiskonstructie wordt voor de productieve wijk. Feitelijk en juridisch hoeft geen bedrijf te vertrekken, maar de omstandigheden zullen hen er vroeg of laat toe dwingen. Dit baart ons grote zorgen. VEBAN vraagt u de positie van de *Productieve wijk* en productieve ondernemers te borgen in uw plannen.

### **3. Borg de ruimte voor productieve bedrijven beter: blijf bij 50/50 verhouding wonen/werken en differentieer de bestemming per deelgebied zoals in het *Investeringsbesluit Buiksloterham 2007***

Het bedrijventerrein Buiksloterham aan de IJ-oever in Amsterdam-Noord biedt van oudsher ruimte aan industriële bedrijvigheid. Eind jaren '90 werd de Buiksloterham ontdekt door de creatieve industrie en veranderde de samenstelling van bedrijven. Nog steeds is het een van de weinige bedrijventerreinen in Amsterdam dat ruimte biedt aan productieve industrie; een belangrijke industrietak voor een gezonde economie van Amsterdam. De Buiksloterham is niet voor niets in 2017 door de gemeente op de kaart gezet als *Productieve wijk*, waaraan u ook in het HIB refereert. De gemeente stelde toen vast dat *om voldoende ruimte te houden voor diversiteit aan werk, Amsterdam naast kantoorruimten voor kenniswerkers ook ruimte zal moeten bieden aan bedrijvigheid voor vakgeschoold werk. Hiervoor wordt ruimte gevonden in nieuwe stedelijke wijken en op de resterende kavels van bedrijventerreinen*. U refereert daaraan op pagina 4 van het HIB: één van de opgaven is volgens u het behoud en de ontwikkeling van een productieve wijk economie. Terwijl de woonfunctie sterk toeneemt, moet de maakindustrie volgens de gemeente een plek behouden. Deels voor bestaande en deels voor nieuwe bedrijven. Maar in een wijk die voor 70% uit wonen bestaat, komt de maakindustrie die dan in de minderheid is, vroeg of laat in de knel. U stelt weliswaar dat geen enkel bedrijf de wijk gedwongen zal moeten verlaten, maar wij voorzien dat bij een verhouding 70/30, de wooneisen onvermijdelijk de bovenhand krijgen. Wij pleiten er daarom voor om de eerder vastgestelde normverdeling van wonen en werken op 50/50 te houden, voor een duurzaam evenwicht tussen wonen en (productief) werken.

De verhouding wonen/werken was in het Investeringsbesluit van 2007 bovendien beter geborgd door per deelgebied de verhouding te differentiëren. In het gebied dat volledig uit (productief) werken bestond, zouden geleidelijk woonfuncties worden toegelaten, waarbij een organische ontwikkeling naar 50/50 wonen/werken werd nagestreefd. De werkfunctie werd geborgd door binnen het gebied verschillende deelgebieden aan te wijzen. Sommige kavels bleven 100% bestemd voor (maak)bedrijven (langs de Asterweg en de Grasweg). Er werden transformatie-deelgebieden aangewezen voor werken/wonen (langs de Asterweg en de Papaverweg), waarbij werken het uitgangspunt was en wonen voorzichtig werd toegevoegd. Er werden transformatie-deelgebieden aangewezen voor wonen/werken waar meer ruimte werd geboden aan wonen, naast werken. En er werden kerngebieden voor wonen aangewezen. Op die manier kunnen deelbelangen van de verschillende gebruikers veel beter worden geborgd. Het HIB verruimt ruimt juist de mogelijkheden om van het bestemmingsplan af te wijken. Door de differentiatie per deelgebied los te laten en de verhouding wonen de overhand te laten krijgen in dit gebied, zal het productieve werken ongemerkt het gebied uit worden geduwd. Een dergelijke beweging is al gaande. Zorg dat dit HIB geen sterfhuiskonstructie wordt voor de *Productieve wijk*.

#### 4. Maak ruimte voor parkeerplekken en verstrek vergunningen aan ondernemers

U heeft in de Buiksloterham een verkeersluwe, groene wijk voor ogen. Daarbij stelt u lagere parkeernormen voor, minder parkeren in de openbare ruimte en *geen* parkeervergunningen. VEBAN maakt zich grote zorgen over de parkeercapaciteit van het gebied. Bedrijven ontvangen bezoekers en die komen met de auto. Zeker in een gebied dat moeilijk met het openbaar vervoer te bereiken is. Bovendien moeten er producten en materiaal aan- en afgevoerd worden. Een gebied dat ruimte biedt aan werken en zich *Productieve wijk* noemt, heeft parkeerplaatsen nodig. Niet ieder bedrijf kan zomaar parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein. Als u een gemengde wijk wilt ontwikkelen, waarbij productieve bedrijvigheid mogelijk blijft, dan maakt u ruimte voor parkeren in de openbare ruimte. Eventueel met ruimte voor elektrische auto's.

Ook bent u voornemens om geen nieuwe parkeervergunningen af te geven aan bedrijven. Met dat besluit maakt u het ondernemers onmogelijk om een concurrerende positie in te nemen bij het aantrekken van personeel. Het gebied is slecht bereikbaar met openbaar vervoer, de bedrijven opereren sinds heugenis in dit gebied en op deze manier worden de omstandigheden dusdanig verschaald, dat ondernemerschap in de huidige vorm in de toekomst onmogelijk zal blijken. Wij roepen u op dit voorgenomen besluit te herzien in het kader van een vitale *Productieve wijk*.

Eerder heeft de gemeenteraad bovendien bij [motie](#) besloten dat het aantal af te geven vergunningen aan bestaande bedrijven voor parkeren in Amsterdam-Noord niet 1 per 10 fte personeel bedraagt, maar 1 bedrijfsvergunning per 5 fte. Hoe verhoudt deze investeringsnota zich tot dit eerder genomen besluit?

#### Samengevat

VEBAN maakt zich grote zorgen over de versnelde transformatie van Buiksloterham. De oorspronkelijke plannen waarbij ruim 4.000 woningen zouden worden gebouwd zijn nog lang niet gerealiseerd en de gevolgen zijn nu al niet gering. VEBAN pleit er daarom voor om voorafgaand aan dit besluit een actuele MER uit te voeren, de verhouding wonen/werken op 50/50 te houden, per deelgebied te differentiëren om de ruimte voor productieve bedrijven beter te borgen, een verkeersstudie uit te voeren, ruimte te behouden voor vrachtverkeer dat moet kunnen laden en lossen en ruimte te behouden voor parkeren en vergunningen. Laat dit HIB geen sterfhuisconstructie zijn voor deze *Productieve wijk*.

Tot slot blijft VEBAN graag op de hoogte van de ontwikkelingen in de Buiksloterham, zodat wij onze leden en andere ondernemers in dit gebied goed kunnen informeren. Wij kijken uit naar uw bestuurlijke reactie. Mocht u een toelichting wensen op onze inspraakreactie, neemt u dan gerust contact met ons op. VEBAN is graag een gesprekspartner voor de gemeente.

Met een vriendelijke groet,

Rob Post  
Voorzitter VEBAN