Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven 1e Wijziging

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven
1e wijziging

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.E2411OPSTD-VG01
Datum print	9 December 2025
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel wijziging omgevingsplan	7
1.3	Bevoegdheden	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	**Het plankader**	**9**
2.1	Ligging en begrenzing besluitgebied	9
2.2	Beschrijving huidige situatie	10
2.3	Geldend juridisch planologisch kader	11
Hoofdstuk 3	**Beleid en regelgeving**	**13**
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid - Stedelijke kaders	16
Hoofdstuk 4	**Het ruimtelijke kader**	**19**
4.1	Stedenbouwkundige aspecten	19
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**21**
5.1	Milieueffectrapportage	21
5.2	Verkeer en vervoer	22
5.3	Geluid	22
5.4	Luchtkwaliteit	30
5.5	Omgevingsveiligheid	31
5.6	Bodem en ondergrond	33
5.7	Water	36
5.8	Ecologie	39
5.9	Cultuurhistorie en archeologie	43
5.10	Duurzaamheid en klimaatadaptatie	44
Hoofdstuk 6	**Juridische toelichting**	**45**
6.1	Omgevingsplan	45
6.2	Artikelsgewijze toelichting	45
Hoofdstuk 7	**Uitvoerbaarheid**	**47**
7.1	Economische uitvoerbaarheid	47
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de gebiedsontwikkeling Houthaven zijn de destijds aanwezige woonschepen in de Houthaven in 2010 en 2011 grotendeels tijdelijk verplaatst. Om deze schepen een ligplaats te bieden werden o.a. in de Oude Houthaven extra tijdelijke ligplaatsen gecreëerd. Dit gebeurde door:

- de bestaande steiger met tijdelijke steigerdelen te verlengen.
- twee extra drijvende steigers te plaatsen.
- een aantal schepen tussen de al aanwezige woonschepen af te meren.

Deze tijdelijke situatie heeft inmiddels veel langer geduurd dan oorspronkelijk voorzien. De huidige voorzieningen vertonen steeds vaker gebreken zoals lekkage en uitval van openbare verlichting, waardoor vervanging noodzakelijk is.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Oude Houthaven' op 25 januari 2018 zijn de tijdelijke steigers juridisch planologisch permanent mogelijk gemaakt.

De gemeente heeft een ontwerp gemaakt voor nieuwe steigers in de Oude Houthaven. Het ontwerp is uitvoerig met de woonschipeigenaren en de omgeving besproken en in december 2024 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West het definitief ontwerp voor de nieuwe steigers vastgesteld, waarbij minder ligplaatsen worden gerealiseerd dan in de huidige situatie.

De ligging van de nieuwe steigers en de maximale afmetingen van enkele woonschepen (die daar nu liggen met vergunning) passen niet in het huidige omgevingsplan ‘’Oude Houthaven”.

Daarom wil de gemeente het omgevingsplan wijzigen. Zo'n wijziging kan via een TAM-imro procedure. Dat staat voor Tijdelijke Alternatieve Maatregelen Informatie Model Ruimtelijke Ordening en is een procedure om urgente gebiedsontwikkeling te kunnen faciliteren.

1.2 Doel wijziging omgevingsplan

De voorliggende wijziging van het omgevingsplan gemeente Amsterdam heeft als doel de nieuwe steigers in de Oude Houthaven mogelijk te maken.

Op hoofdlijnen gaat het om de volgende aanpassingen:

- Het omgevingsplan gemeente Amsterdam staat steigers alleen toe binnen de functieaanduiding op de verbeelding. Dit is gebaseerd op de huidige ligging van de steigers. Vanwege verscherpte brandweereisen bij nieuwbouw waarbij woonschepen in de nieuwe situatie verder uit elkaar moeten liggen en vanwege benodigde nautische ruimte passen de nieuwe steigers niet binnen de functieaanduiding.
- Volgens het omgevingsplan gemeente Amsterdam mogen er in de Oude Houthaven woonschepen liggen met de volgende afmetingen: lengte maximaal 35 m, breedte maximaal 6 m en hoogte maximaal 4,50 m waarbij de stuurhut 5,50 meter hoog mag zijn.

Een aantal woonschepen in zowel de Oude Houthaven als Houthaven (aan de Haparandadam en -steiger) heeft een afwijkende maatvoering ten opzichte van het omgevingsplan. Alle woonschepen hebben voor hun huidige plek de benodigde vergunningen en ontheffingen, al dan niet met een afwijking van het omgevingsplan.

De komende periode zullen de woonschepen na een zorgvuldig te doorlopen verdeelproces hun

definitieve ligplaats innemen. Om te voorkomen dat de hiervoor benodigde vergunningen en ontheffingen niet passen in het omgevingsplan, wordt de afwijkende maatvoering van deze woonschepen meegenomen in de reparatie van het omgevingsplan.

1.3 Bevoegdheden

Op grond van de Omgevingswet wordt het omgevingsplan door de raad gewijzigd. De raad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Daar is in deze situatie geen sprake van.
Het besluitgebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel West.
De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 verdeelt de taken en bevoegdheden tussen de centrale stad en stadsdelen (en het stadsgebied Weesp).
Het plangebied is op de kaart in bijlage 1 behorende bij de Verordening niet aangewezen als stedelijk gebied of project.

De voorbereiding van de wijziging van het omgevingsplan tot de vrijgave van het ontwerpbesluit tot wijziging van het omgevingsplan ligt bij stadsdeel West.

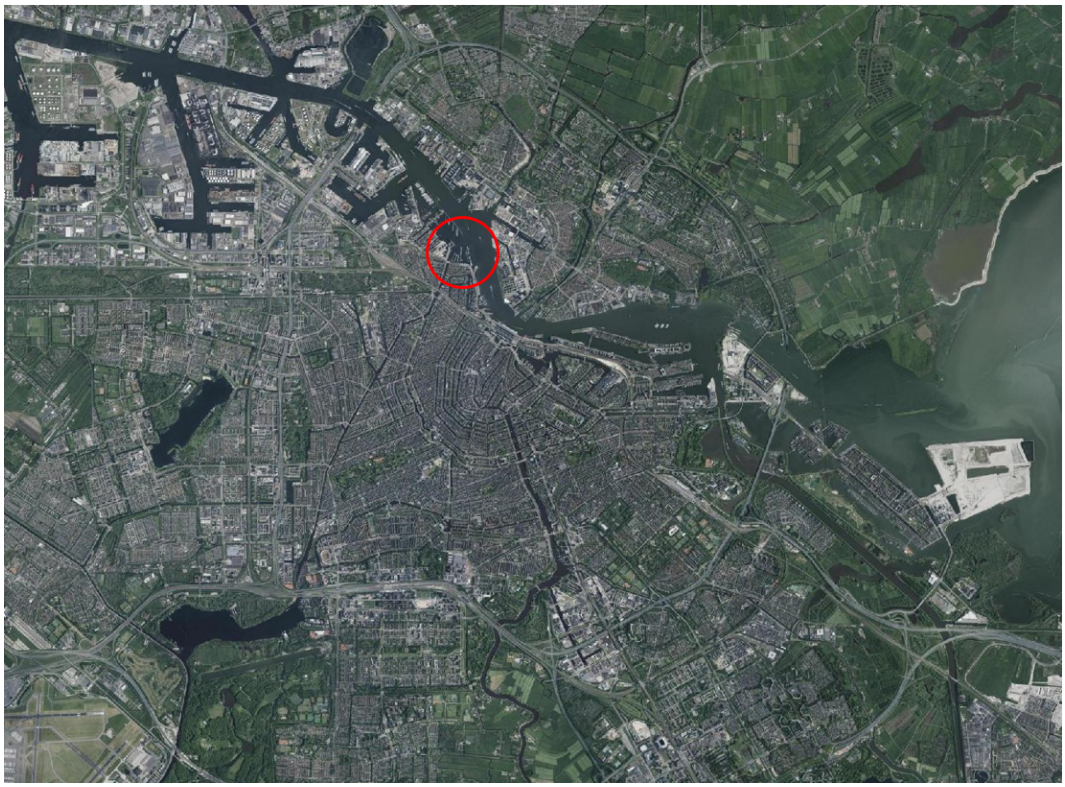
1.4 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder meer ingegaan op de ligging van het besluitgebied. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt het stedenbouwkundige kader toegelicht. In hoofdstuk 5 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid (inclusief participatie). In elk hoofdstuk wordt eerst het beleid toegelicht, daarna wordt uitgelegd hoe het beleid wordt toegepast in het besluitgebied.

Hoofdstuk 2 Het plankader

2.1 Ligging en begrenzing besluitgebied

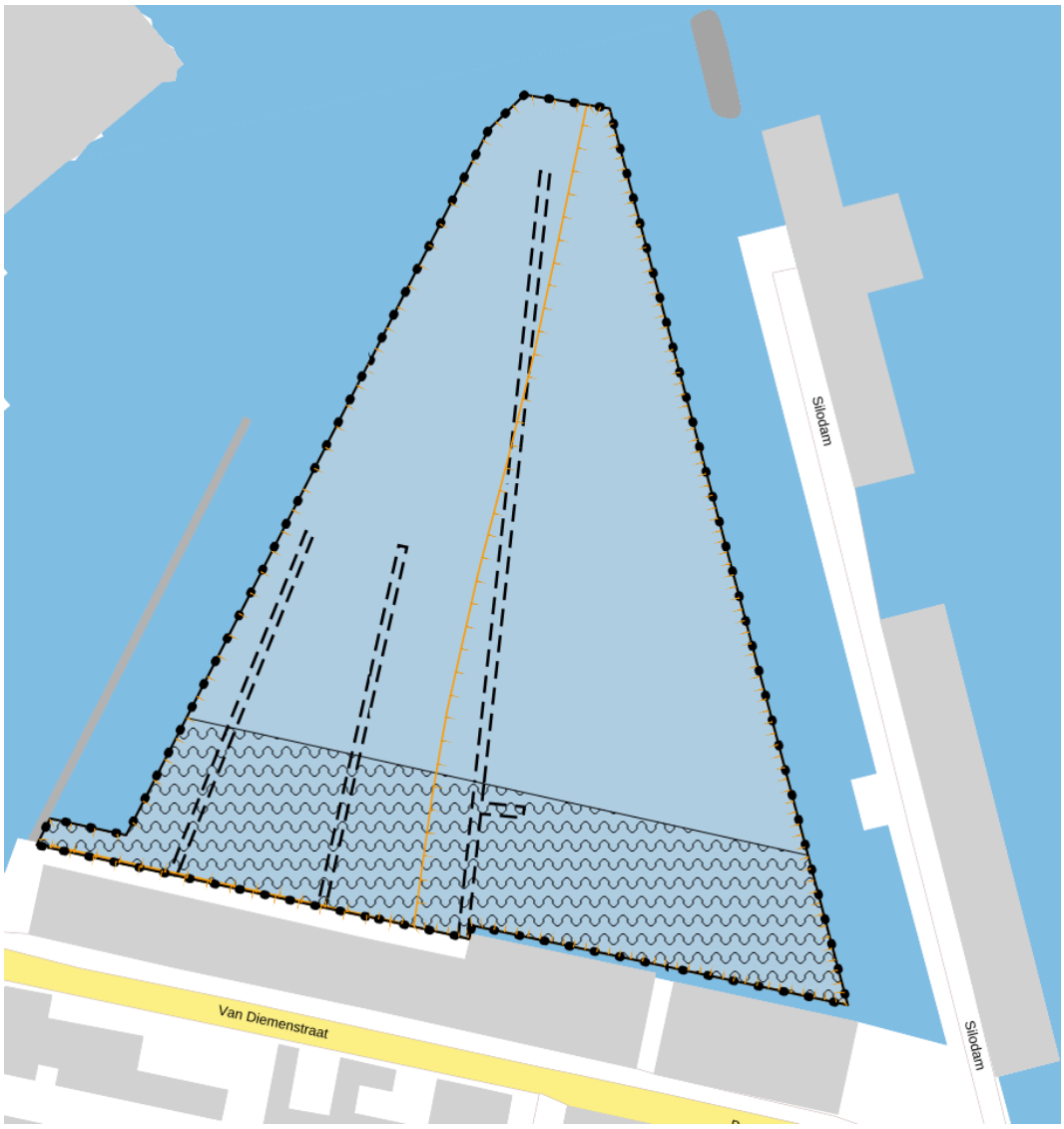
De Oude Houthaven ligt in het noordwestelijk deel van de historische binnenstad van Amsterdam, oostelijk van het havengebied en zuidelijk van het IJ. Op de afbeelding 2.1 is de ligging van de Oude Houthaven in Amsterdam weergegeven.



Afbeelding 2.1: Ligging van de Oude Houthaven in Amsterdam (bron: gemeente Amsterdam)

De Oude Houthaven grenst aan de Houthavens. In het zuiden wordt de Oude Houthaven begrensd door de Van Diemenstraat.

Het besluitgebied van voorliggend TAM-omgevingsplan omvat het plangebied van het (voormalige) bestemmingsplan Oude Houthaven, zie ook onderstaande afbeelding.



Afbeelding 2.2: plankaart bestemmingsplan Oude Houthaven (bron: gemeente Amsterdam)

2.2 Beschrijving huidige situatie

In het kader van de gebiedsontwikkeling Houthaven zijn de destijds aanwezige woonschepen in de Houthaven in 2010 en 2011 grotendeels tijdelijk verplaatst. Om deze schepen een ligplaats te bieden werden o.a. in de Oude Houthaven extra tijdelijke ligplaatsen gecreëerd. Dit gebeurde door:

- de bestaande steiger met tijdelijke steigerdelen te verlengen.
- twee extra drijvende steigers te plaatsen.
- een aantal schepen tussen de al aanwezige woonschepen af te meren.

Deze tijdelijke situatie heeft inmiddels veel langer geduurd dan oorspronkelijk voorzien. De huidige voorzieningen vertonen steeds vaker gebreken zoals lekkage en uitval van openbare verlichting, waardoor vervanging noodzakelijk is.

Er worden daarom nieuwe toekomstbestendige steigerdelen gerealiseerd in de Oude Houthaven. De nieuwe steigers zullen voldoen aan de nieuwbouweisen en worden gebouwd voor een referentieperiode

van tenminste 100 jaar.

De komende jaren biedt een goed moment voor nieuwbouw van de steigers.

Met de nieuwbouw van de steigers wordt voldaan aan de actuele regelgeving en eisen. Voor nieuwbouw gelden strengere eisen dan voor de bestaande steigers.

De nieuw te bouwen steigers in de Oude Houthaven passen niet binnen het omgevingsplan gemeente Amsterdam. Op de plankaart van het omgevingsplan worden de steigers op exact de huidige locatie weergegeven, maar door brandweereisen en benodigde nautische ruimte krijgen de nieuw te bouwen steigers een iets andere ligging. Daarnaast liggen er nu schepen in de Oude Houthaven waarvan de afmetingen niet voldoen aan de maximaal toegestane scheepsafmetingen onder het geldend juridisch planologisch kader.

2.3 Geldend juridisch planologisch kader

Ter plaatse van het besluitgebied van TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven 1e wijziging gelden de regels uit het tijdelijke deel van het omgevingsplan gemeente Amsterdam, bestemmingsplan Oude Houthaven. De gemeenteraad heeft dit plan op 25 januari 2018 vastgesteld.

Ook gelden er de regels uit het Omgevingsplan gemeente Amsterdam, en de volgende regels uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan gemeente Amsterdam (voor zover deze regels nog niet zijn opgegaan in het Omgevingsplan gemeente Amsterdam):

- Drijvende bouwwerken partiële herziening;
- Drijvende bouwwerken;
- Darkstores;
- Grondwaterneutrale kelders;
- Gerechtelijke uitspraak Grondwaterneutrale kelders;
- Paraplubestemmingsplan Kiosken.

Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen en deze vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

Toelichting

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Besluitgebied

Ter plaatse van het besluitgebied is geen strijd met de NOVI.

3.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Het Rijk heeft de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen. Behalve het Rijk stelt ook de provincie Noord-Holland instructieregels in de omgevingsverordening, zie paragraaf 3.2.2.

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hierna volgende hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

Ladder voor duurzame verstedelijking
De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel met het oog op zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. Het is terug te vinden in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

De instructieregel houdt in dat bij het toelaten van een nieuwe stedelijke ontwikkeling er rekening moet worden gehouden met:

- de behoefte aan die ontwikkeling; en

- bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied of stedelijk groen in de behoefte te voorzien.

Daarbij is van belang dat het gaat om een afweging van de ontwikkelingsbehoefte met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Besluitgebied

Stedelijke functies met een ruimtebeslag van minder dan 500m^2 worden niet aangemerkt als een stedelijk ontwikkeling.

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of er een nieuw of groter beslag op de ruimte is. Of, als er alleen een wijziging van de gebruiksfunctie is, op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft.

Van belang is hierbij dus in hoeverre het plan:

- in vergelijking met het vorige plan, voorziet in een functiewijziging
- en welk planologische beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het vorige plan

Een combinatie van een ontwikkeling met een nieuw of groter planologisch ruimtebeslag en een functiewijziging is natuurlijk ook mogelijk.

Laddertoets
De voorgenomen ontwikkeling die TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven 1e wijziging mogelijk maakt voorziet in een ruimtebeslag groter dan 500m2 op gronden waar geen bebouwing is toegestaan. Gelet hierop is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder duurzame verstedelijking.

Beschrijving behoefte

Sinds de verhuizing van de woonschepen van de Houthaven naar de Oude Houthaven was het plan dat deze woonschepen terug konden keren naar nieuwe steigers in de Houthaven. Door vertragingen in de bouwplannen van de Houthaven is de terugkeer fors vertraagd.

Inmiddels zijn de huidige (tijdelijke) steigers in de Oude Houthaven aan vervanging toe en wil de gemeente nieuwe toekomstbestendige steigers realiseren.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit volgt dat de beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte. De ruimtevraag kan geheel worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Behoud van ruimte voor toekomstige functies
Paragraaf 5.1.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het behoud van ruimte voor toekomstige functies. De paragraaf bevat instructieregels met betrekking tot aangewezen reserveringsgebieden.

Een evenwichtige toedeling van functies aan locaties vereist in bepaalde gevallen dat gebieden worden vrijgehouden voor toekomstige ontwikkelingen die alleen op bepaalde locaties kunnen plaatsvinden. Het Besluit kwaliteit leefomgeving kent in navolging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

(Barro) een aantal reserveringsgebieden, waar vanwege de voorzienbare toekomstige aanleg van werken of objecten regels gelden over activiteiten die een dergelijke aanleg zouden bemoeilijken. Het gaat onder meer om gebiedsreserveringen voor de lange termijn voor gebieden rond autowegen, autosnelwegen en hoofdspoorwegen of gebieden voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Binnen Amsterdam zijn reserveringsgebieden aangewezen voor de uitbreiding of aanleg van een autoweg of autosnelweg.

Besluitgebied

Het besluitgebied van voorliggende wijziging van het omgevingsplan ligt buiten aangewezen reserveringsgebieden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

Doel en hoofdambitie

Klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, grote woningbehoeftes, bodemdaling, verminderde biodiversiteit. Het is een greep uit de vele grote onderwerpen waar opgaven in schuil gaan.

De Omgevingsvisie geeft koers hoe de provincie Noord-Holland met deze onderwerpen moet omgaan richting de toekomst. Daarin hanteert de Omgevingsvisie het uitgangspunt om in samenhang te kijken naar de opties. In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De provincie heeft vijf samenhangende bewegingen beschreven die richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

- Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

Besluitgebied

De binnen het besluitgebied voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de doelen en hoofdambities uit de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

De Omgevingsverordening NH2022 bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Er zijn onder andere instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied en cultureel erfgoed.

Voor dit TAM-omgevingsplan is met name artikel 6.75 Klimaatadaptatie van de Omgevingsverordening NH2022 belang. In artikel 6.75 lid 1 van de Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat de motivering van een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In paragraaf Water en paragraaf 5.10 Duurzaamheid en klimaatadaptatie van de toelichting wordt hier nader op ingegaan.

Conclusie

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn geen regels opgenomen die aan voorliggende wijziging van het omgevingsplan Amsterdam in de weg staan.

3.3 Gemeentelijk beleid - Stedelijke kaders

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Van Structuurvisie Amsterdam 2040 naar Omgevingsvisie Amsterdam 2050
De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is samen met het Omgevingseffectrapport (OER) op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. In sommige paragrafen wordt derhalve nog verwezen naar de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek

geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

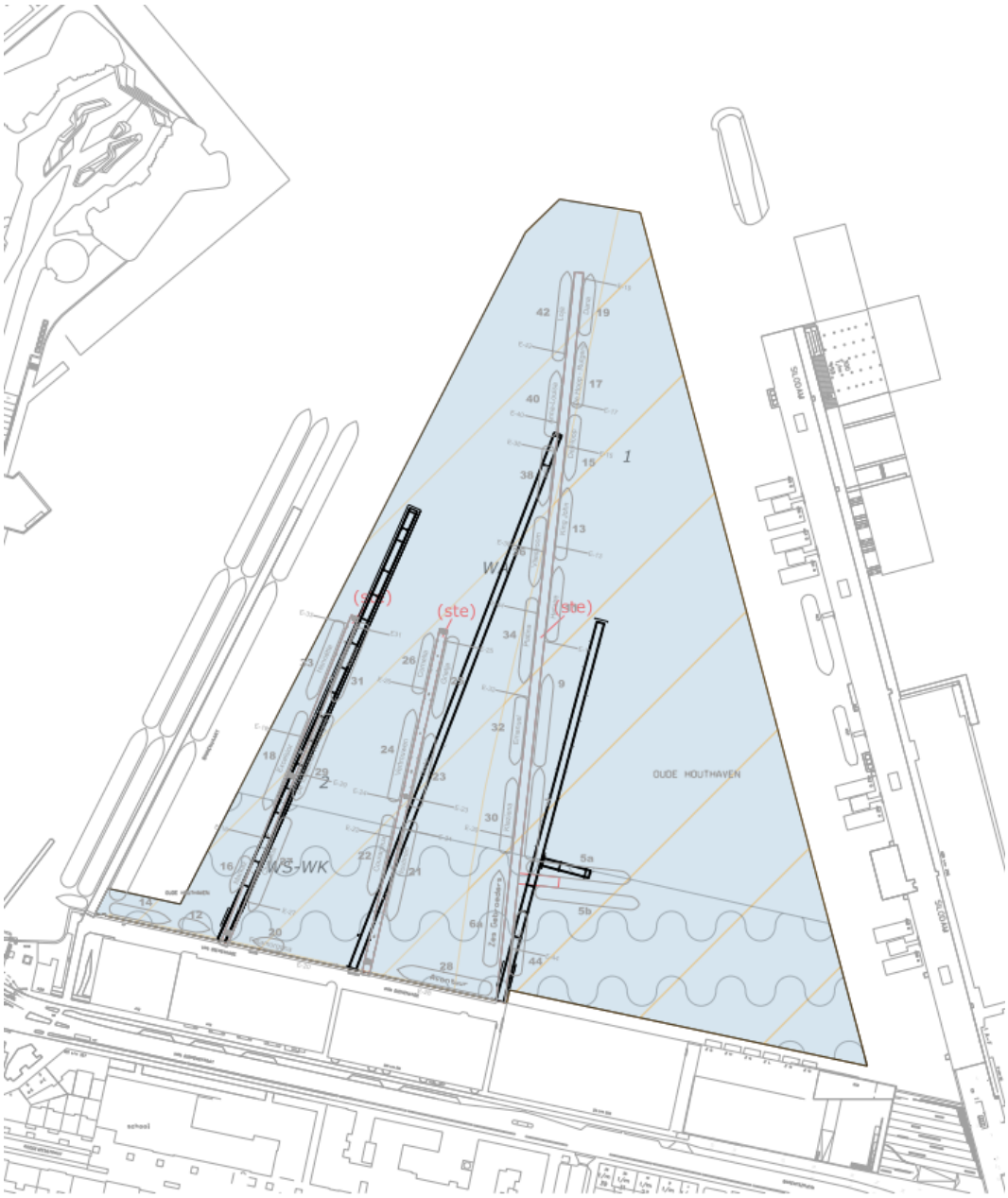
- Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht.
- Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
- Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad.
- Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
- Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
- Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten, verantwoordelijkheid en eigenaarschap voor onze inwoners.

Het voorliggende plan is niet in strijd met dit gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijke kader

4.1 Stedenbouwkundige aspecten

Voorliggend TAM-omgevingsplan maakt het mogelijk de nieuwe steigers in de Oude Houthaven te bouwen, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding.



Afbeelding 4.1: Ligging nieuwe steigers (zwart) in de Oude Houthaven ten opzichte van de huidige situatie (bron: gemeente Amsterdam)

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Milieueffectrapportage

5.1.1 Wetgeving

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is opgenomen in afdeling 1.64 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Omgevingsbesluit is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Tot slot kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Omgevingsbesluit, maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Bij besluiten die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben, moet het onderwerp 'milieu' goed en op tijd worden onderzocht. De regels die hiervoor gelden staan in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 van het Omgevingsbesluit.

In bijlage V bij het Omgevingsbesluit (kolom 1, nummer J11) staat dat wanneer een activiteit de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen omvat, er sprake is van een m.e.r.(beoordeling)-plicht.

Voor projecten die aangemerkt kunnen worden als een stedelijk ontwikkelingsproject neemt het bevoegd gezag de beslissing of een mer moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag neemt de mer-beoordelingsbeslissing binnen zes weken, nadat initiatiefnemer de schriftelijke melding van het voornemen om een mer-beoordelingsplichtig project heeft ingediend bij het bevoegd gezag. De mededeling en het indienen van een aanvraag omgevingsvergunning kan tegelijkertijd. Het verzoek om de mer-beoordelingsbeslissing is dan onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning. Het is ook mogelijk om eerst te verzoeken om een mer-beoordelingsbeslissing.

Volgens jurisprudentie van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State hangt het antwoord op de vraag of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject af van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer de aspecten als de aard en de omvang van de voorziene ontwikkeling een rol spelen. Een voorzichtige lijn die aangehouden kan worden bij de bepaling of al dan niet sprake is van een stedelijke ontwikkeling is de volgende. Naar mate functies worden gewijzigd, de omvang van het project en de toename van bebouwing groter is en de wijziging van de ruimtelijke inrichting significanter, dan neemt de kans dat een bouwproject wordt aangemerkt als stedelijk ontwikkelingsproject toe.

De gronden waarop de steigers (en ligplaatsen) worden gerealiseerd zijn in het omgevingsplan gemeente Amsterdam aangewezen voor Water. Ligplaatsen en steigers zijn hier toegestaan. Met voorliggende wijziging van het omgevingsplan wordt het mogelijk gemaakt steigers op een afwijkende locatie te realiseren en kunnen enkele woonschepen met een afwijkende maatvoering een ligplaats innemen. Er is geen sprake van een (substantiële) uitbreiding van bebouwing.

Op basis van Bijlage V van het Omgevingsbesluit (nr. J11 aanleg, wijziging of uitbreiding van stedelijke ontwikkelingsprojecten) en gelet op de jurisprudentie worden de voorgenomen ontwikkelingen niet aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject.

Het uitvoeren van een MER/ MER-beoordeling is niet aan de orde.

5.2 Verkeer en vervoer

5.2.1 Bereikbaarheid

5.2.1.1 Verkeersafwikkeling in het besluitgebied

Voorliggend TAM-omgevingsplan maakt de realisatie van steigers mogelijk op een iets andere plek dan op basis van de vigerende regeling uit het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Daarnaast maakt voorliggend TAM-omgevingsplan het mogelijk dat er een beperkt aantal woonschepen met een afwijkende maatvoering toegestaan wordt.

Er is echter geen toename van het aantal ligplaatsen en woonschepen voorzien, waardoor voorliggend TAM-omgevingsplan geen effect heeft op de verkeersafwikkeling in en nabij het besluitgebied.

5.2.1.2 Verkeersveiligheid in het besluitgebied

Voorliggend TAM-omgevingsplan heeft geen effect op de verkeersveiligheid in en nabij het besluitgebied, omdat er als gevolg van het plan geen veranderingen in de verkeersafwikkelingen zijn.

5.2.2 Parkeren

Voorliggend TAM-omgevingsplan voorziet in het realiseren van steigers op een afwijkende plek ten opzichte van de vigerende regeling uit het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Ook maakt dit plan een beperkt aantal ligplaatsen met een afwijkende maatvoering mogelijk.

Het aantal ligplaatsen en woonschepen neemt niet toe, waardoor het plan geen gevolgen heeft voor het aspect parkeren.

5.3 Geluid

5.3.1 Algemeen

Bij het toelaten van een activiteit, (spoor)weg, industrieterrein of geluidgevoelig gebouw moet het geluid op de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld worden. Hiertoe zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels opgenomen. De instructieregels hebben tot doel de gezondheid en het milieu te beschermen tegen te veel geluid. Hiervoor zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving eisen gesteld aan het geluid op geluidgevoelige gebouwen. Een geluidgevoelig gebouw is volgens de begripsbepalingen in bijlage 1, Bkl, een (deel van een) gebouw met een woonfunctie, een gebouw met een onderwijsfunctie, een gebouw voor kinderopvang met bedden, een gebouw voor gezondheidszorg met bedden. Ook ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens zijn aangewezen als geluidgevoelig.

Een geluidaandachtsgebied is een gebied langs een (spoor)weg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid vanwege de betreffende bron hoger kan zijn dan de standaardwaarde. De grootte van het gebied is afhankelijk van de bron. De standaardwaarde is in het algemeen een aanvaardbaar

geluidniveau. In het omgevingsplan kan op basis van het type gebied een hogere of lagere standaardwaarde worden vastgesteld.

Het omgevingsplan voorziet in een aanvaardbaar geluidsniveau van verkeer en industrie op een geluidgevoelig gebouw. Hiervoor zijn in het omgevingsplan regels opgenomen over het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied en over het toelaten of wijzigen van nieuwe of bestaande (spoor)wegen en industrieterreinen.
In deze paragraaf wordt ingegaan op het beschermen van de gezondheid en het milieu tegen het geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen met geluidproductieplafonds (paragraaf 5.1.4.2a, Bkl).

5.3.2 Veel gebruikte begrippen

In het Besluit kwaliteit leefomgeving worden verschillende begrippen gebruikt om geluidsemissies en geluidwaarden te beschrijven. Hieronder volgt een kort overzicht.

Geluidproductieplafond (gpp)

Voor geluid vanwege rijkswegen, provinciale wegen, (hoofd)spoorwegen en industrieterreinen geldt een systeem dat gebaseerd is geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond is de maximaal toegelaten hoeveelheid geluid vanwege de betreffende bron op een bepaald punt nabij deze geluidbron (bijvoorbeeld een rijksweg). De rijksoverheid is verplicht de gpp's van rijkswegen en hoofdspoorwegen te bewaken en te monitoren en neemt maatregelen om een overschrijding van een gpp te voorkomen. Voor provinciale (spoor)wegen en industrieterreinen van provinciaal belang is de provincie verantwoordelijk en voor gemeentelijke industrieterreinen de gemeente.

De gegevens over de waarde van het gpp's, de ligging van een geluidreferentiepunt en het geluidaandachtsgebied zijn opgenomen in het geluidregister (artikel 11.52, Bkl). De waarden van de gpp's en de ligging van de geluidaandachtsgebieden, zijn een gegeven.

Basisgeluidemissie (bge)

De basisgeluidemissie is het referentieniveau van het geluid van gemeentewegen, waterschapswegen en lokale spoorwegen. Wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1000 motorvoertuigen per etmaal zijn relevant voor het bepalen van de basisgeluidemissie. De gemeente bewaakt de toename van geluid ten opzichte van de vastgestelde basisgeluidemissie. De bge wordt vastgelegd in het geluidregister en vijfjaarlijks gemonitord. Bij een toename van 1,5dB of meer ten opzichte van de bge worden maatregelen overwogen. De monitoringsverplichting over de bge lopen synchroon met de bestaande vijfjaarlijkse verplichting vanuit de EU-richtlijn omgevingslawaai. De verplichtingen van de monitoring van geluid worden geïntegreerd met de uitvoering van de Europese richtlijn. In het actieplan geluid zal ingegaan worden op de afweging (artikel 3.26 Bkl) of maatregelen moeten worden genomen en de verplichting tot naleving van de binnenwaarde (artikel 3.49, eerste lid, onder c, Bkl). De basisgeluidemissie of het actieplan geluid maakt geen deel uit van het omgevingsplan.

Standaardwaarden en grenswaarden

Geluidwaarden worden uitgedrukt in standaardwaarden en grenswaarden. De standaardwaarde is een aanvaardbaar geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Een standaardwaarde kan bij omgevingsplan hoger of lager worden vastgesteld. Zo kan bijvoorbeeld in het omgevingsplan de standaardwaarde voor een bedrijventerrein verhogen en in het buitengebied verlagen. Als aan de standaardwaarde wordt voldaan, is geen nadere afweging of besluitvorming nodig.

Een grenswaarde is een uiterste grens waar niet van mag worden afgeweken. Een overschrijding van de grenswaarde op een geluidgevoelig gebouw is alleen bij uitzondering en in de in het Bkl genoemde gevallen mogelijk.

Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid

Het gecumuleerd geluid is het geluid door de geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Bij zowel het bepalen het gecumuleerd geluid en het gezamenlijk geluid moet in ieder geval het geluid afkomstig van (spoor)wegen, industrieterreinen, luchtvaartverkeer, windturbines en schietbanen worden betrokken.

5.3.3 Beoordeling geluid in het omgevingsplan

De regels voor geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen gelden alleen voor geluidgevoelige gebouwen die binnen een geluidaandachtsgebied liggen en voor bronnen met een geluidaandachtsgebied.

Bij het toelaten van een nieuw geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied of het wijzigen of aanleggen van een geluidbron met een geluidsaandachtsgebied moet de geluidbelasting worden getoetst. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd, moeten maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting zoveel mogelijk terug te brengen.

Indien uit onderzoek volgt dat de standaardwaarde wordt overschreden bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw dan wordt het gezamenlijke geluid op de gevel vastgelegd in het omgevingsplan of in de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit.

Het gecumuleerd geluid op de gevel wordt beoordeeld als het geluid van een geluidbronsoort op de gevel hoger is dan de standaardwaarde en toeneemt ten opzichte van het geluid in de bestaande situatie.

De beoordeling van het gecumuleerd geluid vindt plaats bij de wijziging van het omgevingsplan of bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit in de volgende situaties:

- Het wijzigen of toelaten van een weg, spoorweg of industrieterrein met gpp (artikel 3.38 Bkl);
- Verhoging van gpp (zonder wijziging) van een weg, spoorweg of industrieterrein (artikel 3.38 Bkl);
- Het wijzigen of toelaten van een weg of lokale spoorweg zonder gpp (artikel 5.78 Bkl)
- Het toelaten van een geluidgevoelig gebouw bij een industrieterrein met gpp, een weg of een spoorweg (artikel 5.78ac Bkl).

5.3.4 Waarden voor geluid

Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat standaardwaarden en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsoort op een geluidgevoelig gebouw. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort en gelden voor een geluidgevoelig gebouw dat langer dan 10 jaar is toegelaten (artikel 5.78, tweede lid, Bkl). De waarden die bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw voor de 7 geluidbronsoorten gelden, staan in de onderstaande tabel.

geluidbronsoort	standaardwaarde (tabel 5.78t, Bkl)	grenswaarde (tabel 5.78u, Bkl)
provinciale wegen rijkswegen	50 L_{den}	60 L_{den}
gemeentewegen waterschapswegen	53 L_{den}	70 L_{den}
lokale spoorwegen hoofdspoorwegen	55 L_{den}	65 L_{den}
Industrieterreinen	50 L_{den} / 40 L_{night}	55 L_{den} / 45 L_{night}

Bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied wordt de geluidwaarde op het gebouw berekend en beoordeeld. Het uitgangspunt is dat het geluid op een geluidgevoelig gebouw niet hoger is dan de standaardwaarde. Het geluid is dan in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade is klein. Meer geluid dan de standaardwaarde kan echter als aanvaardbaar beoordeeld worden.

5.3.5 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het beschermen van geluidgevoelige gebouwen tegen geluid. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties en om Amsterdams geluidbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai. Amsterdam stelt als agglomeratiegemeente elke vijf jaar een geluidskaart en een Actieplan geluid vast. Dit Actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeerlawaai.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 17 oktober 2023 het Interim geluidbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hiermee beoogt het college zoveel mogelijk te voorzien in een beleidsneutrale overgang van het Amsterdams geluidbeleid 2016 (gewijzigd) en de geluidsnota Weesp 2007.
Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige gebouwen op geluidbelaste locaties. In de stedelijke omgeving van Amsterdam is op veel plaatsen een hoge geluidbelasting. Ondanks deze hoge geluidbelasting moeten stedelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. In het Amsterdams geluidbeleid is opgenomen dat in geval geen maatregelen mogelijk zijn om het geluidniveau te beperken, hogere waarde volgens de Wet geluidhinder verleend konden worden. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat werd bereikt door ervoor te zorgen dat een woning over een stille zijde beschikt. De stille zijde bevindt zich bij voorkeur bij de slaapkamer zodat de bewoner rustig met open raam kan slapen. In uitzonderlijke situaties kon gemotiveerd van dit principe worden afgeweken. In geval van een zogenaamde dove gevel was een stille zijde een verplichting.

Het Amsterdams geluidbeleid is vertaald in de regels van het Omgevingsplan en in beleidsregels geluid (vastgesteld op 17 oktober 2023). Bij overschrijding van de standaardwaarde moet een woning in principe beschikken over een stille zijde, de stille zijde bevindt zich bij voorkeur bij de slaapkamer. Woningen met een niet geluidgevoelige gevel moeten altijd een stille zijde krijgen, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen, zoals tijdelijke bewoning door bijzondere doelgroepen.

Bij de beoordeling van geluid moet rekening worden gehouden met de cumulatie van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Volgens Amsterdams geluidbeleid is sprake van een onaanvaardbare

geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3dB hoger is dan ten hoogste de maximaal toelaatbare grenswaarde.

5.3.6 Besluitgebied

5.3.6.1 Onderzoek 2017

DPA Cauberg-Huygen heeft, in 2017, voor het bestemmingsplan Oude Houthaven akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie ook Bijlage 1). Akoestisch onderzoek was nodig, omdat het bestemmingsplan 33 ligplaatsen voor woonschepen en 1 ligplaats voor een charter/ woonschip mogelijk maakt (geluidgevoelige bestemmingen).

De ligplaatsen bevinden zich binnen de geluidzones van de Tasmanstraat/Van Diemenstraat/Westerdoksdijk, de Houtmankade en de industrieterreinen Westpoort en Johan van Hasseltkanaal West.

Uit de berekeningen blijkt:

- Ten gevolge van de Tasmanstraat/Van Diemenstraat/Westerdoksdijk vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats, en op één locatie (meest zuidwestelijke hoek plangebied) ook van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. De geluidbelasting bedraagt maximaal 55 dB Lden.
- Ten gevolge van de Houtmankade wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- Ten gevolge van industrieterrein Westpoort vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) plaats, maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). De geluidbelasting bedraagt maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde.
- Ten gevolge van industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West vindt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) plaats, maar niet van de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A). De geluidbelasting bedraagt maximaal 51 dB(A) etmaalwaarde.
- De maximaal optredende gecumuleerde geluidbelasting LIL,cum bedraagt 57 dB(A). Nergens geldt dat de gecumuleerde geluidbelasting LIL,cum meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (55 dB(A) bij industrielawaai).

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron of in het geluidoverdrachtsgebied bezwaren met zich meebrengen, het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van industrielawaai afkomstig van industrieterreinen Westpoort en Johan van Hasseltkanaal West en wegverkeerslawaai afkomstig van de Tasmanstraat/Van Diemenstraat/Westerdoksdijk.

<u>Besluit hogere waarden Wet geluidhinder</u>

Burgemeester en wethouders van Amsterdam hebben besloten de volgende hogere waarden Wet geluidhinder te verlenen (zie ook Bijlage 2):

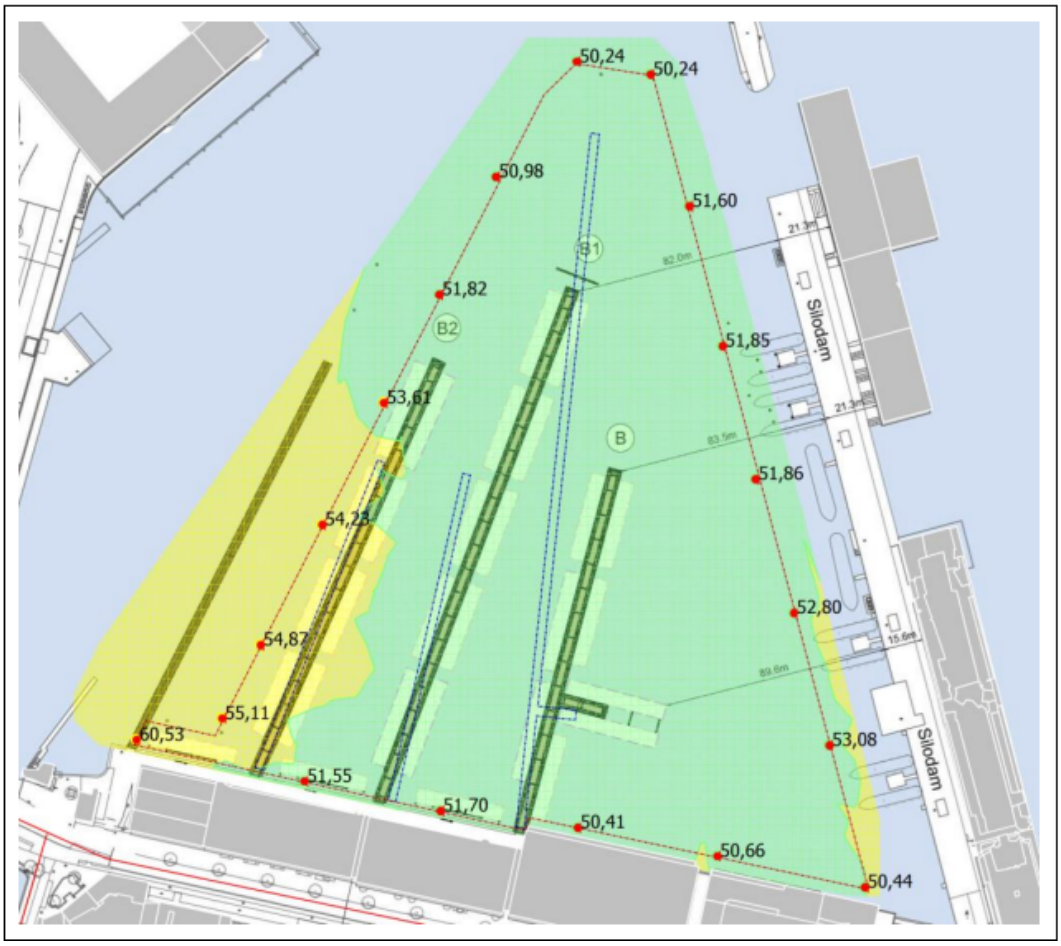
- Wegverkeerslawaai:
  1. Vanwege de Tasmanstraat/Van Diemenstraat/Westerdoksdijk: 53 dB voor ten hoogste 34 ligplaatsen.
- Industrielawaai:
  1. Vanwege Westpoort: 55 dB(A) voor voor ten hoogste 34 ligplaatsen.
  2. Vanwege Johan van Hasseltkanaal West: 51 dB(A) voor ten hoogste 34 ligplaatsen.

5.3.6.2 Onderzoek 2025

Vanwege de wijziging van de steigerlocaties is door Cauberg Huygen een herberekening van de geluidwaarden gemaakt (zie Bijlage 3).

Uit de herberekening volgt dat ter plaatse van een aantal nieuwe ligplaatsen voor woonschepen de eerder vastgestelde hogere waarde voor wegverkeerslawaai van 53 L_{den} wordt overschreden. De standaardwaarde van, eveneens 53 L_{den} wordt ook overschreden. Nergens wordt de grenswaarde van 70 L_{den} overschreden.

Onderstaande afbeelding geeft de herberekende geluidwaarden voor wegverkeer weer. Ter plaatse van het geel gemarkeerde gebied vindt overschreiding van de eerder berekende geluidwaarden weer.



Voor een aantal ligplaatsen voor woonschepen moet een hogere geluidwaarde tot en met 55 L_{den} worden toegestaan.

Verder is het volgende berekend:

Het geluid door industrieterrein Westpoort bedraagt ter plaatse van de te wijzigen steigerlocaties maximaal 53 dB(A) (etmaal). Er wordt voldaan aan de eerder vastgestelde hogere waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Met betrekking tot industriegeluid door industrieterrein Westpoort hoeven geen nieuwe hogere geluidwaarden te worden vastgesteld.

Het geluid door industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West bedraagt ter plaatse van de te wijzigen steigerlocaties maximaal 36 dB(A) (etmaal). Er wordt voldaan aan de eerder vastgestelde hogere waarde van 51 dB(A) etmaalwaarde. Met betrekking tot industriegeluid door industrieterrein Johan van Hasseltkanaal hoeven geen nieuwe hogere geluidwaarden te worden vastgesteld.

Het geluid ten gevolge van de doorgaande scheepvaart bedraagt ten hoogste 44 dB(A) nachtwaarde. Ter hoogte van de ligplaatsen voor woonschepen is er sprake van een overschrijding van de toetswaarde voor geluidluwe gevels van 40 dB(A) nachtwaarde.

Het gecumuleerde geluid Lcum bedraagt ten hoogste 59 L_{den}. De op het weggeluid (gemeentewegen) afgestemde toetswaarde van L_{cum} = 73 L_{den} (70+3) wordt nergens overschreden. Het gecumuleerde geluid is aanvaardbaar.

Het gezamenlijk geluid L_g bedraagt ten hoogste 57 L_{den}. Het gezamenlijk geluid zal de basis zijn voor de berekeningen van de gevelgeluidwering, in het kader van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving.

5.3.7 Hogere geluidswaarden

De eerder vastgestelde hogere waarde van 53 L_{den} én de standaardwaarde voor gemeentewegen (53 L_{den})wordt overschreden. De maatgevende overschrijding van de standaardwaarde bedraagt 2 dB.

5.3.7.1 Afweging maatregelen en aanvraag hogere waarden

Hogere geluidwaarden kunnen worden toegestaan wanneer is vastgesteld dat maatregelen onvoldoende doelmatig zijn:

- Allereerst dient te worden nagegaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluid te reduceren tot maximaal de standaardwaarde. Tevens dient beoordeeld te worden of deze maatregelen al dan niet doelmatig zijn.
- Indien deze maatregelen niet doelmatig zijn, dient te worden nagegaan welke maatregelen wel doelmatig zijn om het geluid zoveel mogelijk te reduceren.
- Indien er geen maatregelen denkbaar zijn die als doelmatig kunnen worden aangemerkt kunnen hogere geluidwaarden worden toegestaan.

Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

Maatregelen aan de bron

- Geluidreducerend asfalt

Door het toepassen van een geluidreducerend asfalt kunnen overschrijdingen van de standaardwaarde tot circa 4 dB worden weggenomen. Bij toepassing van een stil type asfalt zal met betrekking tot de woonschepen overal aan de standaardwaarde worden voldaan.

Voor een binnenstedelijke situatie wordt een stil asfalttype vaak niet wenselijk geacht. Deze asfalttypes vergen een hoge mate van onderhoud en worden bij optrekkend en afremmend verkeer snel kapot gereden.

Het is de vraag of een stil asfalt vanuit de wegbeheerder (gemeente Amsterdam) gewenst is gezien de snellere slijtage en frequenter onderhoud. Naast dit aspect spelen ook de kosten een belangrijke rol. Het aanbrengen van een stil asfalttype wordt verkeerskundig en financieel niet doelmatig geacht.

- Snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Reeds in 2023 is door de gemeente op een groot aantal wegen in de stad verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u om de stad verkeersveiliger, stiller en leefbaarder te maken.

- Terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt tot een geluidreductie. Voor een geluidreductie van 2 dB bijvoorbeeld zou het verkeer met ongeveer 35-40% van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van de gemeente voorzien hier niet in.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Door het toepassen van geluidschermen langs de binnenstedelijke wegen kunnen extra geluidreducties worden behaald. Het plaatsen van schermen langs stedelijke wegen is stedenbouwkundig niet gewenst vanwege onder meer de sociale veiligheid.

Maatregelen aan de ontvangzijde
Bij geluidgevoelige functies waar niet de grenswaarde maar wel de standaardwaarde wordt overschreden, kan een niet-geluidgevoelige gevel (met bouwkundige maatregelen, een dove gevel) alleen worden ingezet bij overschrijding van de grenswaarde. Nu de grenswaarde voor verkeersgeluid nergens wordt overschreden, kan voor de woonschepen geen dove gevel worden ingezet.

5.3.7.2 Conclusie ten aanzien van hogere geluidwaarden

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt voorgesteld om voor het geluid door gemeentewegen hogere geluidwaarden toe te staan tot ten hoogste 55 $L_{den.}$

5.3.7.3 Geluidluwe zijde

Bij het verlenen van een hogere waarde worden de volgende aanvullende voorwaarden gesteld door de gemeente Amsterdam (Interim geluidbeleid 2024):

- Woningen waarvoor een hogere geluidwaarde wordt vastgesteld, moeten beschikken over tenminste één geluidluwe gevel.
- Er is geen sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting (toetsing gecumuleerde geluid).

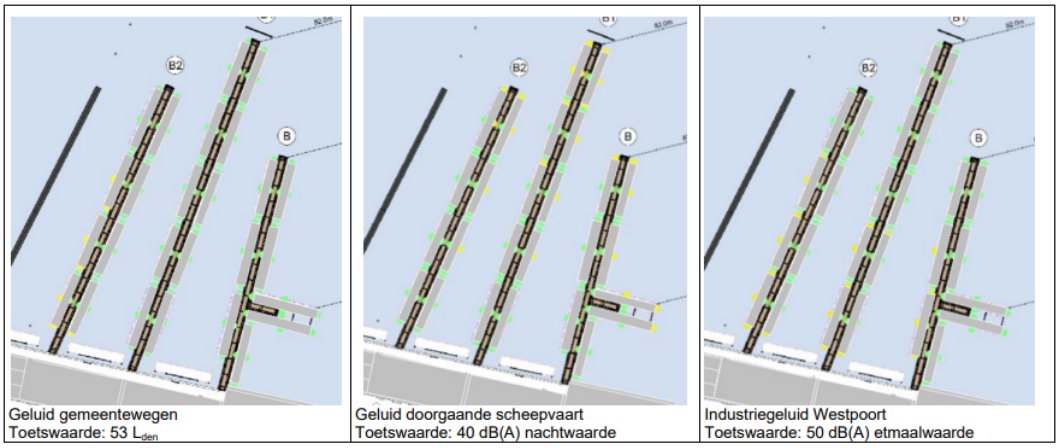
Deze bovenstaande gestelde voorwaarden gelden ook voor woonschepen. Een geluidluwe gevel heeft een per bronsoort gesommeerde geluidwaarde van ten hoogste de standaardwaarde (53 dB(A) voor geluid door gemeentewegen en 50 dB(A) voor industriegeluid), of van ten hoogste 40 dB(A) nachtwaarde bij milieubelastende activiteiten en scheepvaart. Verblijfsruimten, vooral de slaapkamers, moeten grenzen aan de geluidluwe zijde.

De eisen ten aanzien van het geluid op woonschepen worden gesteld aan de ligplaats voor een woonschip, niet aan de daadwerkelijke gevels van de woonschepen, waardoor bij woonschepen gesproken wordt over een geluidluwe zijde.

Om te beoordelen of de woonschepen potentieel een geluidluwe zijde hebben, zijn de ligplaatsen gemodelleerd als een fictief gebouw, met een gebouw-hoogte van 3 meter.

In de onderstaande figuur zijn de geluidwaarden van de gemeentewegen en scheepvaart schematisch opgenomen. Hierin is door middel kleuren aangegeven welke zijde wel (groen) en niet (geel) direct aan te merken zijn als geluidluwe zijde.

Hoewel het nieuw berekende geluid door industrieterrein Westpoort voldoet aan de eerder vastgestelde hogere waarde, is de analyse van de geluidluwe zijden ook verricht voor dit industriegeluid. Het industriegeluid door industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West is van ondergeschikt belang en daarom verder wel buiten beschouwing gelaten.



Geluid gemeentewegen
Toetswaarde: 53 L_{den}

Geluid doorgaande scheepvaart
Toetswaarde: 40 dB(A) nachtwaarde

Industriegeluid Westpoort
Toetswaarde: 50 dB(A) etmaalwaarde

Uit bovenstaande blijkt dat dat alle ligplaatsen voor woonschepen beschikken over een geluidluwezijde voor geluid door wegverkeer.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

De gemeente moet bij het toelaten van activiteiten in het omgevingsplan in een aantal situaties toetsen aan omgevingswaarden voor lucht. De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (art. 2.1 en 2.4 Ow).

In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10) in acht nemen. Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

NIBM houdt in dat toegelaten activiteiten niet leiden tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM10 van 1,2 ìg/m3 of meer.

5.4.2 Besluitgebied

Voorliggend TAM-omgevingsplan voorziet in het realiseren van steigers op een afwijkende plek ten opzichte van de vigerende regeling uit het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. Ook maakt dit plan mogelijk dat een beperkt aantal woonschepen met afwijkende maatvoering een ligplaats inneemt.
Het aantal ligplaatsen en woonschepen neemt niet toe, waardoor het plan geen gevolgen heeft voor het aspect luchtkwaliteit.

5.5 Omgevingsveiligheid

5.5.1 Algemeen

Een van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Een viertal begrippen is van belang: het plaatsgebonden risico (PR), brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebieden (BAG, EAG en GAG), voorschriftengebieden en het groepsrisico (GR). Deze begrippen vullen elkaar aan en leiden gecombineerd met elkaar tot een voldoende (en afgewogen) beschermingsniveau per functie en locatie.

5.5.2 Regelgeving

De Omgevingswet geeft aan welke instructieregels worden gesteld over met het oog op het waarborgen van de veiligheid, het beschermen van de gezondheid en het beschermen van het milieu, met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen, in ieder geval ter uitvoering van de Seveso-richtlijn. Deze instructieregels zijn opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

De instructieregels gaan in op het plaatsgebonden risico, aandachtsgebieden, voorschriftengebieden en het groepsrisico in relatie tot beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties. Wat er onder beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties valt, is opgenomen in Bijlage VI van het Bkl. In de bijlagen VII, VIII, IX en X van het Bkl staan de risicovolle activiteiten genoemd.

5.5.3 Gemeentelijk beleid

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water of door buisleidingen in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van het bevoegd gezag kan worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder

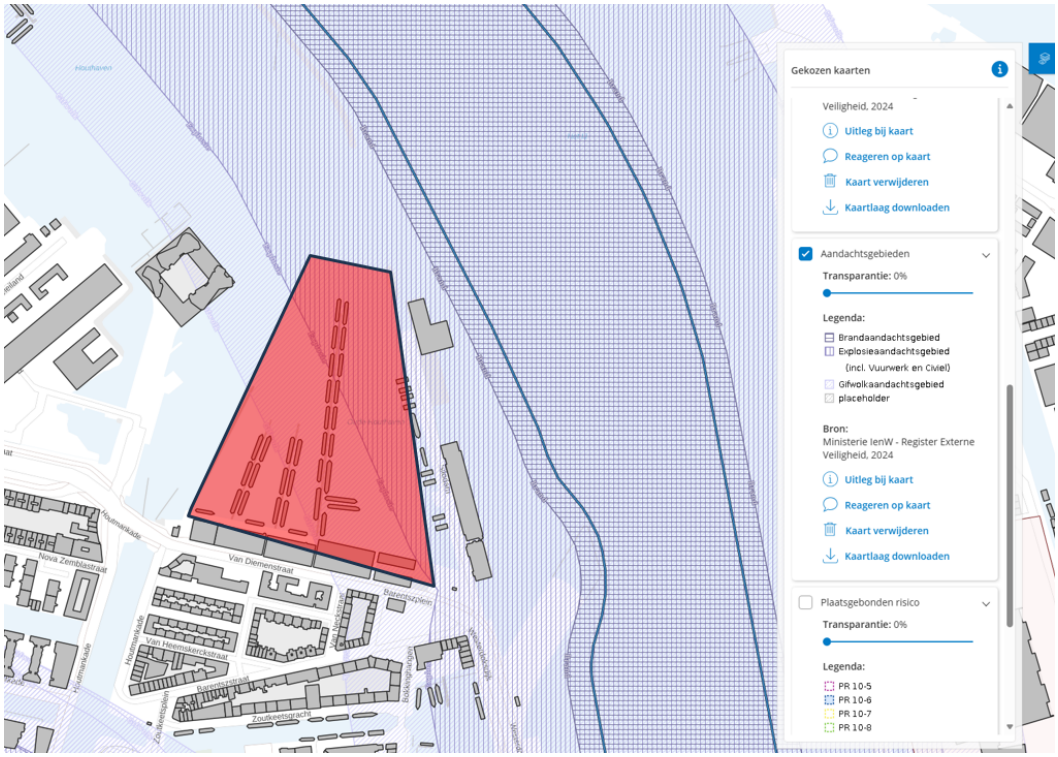
zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen.

Afwijking is mogelijk mits door het bevoegd gezag expliciet is toegestaan.

5.5.4 Besluitgebied

De nieuwe steigers blijven buiten het explosieaandachtsgebied, maar komen wel deels binnen het gifwolkaandachtsgebied.

Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied weer ten opzichte van nabij gelegen risicobronnen. De bestaande steigers zijn weergegeven.



Afbeelding 5.5.1: Uitsnede risicokaart en ligging plangebied (bron: risicokaart.nl)

Wanneer de steigers conform de huidige regeling uit het Omgevingsplan worden gerealiseerd, liggen ongeveer 6 ligplaatsen binnen het Explosieaandachtsgebied (EAG). Door het verleggen van de steigers liggen er minder (ongeveer 2) ligplaatsen binnen het EAG. De wijziging van de steigers van de Oude Houthaven zorgt voor een afname van ligplaatsen binnen het EAG.

Een deel van de ligplaatsen ligt binnen het gifwolkaandachtgebied (GAG). Officieel geldt het GAG echter nog niet, deze gaat waarschijnlijk vanaf januari 2026 gelden.

Voor bouwwerken in het GAG geldt de bouwmaatregel dat het pand voorzien is van handmatig afsluitbare ventilatie. De handmatig afsluitbare ventilatie is een standaard bouwmaatregel. Ook bouwwerken buiten het GAG moeten hierover beschikken.

Conclusie

Het TAM-omgevingsplan is uitvoerbaar op het aspect omgevingsveiligheid.

5.6 Bodem en ondergrond

5.6.1 Wettelijk kader

In het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient voorkomen worden dat bodemgevoelige activiteiten op verontreinigde grond plaats vinden. Gelet hierop bevat paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie.

Een bodemgevoelige locatie is:

1. een locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit;
2. een onmiddellijk aan een bodemgevoelig gebouw grenzende aaneengesloten tuin of een daaraan grenzend aaneengesloten terrein.

Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn of een woonschip of woonwagen, met uitzondering van een bijbehorend bouwwerk van ten hoogste 50 m^2. Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

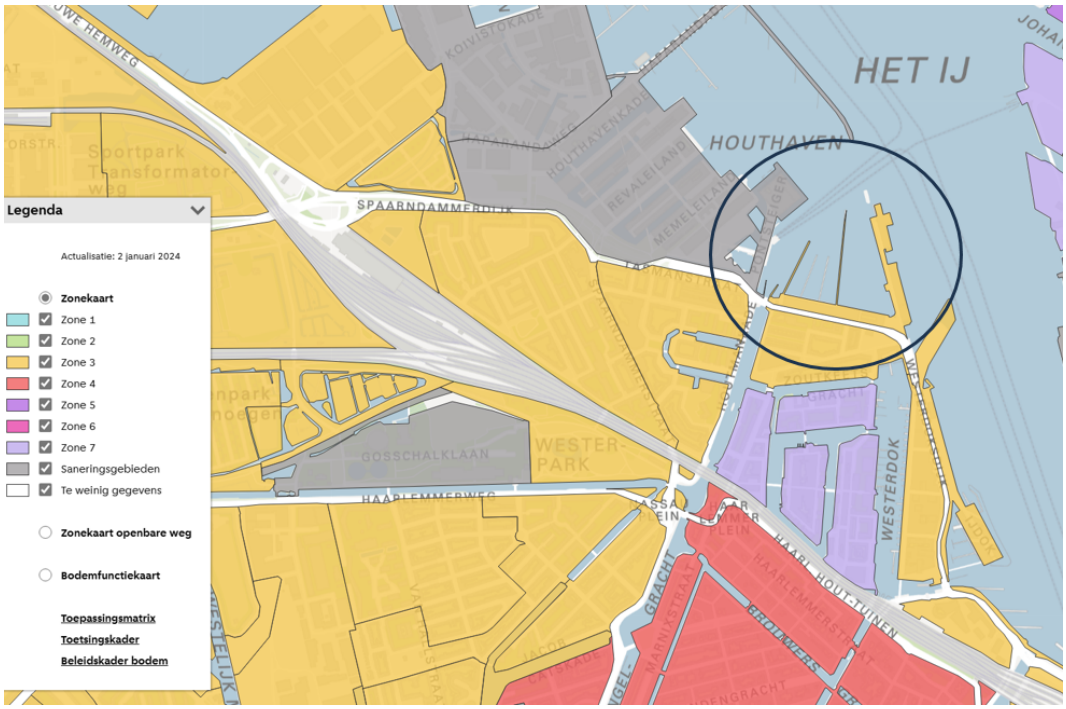
Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (zie hiervoor de artikelen 22.29 en 22.30 van het omgevingsplan evt aanpassen na vaststelling basisregeling). Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelig gebouw aannemelijk te zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan (al dan niet dossier-) onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het besluitgebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van de wijziging van het omgevingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

5.6.2 Bodemkwaliteitskaart gemeente Amsterdam

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit heeft de gemeenteraad de Nota bodembeheer Amsterdam en de daarbij horende bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De Nota bodembeheer bevat onder meer het gebiedsspecifiek beleid voor het toepassen van grond en baggerspecie. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de wettelijke grondslag van die besluiten vervallen. Om een rechtsvacuüm te voorkomen voorziet artikel 22.1, onder b, van de Omgevingswet erin dat het gebiedsspecifiek beleid en de bijbehorende kaarten onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Op termijn worden deze kaarten en besluiten omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Bijlage 3A bij de Nota bodembeheer is de zonekaart waarin verschillende zones zijn gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op

mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie.



Afbeelding 5.6.1: uitsnede bodemkwaliteitskaart gemeente Amsterdam

Zones 1 en 2 op de bodemkwaliteitskaart hebben betrekking op locaties met een relatief schone bodem. Voorafgaand het bouwen van een bodemgevoelige gebouw is in deze zones in principe een vooronderzoek (dossieronderzoek) voldoende, tenzij dat onderzoek aanleiding geeft voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

5.6.3 Besluitgebied

De voorgenomen bouw van de steigers vindt plaats in gebied dat niet in kaart is gebracht op de Bodemkwaliteitskaart (de steigers liggen in het water).

Er vinden voor het plaatsen van de steigers geen substantiële bodemingrepen plaats en er worden ligplaatsen mogelijk gemaakt.

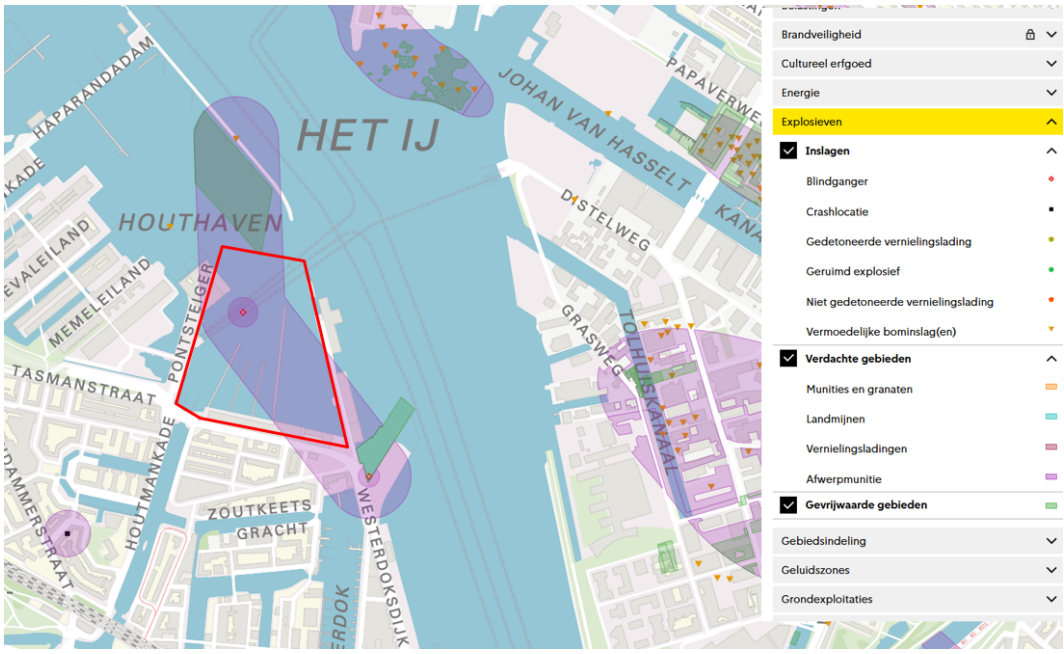
Het aspect bodem hoeft daardoor niet verder inzichtelijk gemaakt te worden.

5.6.4 Niet gesprongen explosieven

Niet-gesprongen explosieven zijn ontplofbare oorlogsresten, bijvoorbeeld uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog. Ze leveren een gevaar op als ze verplaatst of aangeraakt worden bij graaf- of baggerwerkzaamheden. In Amsterdam wordt de NGE-bodembelastingskaart bijgehouden. NGE staat voor Niet Gesprongen Explosieven. Op deze 'bommenkaart' is te zien waar mogelijk oude vliegtuigbommen (blindgangers) uit WOII in de bodem zitten. Deze informatie is van belang voor het inplannen of uitvoeren van grootschalige (grond)werkzaamheden. Wanneer een gebied als 'verdacht' is aangemerkt is een uitgebreid bodemonderzoek nodig, tenzij de grond sinds 1945 geroerd is of nieuwe grondlagen zijn aangebracht.

Besluitgebied

De projectlocatie is op de bommenkaart gemeente Amsterdam aangewezen als verdacht gebied voor afwerpmunitie.

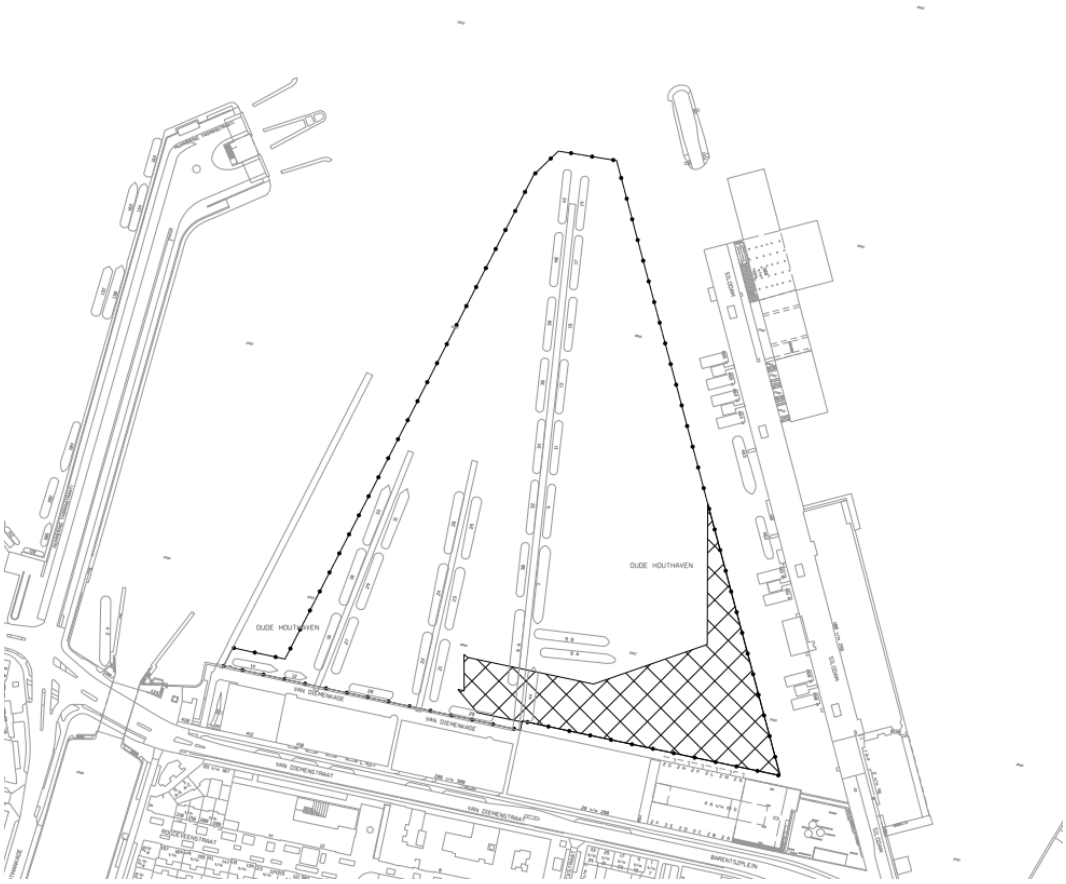


Afbeelding 5.6.2: uitsnede bommenkaart Amsterdam (bron: data.amsterdam.nl)

In verband met de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten (er kan afwerpmunitie met een gewicht van 250 of 500 lbs in de waterbodem voorkomen) heeft T&A Survey B.V., in opdracht van de gemeente Amsterdam, een Notitie Explosieven opgesteld.

Geconcludeerd wordt dat werkzaamheden regulier uitgevoerd kunnen worden bij de delen waar tijdens WOII een waterkolom van minimaal 8 m aanwezig was en waar de waterbodem naoorlogs 1.5 m is afgegraven.

Waar de waterhoogte minder dan 4 m bedroeg tijdens WOII wordt aanbevolen nader onderzoek uit te laten voeren door een gecertificeerd opsporingsbedrijf.



Afbeelding 5.6.3: nader te onderzoeken gebied

Het verdachte gebied met een diepte van minder dan 4 meter is in bovenstaande afbeelding aangegeven met een arcering.

De volledige notitie is opgenomen als Bijlage 6.

Het nader onderzoek zal voorafgaand aan de daadwerkelijke bouwwerkzaamheden uitgevoerd moeten worden.

5.7 Water

5.7.1 Regelgeving

Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving

Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd.

In verband met de waterveiligheid bepaalt artikel 5.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dat een

omgevingsplan moet waarborgen dat er geen belemmeringen ontstaan voor de instandhouding, het onderhoud of de versterking van de primaire waterkering.

Omgevingsverordening provincie Noord-Holland

De provincie heeft als taak de kwaliteit van het grondwater te beschermen in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 2.18 Omgevingswet). In de omgevingsverordening moet de provincie daarom regels opnemen voor het beschermen van de kwaliteit van het grondwater. De grondwaterbeschermingsgebieden liggen buiten het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Op grond van artikel 6.84 van de Omgevingsverordening NH2022 moet het omgevingsplan voorzien in regels die waterkerende activiteiten beschermen.

In principe zijn in het werkingsgebied van de regionale waterkeringen – de beschermingszone - op grond van artikel 6.85 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Alleen in overeenstemming met de waterbeheerder en de provincie is dit mogelijk. Onderstaande afbeelding geeft de regionale waterkeringen aan.

Het TAM-omgevingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk binnen werkingsgebieden van regionale waterkeringen dan wel de beschermingszone van dergelijke keringen.

Waterschapsverordening

In de Waterschapsverordening zijn regels gesteld over onder meer de compensatie van verhard oppervlak in verband met het verlies aan waterberging in de bodem en de verhoogde afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende waterberging te worden aangelegd, zodat dit niet afgewenteld wordt op de omgeving. Daarom dient waterneutraal te worden gebouwd. Voldoende compenserende maatregelen dienen hiertoe getroffen te worden. Een maatwerkberekening is vereist waar het om een aanzienlijke verharding gaat, om de benodigde waterbergingscapaciteit te kwantificeren.

Standaard wordt gecompenseerd in vergroting van het wateroppervlak. Maar als gevolg van verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor de openbare ruimte vaak multifunctioneel wordt benut. Hierdoor is de ruimte beperkt om waterberging te realiseren. Er zijn vormen van waterberging ontwikkeld die een alternatief kunnen vormen voor het realiseren van extra oppervlaktewater. De beleidsregels van het hoogheemraadschap geven ruimte aan de toepassing van deze andere vormen van waterberging.

In de Waterschapsverordening Amstel, Gooi en Vecht, artikel 2.4 lid 1, is bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning het verhard oppervlak in stedelijk gebied uit te breiden met meer dan 1.000m^2. In artikel 2.5 lid 1 van de verordening is bepaald dat de toename van de afvoer van hemelwater vanaf verhard oppervlak op het watersysteem wordt gecompenseerd door open water met een omvang van 10% van de uitbreiding van het verhard oppervlak.

Voorliggend TAM-omgevingsplan leidt niet tot een toename van verhard oppervlak, dan wel een toename van de afvoer van hemelwater vanaf verhard oppervlak.

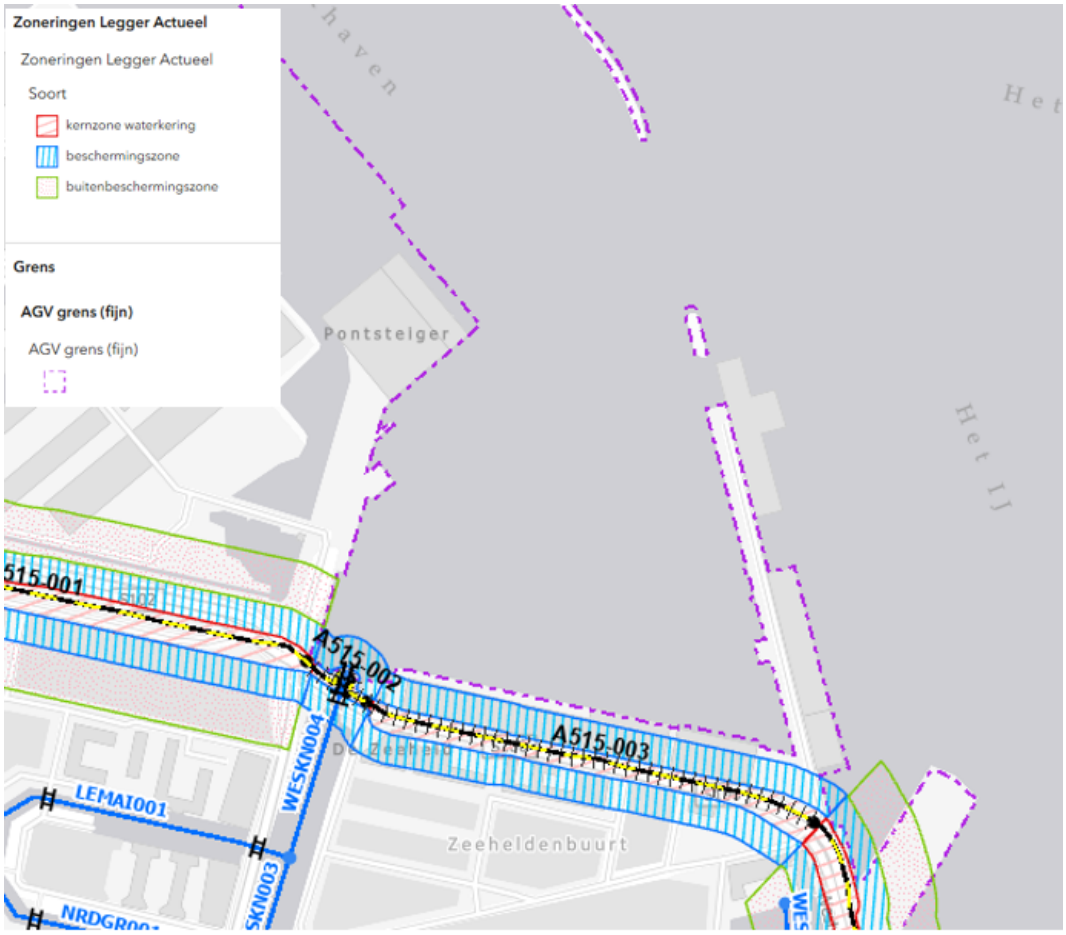
Overige vergunningplichtige activiteiten

Voor activiteiten in en rondom beperkingengebieden zoals bijvoorbeeld een oppervlaktewaterlichaam,

een waterkering of dijklichaam, het aanleggen van een bouwwerk, maar ook het onttrekken van grondwater is een omgevingsvergunning van het waterschap vereist.

5.7.2 Besluitgebied

Onderstaande afbeelding geeft de grens van het beheersgebied van Waterschap AGV weer.



Afbeelding 5.7.1: beheersgebied waterschap AGV (bron: waterschap AGV)

Het besluitgebied valt buiten het beheersgebied van het waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). Het Havenbedrijf (Nautisch beheer) voert namens Rijkswaterstaat het beheer uit.

Waterkeringen

Het TAM-omgevingsplan maakt het niet mogelijk dat activiteiten worden uitgeoefend binnen – of in een gebied nabij een waterkering. De nieuwe steigers worden in de Oude Houthaven gerealiseerd.

Waterberging

Het TAM-omgevingsplan leidt niet tot een toename van verharding. Compensatie is niet noodzakelijk.

Gebruik materialen

Voor de bouw van de steigers worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

Grondwater
Er is geen sprake van onderkeldering van gebouwen of bouwwerken. Het laten uitvoeren van geohydrologisch onderzoek is niet aan de orde.

Ondergrondse gebouwen
Het TAM-omgevingsplan maakt geen ondergrondse bebouwing mogelijk.

Waterkwaliteit

Het TAM-omgevingsplan leidt niet tot een verslechtering van de waterkwaliteit. Bij de realisatie van de steigers worden niet uitlogende materialen gebruikt.

5.8 Ecologie

5.8.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast. Het wijzigen van het omgevingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Bij alle plannen/projecten in parken, groengebieden, de Hoofdgroenstructuur en NNN wordt in een vroegtijdig stadium een ecoloog geraadpleegd. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet rekening worden gehouden bij de vaststelling van het omgevingsplan.

5.8.2 Beleid en regelgeving

Natura 2000

Op grond van de Vogel- en van de Habitatrichtlijn zijn door de Europese lidstaten gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Voor die gebieden geldt een zware bescherming en zijn doelstellingen voor de daar voorkomende beschermde planten- of diersoorten vastgesteld.

Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante negatieve effecten heeft op de soorten en/of habitattypen waar doelstellingen voor zijn. Sommige negatieve effecten, zoals die van stikstof, kunnen ver reiken.

De natuurbeschermingswetgeving vereist dat het zeker moet zijn dat significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan of project uitgesloten zijn, voordat toestemming verleend wordt voor dat plan of project. Als het niet op voorhand zeker is dat dergelijke effecten uitgesloten zijn,

moet een zogenoemde passende beoordeling opgesteld worden en bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (namens deze: de Omgevingsdienst Noord-Holland-Noord) een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor een Natura2000-activiteit. Als uit de passende beoordeling blijkt dat die effecten ook niet met te treffen maatregelen kunnen worden uitgesloten, dan moet de zogenoemde ADC-toets worden doorlopen: er zijn geen Alternatieven, er is sprake van Dwingende redenen van openbaar belang en er vindt Compensatie plaats. Dit moet in het te nemen besluit gemotiveerd worden.

Natuurnetwerk Nederland
Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN.

Beschermde soorten
Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden. Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

Hoofdgroenstructuur

De Hoofdgroenstructuur bevat de minimaal benodigde hoeveelheid stedelijk groen en bijbehorende waterstructuren. Het gaat om bestaand groen met een wijkoverstijgende functie. Daarnaast kan de waarde van een groengebied een reden zijn om het aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen. Denk hierbij aan waarde voor een klimaatbestendige stad, voor de gezondheid of voor de natuur. Om een groen netwerk te realiseren zijn verbindingen nodig. Daarom vallen ook die onder de Hoofdgroenstructuur. Op de toetskaart in het beleidskader staan alle bestaande groengebieden ingetekend die tot de Hoofdgroenstructuur behoren.

Om de diversiteit van het groen te bewaken wordt gewerkt met zogenaamde 'groentypen'. In het ene groentype kan meer dan in het andere groentype. Zo biedt een stadspark gericht ruimte aan voorzieningen om te wandelen, fietsen, sporten en spelen of elkaar te ontmoeten, naast groene attracties zoals een natuurpad, bloemweide, rosarium of kruidentuin. In een natuurpark draait het juist om beleving van natuur en stilte. Beschermen en bevorderen van de natuurwaarden en biodiversiteit zijn hier het meest belangrijk.

De groenfunctie van de Hoofdgroenstructuur wordt streng 'bewaakt': alleen plannen of initiatieven die zorgen voor een verbetering van de Hoofdgroenstructuur zijn toegestaan. Initiatieven die daarentegen een aantasting ervan vormen niet.

5.8.3 Besluitgebied

5.8.3.1 Ecologie

Staro BV heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een Quickscan natuur uitgevoerd. In deze paragraaf is een samenvatting van de onderzoeksresultaten opgenomen. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 4.

Natura 2000-gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 5 km afstand. Het besluitgebied ligt buiten Natura 2000-gebied. Effecten kunnen uitsluitend optreden als gevolg van externe werking. Via een AERIUS-berekening zijn eventuele effecten berekend. Voor de uitkomst van deze berekening wordt verwezen naar subparagraaf 5.8.3.1 Uitkomsten Stikstofdepositieonderzoek.

Natuurnetwerk Nederland

Het besluitgebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Gezien de relatief grote afstand tussen het projectgebied en het NNN en de aard van de voorgenomen werkzaamheden is het uit te sluiten dat de voorgenomen werkzaamheden een negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

Hoofdgroenstructuur

Het besluitgebied maakt geen onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. Het dichtstbijzijnde gebied dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur ligt op circa 350 meter afstand ten oosten van het projectgebied. Dit betreft het Stenenhoofd. Het projectgebied behoort niet tot de hoofdgroenstructuur van gemeente Amsterdam. Het is daarom uit te sluiten dat de voorgenomen werkzaamheden een negatief effect hebben op de op de hoofdgroenstructuur van gemeente Amsterdam.

Ecologische structuur
Het besluitgebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische structuur. Het is daarom uit te sluiten dat de werkzaamheden een negatief effect hebben op de ecologische structuur van gemeente Amsterdam. De werkzaamheden zorgen niet voor het ontstaan van knelpunten. Bij dit project zijn geen mogelijkheden om bestaande knelpunten op te heffen.

Hoofdbomenstructuur

Binnen het besluitgebied komen geen bomen voor die onderdeel zijn van de Hoofdbomenstructuur. Negatieve effecten door uitvoering van de werkzaamheden ten aanzien van de Hoofdbomenstructuur zijn uitgesloten.

KRW Oppervlaktewaterlichamen
Het water in het besluitgebied is aangewezen als KRW-oppervlaktewaterlichaam. Het project dat met voorliggend TAM-plan mogelijk wordt gemaakt, kan invloed hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater en de ecologische toestand. Door de werkzaamheden en de verwijdering van de oude

steigers zal waterflora met daaraan verbonden waterfauna worden vernietigd en mogelijk grond worden omgewoeld. Hierdoor zal ook habitat van de voorkomende vissen veranderen en tijdelijk verdwijnen. Door het plaatsen van de nieuwe steigers zal grond worden omgewoeld, waardoor vertroebeling van het water zal ontstaan. Na afronding van de werkzaamheden zal de situatie herstellen en vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.

Beschermde soorten

In het besluitgebied komen mogelijk verschillende soorten voor die zijn beschermd. Voor verschillende beschermde vaatplanten (muurflora) is er geschikte habitat.

De muurflora groeit op en uit de kademuur. Mogelijk gaat beschermde habitat verloren op de plekken waar de nieuwe steigers aan de kademuur worden bevestigd. Zodra duidelijk is op welke wijze de werkzaamheden uitgevoerd zullen worden en in hoeverre mogelijk beschermde muurflora verloren gaat, zal een ecologisch deskundige de kademuur inspecteren op aanwezige beschermde muurflora. Indien beschermde muurflora verloren gaat, zal deze gespaard moeten worden of verplant worden naar een geschikte locatie.

Het water in het projectgebied kan als foerageergebied gebruikt worden door vleermuizen. De geplande werkzaamheden zullen een tijdelijk negatief effect hebben op het foerageergebied. In de directe omgeving is echter genoeg ander geschikt foerageergebied. Na afronding van de werkzaamheden is het projectgebied weer geschikt als foerageergebied.

Tevens kan verstoring van foeragerende vleermuizen binnen het projectgebied plaatsvinden door gebruik van (extra) kunstlicht bij uitvoering van de werkzaamheden en wanneer in de nieuwe situatie extra verlichting wordt geplaatst.

Tijdens de werkzaamheden kunnen er geschikte omstandigheden ontstaan voor rugstreeppadden. Van belang is dat dit wordt vermeden door zandhopen af te dekken en geen ondiepe waterplassen in het terrein te laten liggen. Deze maatregel dient te worden geborgd in een Ecologisch Werkprotocol.

Zodra de werkzaamheden concreet zijn, is een nader onderzoek naar de aanwezigheid van muurflora noodzakelijk. Middels dit onderzoek kunnen de mogelijk negatieve effecten op beschermde muurflora in kaart worden gebracht. Indien uit het nader onderzoek blijkt dat voorafgaand aan de werkzaamheden een vergunning van de Omgevingswet moet worden verkregen, dient een aanvraag voor een omgevingsvergunning bij het Omgevingsloket te worden ingediend.

Bij de aanvraag dient ook een mitigatieplan/activiteitenplan ingediend te worden. Hierin staat onder andere welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen zullen worden.

Het TAM-omgevingsplan staat het uitvoeren van mitigerende en compenserende maatregelen niet in de weg.

5.8.3.2 Stikstofdepositieonderzoek

Els & Linde heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 5).

Het onderzoek is uitgevoerd voor de Natura 2000-gebieden Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske (afstand 4,5 km) en Polder Westzaam (afstand 7,1 km). Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand van het perceel.

Zowel de bouwfase als de gebruiksfase zijn onderzocht. Uit de berekeningen volgt dat er zowel tijdens de bouwfase als de gebruiksfase geen verhoogde depositie ontstaat op Natura 2000-gebieden. Een vergunning is niet nodig.

5.9 Cultuurhistorie en archeologie

5.9.1 Algemeen

Cultureel erfgoed is overal in onze samenleving aanwezig. In musea, historische binnensteden en in het landelijk gebied. Maar ook in de bodem en onder water. En als immaterieel erfgoed in tradities, rituelen en verhalen. Het vertelt over waar we vandaan komen, wie wij zijn en hoe we ons ontwikkelen.

Cultureel erfgoed is als onderdeel van de fysieke leefomgeving medebepalend voor de kwaliteit van die leefomgeving. Het gaat hierbij om bekende of aantoonbaar te verwachten overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden en de terreinen waarin of waarop deze zich bevinden (archeologische monumenten) en andere door de mens tot stand gebrachte of in wisselwerking tussen de mens en omgeving ontstane objecten, ensembles, patronen en structuren (gebouwde en aangelegde monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen), die onderdeel uitmaken van onze fysieke leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

Cultureel erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de omgevingskwaliteit van Amsterdam en biedt aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is bepalend voor hoe bewoners en bezoekers de stad beleven. Door de eeuwen heen zijn unieke plekken ontstaan die ieder op eigen wijze bijdragen aan de kwaliteit van de stad en waarmee mensen zich verbonden voelen. Niet alleen de beschermde stadsgezichten zoals de grachtengordel. Plan Zuid van H.P. Berlage, een deel van de Westelijke Tuinsteden, de tuin- en dijkdorpen en de vele gebouwde monumenten in de stad hebben cultuurhistorische waarde. Ook historische landschappelijke structuren en elementen zoals waterwegen, dijken en archeologische resten in de bodem zijn waardevol. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke opbouw van Amsterdam als lobbenstad, gelegen te midden van waardevolle cultuurlandschappen. Ten slotte is ook de rijke traditie van integraal stedenbouwkundig ontwerpen in Amsterdam een vorm van (immaterieel) erfgoed.

5.9.2 Regelgeving

De Omgevingswet en de uitvoeringsregels (AMvB's en Omgevingsregeling) regelen waar het gaat om het behoud van cultureel erfgoed bepaalde zaken landelijk, maar de toepassing en uitvoering van de regelgeving vinden veelal lokaal plaats, in het omgevingsplan. Het omgevingsplan beziet alle aspecten van de fysieke leefomgeving op integrale wijze, inclusief cultureel erfgoed en is daarmee het eerst aangewezen instrument om uitvoering te geven aan behoud van cultureel erfgoed. De vrijheid om daar op lokaal niveau een eigen invulling aan te geven, wordt ingekaderd door de Omgevingswet en de AmvB's (bijvoorbeeld het daarin gehanteerde begrippenkader en de instructieregels), provinciale instructieregels en instructiebesluiten van het Rijk of de provincie.

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.

Het rekening houden met cultureel erfgoed betekent dat het bevoegd gezag een analyse moet maken van het aanwezige cultureel erfgoed en de conclusies daarvan moet vertalen in het omgevingsplan. Het bevoegd gezag moet daartoe een toereikend beschermingsregime instellen. Dit vertaalt zich over het

algemeen in regels in het omgevingsplan die ertoe kunnen leiden dat bepaalde activiteiten in het geheel niet kunnen plaatsvinden of dat activiteiten slechts onder beperkingen kunnen plaatsvinden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden.

5.9.3 Te beoordelen aspecten

5.9.3.1 Archeologie

De bodem van Amsterdam zit vol met overblijfselen uit het verleden. Bijzondere schatten die verbonden zijn met het allereerste begin van Amsterdam en daardoor behoren tot het collectief geheugen van de stad en haar inwoners. De gemeente heeft de wettelijke verplichting om archeologische belangen mee te wegen in bouwprocessen en stedelijke ontwikkeling, en om onderzoek in te passen. Dit was reeds op grond van de Erfgoedwet voorgeschreven en in de Omgevingswet is dit nog een keer benadrukt, met de toevoeging dat de archeologische verwachting goed onderbouwd moet zijn.In de Omgevingswet wordt in de begripsbepalingen voor de definitie van archeologisch monument verwezen naar artikel 1.1 van de Erfgoedwet. Een archeologische toevalsvondst van algemeen belang is onder de Omgevingswet een “onverwachte vondst in of op de bodem, anders dan bij het doen van opgravingen als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet, voor zover evident of vermoedelijk van algemeen belang uit het oogpunt van de archeologische monumentenzorg”.

Gemeenten moeten in het omgevingsplan rekening houden met bekende archeologische monumenten en met aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Aantoonbaar te verwachten betekent dat de mogelijkheid tot het aantreffen van een archeologisch monument goed onderbouwd moet zijn.

Besluitgebied

Voor het plangebied geldt uitzondering van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m^2 (BO 09-082 Westerpark Noord, september 2009). Indien de voorgenomen bodemingreep uitsluitend bestaat uit het aanbrengen van funderingspalen voldoet het project aan dit vrijstellingscriterium. Mocht echter een aaneengesloten oppervlak groter dan 10.000 m^2 worden verstoord (bijvoorbeeld door baggerwerkzaamheden), dan dient de opdrachtgever een bureauonderzoek te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein nader wordt vastgesteld.
Hiernaast geldt conform de Monumentenwet een meldingsplicht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.9.3.2 Cultuurhistorie

Voorliggend TAM-omgevingsplan valt niet binnen beschermd stads- of dorpsgezicht. Daarnaast ziet het plan alleen op het realiseren van steigers ten behoeve van ligplaatsen voor schepen. Ook maakt dit plan mogelijk dat een beperkt aantal woonschepen met afwijkende maatvoering een ligplaats inneemt.

5.10 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Er wordt duurzaam gebouwd met keurmerk 100% FSC hout, dat als regulier materiaal voor steigerdek wordt gebruikt in Amsterdam.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Omgevingsplan

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en sindsdien heeft de gemeente één omgevingsplan voor het hele grondgebied. Het omgevingsplan bestaat onder andere uit alle bestemmingsplannen.

Het omgevingsplan kan worden gewijzigd. Bij een wijziging van het omgevingsplan moeten de STOP-TPOD (Standaard voor officiële publicaties en Toepassingsprofielen omgevingsdocumenten) standaarden gehanteerd te worden.

Omdat het vooralsnog niet mogelijk is het omgevingsplan te wijzigen middels STOP-TPOD, kan gebruik gemaakt worden van TAM-IMRO (Tijdelijke Alternatieve Maatregel - InformatieModel Ruimtelijke Ordening) om het omgevingsplan te wijzigen.

De TAM-IMRO wijziging omgevingsplan maakt juridisch onderdeel uit van het omgevingsplan.

6.2 Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Algemeen regelt in lid 1.1 sub a dat dit TAM-omgevingsplan onderdeel is van het Omgevingsplan Amsterdam.

In sub b is geregeld dat dit TAM-omgevingsplan niet het gehele onderliggende bestemmingsplan vervangt, maar slechts een beperkt aantal artikelen. De overige artikelen uit het onderliggende bestemmingsplan Oude Houthaven blijven van toepassing.

Artikel 2 Begripsbepalingen bevat de begripsbepalingen, die in aanvulling op het omgevingsplan Amsterdam, van toepassing zijn.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijke regels over het gebruik van gronden en bouwwerken

De regels in dit hoofdstuk zijn deels in aanvulling en deels ter vervanging van regels uit het omgevingsplan Amsterdam. De regels in dit hoofdstuk hebben betrekking op het toegestane gebruik van locaties en het gebruik van gronden en bouwwerken.

De regels uit Artikel 3 Water zijn bedoeld ter vervanging van de regels over maatvoering uit het bestemmingsplan Oude Houthaven. Dit artikel maakt het mogelijk dat op een aantal ligplaatsen woonschepen met een afwijkende maatvoering zijn toegestaan (artikel 3.1 lid b).

De ligplaatsen met afwijkende maatvoering die voorliggend plan mogelijk maakt zijn alleen bedoeld voor woonschepen die deel uitmaken van het verdeelproces ligplaatsen Houthavengebied.

Hoofdstuk 3 Slotbepaling, bevat in Artikel 4 Slotbepaling de bepaling hoe het TAM-omgevingsplan moet worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor het plan worden gedragen door de gemeente Amsterdam. De economische uitvoerbaarheid is hiermee verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Participatie

De gemeente vindt het belangrijk om het TAM-omgevingsplan goed te laten aansluiten bij de plannen voor het bouwen van nieuwe steigers. De nieuwe steigers moeten ook gebruikt kunnen worden voor de schepen met iets grotere afmetingen die nu ook al in de Oude Houthaven liggen afgemeerd.

Er is zodoende gekozen voor een vorm van participatie die gericht is op informeren over de procedure om tot wijziging van het omgevingsplan te komen. Daarnaast kan iedereen reageren met een zienswijze op het ontwerp omgevingsplan.

Bijgesloten participatieplan geeft meer inzicht op de voorgenomen participatie, zie Bijlage 7.

7.2.2 Adviespartners

TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven 1e wijziging is aan verschillende adviespartners toegezonden, waaronder:

- Havenbedrijf Amsterdam
- Waterschap AGV
- V&OR/ stedelijk beheer Amsterdam

De adviespartners hebben geen opmerkingen bij het TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven 1e wijziging.

7.2.3 Ter inzage legging en zienswijzen

Na vrijgave ligt het ontwerp TAM-Omgevingsplan H22K Oude Houthaven 1e wijziging voor zes weken ter inzage. Binnen deze zes weken kan iedereen zienswijzen indienen. Dit kan schriftelijk of mondeling.