



**Ontwerp bestemmingsplan De Houthaven**  
Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam  
Toelichting  
26 januari 2009

# Ontwerp bestemmingsplan De Houthaven

Stadsdeel Westerpark  
Gemeente Amsterdam

## Toelichting



**Ontwerp bestemmingsplan De Houthaven**  
Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam  
Toelichting  
26 januari 2009

## INHOUDSOPGAVE

	<i>Pagina</i>
<b>1. Inleiding</b> .....	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doelstelling.....	3
1.2 Ligging plangebied.....	3
1.3 Plangrenzen.....	4
1.4 Opbouw van deze toelichting.....	4
<b>2. Plangebied en planvorming</b> .....	<b>5</b>
2.1 Ontstaansgeschiedenis.....	5
2.2 Situatie voorafgaand aan planvorming.....	7
2.3 Beschrijving huidige situatie.....	8
2.4 Planhistorie.....	11
2.5 Stedenbouwkundige Planvorming.....	13
2.6 Ontwikkelingen buiten het plangebied.....	19
<b>3. Plankader</b> .....	<b>20</b>
3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen.....	20
3.2 Europees en rijksbeleid.....	21
3.3 Provinciaal beleid.....	24
3.4 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam.....	27
3.5 Gemeentelijk beleid.....	30
3.6 Stadsdeelbeleid.....	39
<b>4. Motivatie</b> .....	<b>44</b>
4.1 Ruimtelijke structuur.....	44
4.2 Wonen.....	45
4.3 Hotels.....	46
4.4 Maatschappelijke voorzieningen.....	46
4.5 Kantoren, bedrijven, PDV en horeca.....	47
4.6 Water.....	49
4.7 Groen en openbare ruimte.....	50
4.8 Verkeer en parkeren.....	51
<b>5. Milieuaspecten</b> .....	<b>52</b>
5.1 Bodem.....	52
5.2 Geluid.....	53
5.3 Kabels, leidingen en straalpaden.....	58
5.4 Externe veiligheid.....	58
5.5 Waterhuishouding.....	62
5.6 Ontgrondingen.....	65
5.7 Natuurtoets.....	66
5.8 Hoogbouw.....	67
5.9 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie.....	68
5.10 Luchtkwaliteit.....	70
5.11 Wet Luchtvaart.....	73
5.12 MER(beoordelings)plicht.....	74
5.13 Beperkingen ten gevolge van overige bedrijven.....	76
5.14 Lichthinder.....	77
5.15 Tunnelveiligheid.....	77
5.16 Duurzaamheid.....	79
5.17 Windhinder.....	81

<b>6.</b>	<b>Toelichting op de werking van het bestemmingsplan .....</b>	<b>82</b>
6.1	Principe bestemmingsplanregeling .....	82
6.2	Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging .....	87
6.3	Standaardisatie en digitalisering .....	88
6.4	Opbouw van het bestemmingsplan .....	88
<b>7.</b>	<b>Uitvoerbaarheid .....</b>	<b>91</b>
7.1	Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid .....	91
7.2	Maatschappelijk overleg .....	92
7.3	Ambtelijk overleg .....	92

## Bijlagen

### 1. SANERINGSPLANNEN:

- Omegam: "Bodemonderzoek ter plaatse van de voorziene ondertunneling van de Spaarndammerdijk te Amsterdam" (24 februari 1998)
- Gemeente Amsterdam: "Saneringsplan waterplan Houthaven te Amsterdam" (2 augustus 2000)
- Van Dijk Geo- en Milieutechniek: "Saneringsplan bedrijventerrein Houthaven te Amsterdam" (12 juli 2001)
- Gemeente Amsterdam, dienst waterbeheer en riolering: "Evaluatierapport sanering waterbodembodem Houthaven te Amsterdam" (april 2002)
- Tebodin: "Evaluatierapport Archangelweg 2/ Gevleweg 55" (oktober 2002)
- De Ruiters Boringen en Bemalingen bv: "Saneringsplan Houthaven Woonpieren te Amsterdam" (10 juli 2003)
- Gemeente Amsterdam, Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Beschikking ingevolge de Wet Bodembescherming, deel wonen/bedrijven" (28 januari 2004)
- Concept Herziening saneringsplan Houthavens Woonpieren (29 mei 2007)
- Verkennend waterbodemonderzoek Pontsteiger (4 maart 2008)
- Infrasoil: "Actualiserend bodemonderzoek Houthavens te Amsterdam" (21 mei 2008)
- Beoordeling Basisdocument Blok 0 (17 november 2008)
- Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Archiefonderzoek locatie Tunneltracé Houthaven te Amsterdam" (24 november 2008)

### 2. ARCHEOLOGIE

- Bureau Monumenten & Archeologie: "Archeologische Quick Scan Plangebied Houthaven (mei 2006).

### 3. NATUURTOETS

- Dienst Ruimtelijke Ordening: "Natuurtoets Houthaven" (februari 2008)
- Dienst Ruimtelijke Ordening: "Inspectie Houthavens ivm actualisatie Natuurtoets voor bestemmingsplan (8 oktober 2008)

### 4. WATER

- Tauw: "Grondwatoets plangebied Houthaven" (21 december 2006).
- Tauw: "Resultaten van het geohydrologisch onderzoek ter plaatse van de Houthaven" (13 maart 2007)
- Stadsdeel Westerpark: "Concessie aanvraag landmaken Houthaven" (maart 2008)

## Ontwerp bestemmingsplan De Houthaven

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

26 januari 2009

### 5. EXTERNE VEILIGHEID

- Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Invloed hogedruk aardgasleidingen en gasdrukregel- en meetstation op ruimtelijke ontwikkelingen van Houthaven" (29 november 2006)
- AVIV: "Externe veiligheidsrisico's planvorming Houthaven" (29 februari 2008)

### 6. INVENTARISATIE BEDRIJVEN

- Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Inventarisatie bedrijven Minervahaven e.o." (15 februari 2008)

### 7. GEUR

- Stadsdeel Westerpark: "Situatie geurhinder woningbouwlocatie Houthaven, over de aanvaardbaarheid van het te verwachten niveau van geurhinder" (6 maart 2007)
- SGS: "Geursituatie Houthaven Amsterdam" (januari 2007) incl bijlage TLO,
- Actualisatie onderzoek SGS: "Geursituatie Houthaven Amsterdam" (10 december 2008)
- Afstanden geurbronnen (januari 2007)
- Raadsbesluit stadsdeel Westerpark (20 maart 2007)

### 8. VERKEER

- Goudappel Coffeng: "Verkeersafwikkeling ontwikkeling Houthaven" (13 november 2008)
- Goudappel Coffeng: Bijlagen: "Modelresultaten" en "Etmaalintensiteiten"
- DRO: "Simulatieonderzoek Spaarndammertunnel" (1 september 2008) + Bijlagen

### 9. GROFSTOF

- TU Eindhoven: "Stof in de Houthavens" (23 februari 1995)
- Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Advies over onderzoek TU Eindhoven naar stofconcentraties in de Houthaven" (9 maart 2007)

### 10. LUCHTKWALITEIT

- Ingenieursbureau Oranjewoud: "luchtkwaliteitonderzoek De Houthaven Amsterdam Westerpark" (5 december 2008)

### 11. LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

- Stadsdeel Westerpark (28 februari 2008)
- Aanvulling op landschappelijke inpassing Waterpoort (18 november 2008)

### 12. MER-BEOORDELING

- Ingenieursbureau Oranjewoud: "MER-beoordeling De Houthaven Amsterdam Westerpark" (6 mei 2008)
- Commissie voor de m.e.r.: "Advies voor de m.e.r.-beoordeling Plangebied Houthaven te Amsterdam" rapportnummer 2103-16 (30 juli 2008)
- Besluit stadsdeelraad (30 september 2008)

### 13. GELUID

- Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Geluid Busroute Houthaven" (25 september 2008)
- TNO delft "Geluidsonderzoek toekomstig woongebied Houthaven te Amsterdam" (4 november 2008)
- Cauberg-Huygen: "Bijlagen Plan De Pontsteiger Amsterdam, notitie buitengeluid" (9 december 2008)
- Ontwerp besluit hogere grenswaarden ten behoeve van het Pontsteigergebouw (26 januari 2009)

### 14. TUNNELVEILIGHEID

- Ingenieursbureau Oranjewoud: "Tunnelveiligheidsplan, Spaarndammertunnel Amsterdam, projectfase 1" (12 juni 2007)
- Advies commissie tunnelveiligheid (24 augustus 2007)
- Rapport scenarioanalyse (10 december 2008)

15. LICHTHINDER

- Oostendorp Nederland B.V.: "Lichthinder meting Houthaven" (15 oktober 2008)
- Kaart lichthinderpunten (10 oktober 2008)

16. CORRESPONDENTIE

- Rijkswaterstaat: "Nieuwbouw Pontsteiger in relatie tot walradarstation Distelweg" (4 september 2008)
- Email RACM: "landschappelijke inpassing Waterpoort" (4 november 2008)
- Haven Amsterdam: "Compensatie demping SpaarndammerHout door Haven Amsterdam" (6 november 2008)
- Haven Amsterdam: "Bevestiging prognose toevoeging bedrijfsruimte Minervahaven" (10 november 2008)
- Brandweer Amsterdam-Amstelland: "Planvorming Houthaven Amsterdam" (20 november 2008)
- Rijkswaterstaat: "Compensatie negatief saldo waterbalans" (6 januari 2009)

17. WINDHINDER

- Cauberg-Huygen: "Project Pontsteiger te Amsterdam Windtunnelonderzoek windklimaat op loopniveau" (7 maart 2008)

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doelstelling

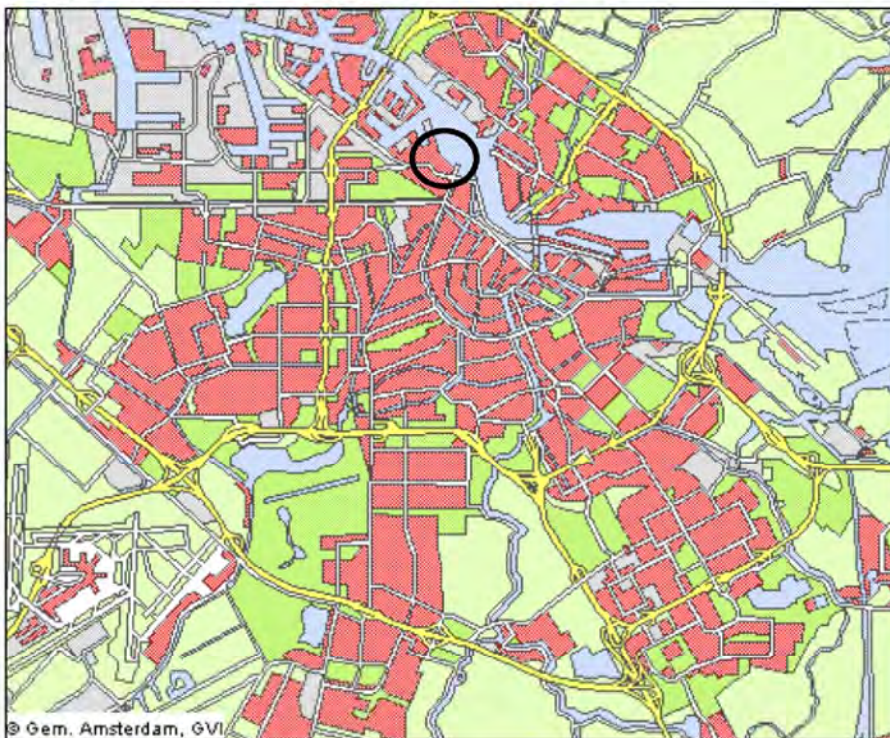
Sinds 1985 voert de gemeente Amsterdam het compacte stadbeleid. Dit beleid is erop gericht om de vraag naar woningen en werkgelegenheid zoveel mogelijk binnen de stedelijke contour op te vangen. Uitbreiding van het stedelijk gebied dient zoveel mogelijk beperkt te blijven. Met deze gedachte wordt de Houthaven, als onderdeel van het project SpaarndammerHout, herontwikkeld tot een stadswijk bestaande uit een gemengd woon-, werk- en leefgebied. Tegelijkertijd wordt de zuidelijker gelegen Spaarndammerbuurt opgeknapt, door middel van een kwaliteitsverbetering van bebouwing en openbare ruimte.

De beide buurten worden met elkaar verbonden door de aanleg van een groenzone (het Dijkpark). Ten behoeve van de aanleg van het Dijkpark en ter vermindering van de verkeersoverlast (geluid, luchtverontreiniging) het doorgaand verkeer van de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat door een nieuwe tunnel geleid.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de herontwikkeling van de Houthaven. Dit bestemmingsplan is het juridisch-planologisch kader die de herontwikkeling mogelijk maakt en vormt daarmee de basis voor de bouwvergunningverlening.

### 1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt noordwestelijk van de historische binnenstad van Amsterdam, oostelijk van de haven en zuidelijk van het IJ. De Houthaven vormt niet alleen de overgang van de stad naar het IJ, maar ook de overgang van wonen naar werken. Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied Houthaven weergegeven.



*Afbeelding: ligging plangebied binnen Amsterdam*

Het IJ vormt een belangrijke route voor scheepvaart vanaf de Noordzee van en naar Amsterdam alsmede het achterland en heeft via het Amsterdam Rijnkanaal toegang tot Duitsland en verder.

Het plangebied grenst aan het Westelijk havengebied. De Minervahaven als onderdeel van de haven ligt direct ten westen van het plangebied. De Minervahaven vormt een bedrijventerrein dat niet alleen over het land bereikbaar is maar vooral ook over het water. De Minervahaven heeft zich tot voor kort

gemanifesteerd als grootschalig haventerrein. De activiteiten waren dan ook met name gericht op het vervoer over het water. De komende jaren zal de Minervahaven zich transformeren van een grootschalig haventerrein naar een kleinschalig bedrijventerrein met de stad als verzorgingsgebied.

In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de Spaarndammerbuurt. De Spaarndammerbuurt bestaat uit bebouwing die, na invoering van de Woningwet, aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw is gerealiseerd. De bebouwing wordt gevormd door uit baksteen opgetrokken, gesloten monumentale bouwblokken bestaande uit vier tot vijf bouwlagen. In de Spaarndammerbuurt wordt overwegend gewoond.

### 1.3 Plangrenzen

Het plangebied beslaat het voormalig bedrijventerrein Houthaven vanaf de oostelijk gelegen Pontsteiger (Tasmankade) tot en met de Haparandaweg en het verlengde daarvan, ook wel de grens van het Westelijk Havengebied. De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat, aan de zuidzijde van het plangebied, maken beide deel uit van het plangebied. In het water wordt het plangebied begrensd door de aan de binnenzijde van de strekdam gelegen binnenvaartroute.

### 1.4 Opbouw van deze toelichting

In hoofdstuk 2 is de ontstaansgeschiedenis en de huidige situatie van het plangebied beschreven. Vervolgens volgt er een beschrijving van de planhistorie en is het stedenbouwkundig plan beschreven. In hoofdstuk 3 is de herontwikkeling van de Houthaven getoetst aan het ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie, de gemeente en het stadsdeel.

Daarna zijn de verschillende functies in de toekomstige situatie in hoofdstuk 4 beschreven en is een ruimtelijke motivatie hiervoor gegeven, mede aan de hand van de toets in hoofdstuk 3.

De milieuaspecten zijn beschreven in hoofdstuk 5. Daarbij is ingegaan op aspecten als luchtkwaliteit, bodem, kabels en leidingen, etc. In hoofdstuk 6 is de juridisch-planologische vormgeving van het op te stellen bestemmingsplan toegelicht.

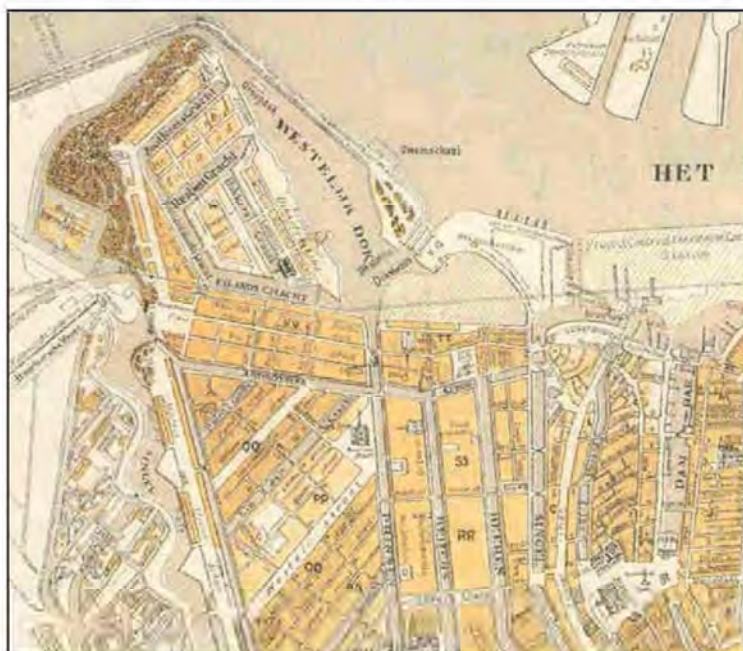
Tot slot gaat hoofdstuk 7 allereerst in op de eigendomsverhoudingen en de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Vervolgens is aangegeven hoe de inspraak wordt vormgegeven en wat de uitkomsten daarvan en van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zijn.

## 2. Plangebied en planvorming

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis

Amsterdam heeft veel te danken aan de wereldhandel over zee. Voor de bereikbaarheid van de haven voor scheepvaart was de verzanding van de haven een toenemend probleem in de loop der eeuwen. De schepen werden immers groter en kregen meer diepgang. Begin 1800 is een voorstel gedaan om het IJ in te dammen, waarmee toestroom van modder en zand vanuit de Zuiderzee moest worden gestopt. Dit voorstel stuitte echter op veel weerstand. Uiteindelijk is in 1865 het Noordzeekanaal gegraven en zijn in 1872 ook de Oranjesluizen voltooid. Verzanding van de haven is daarmee bestreden.

Na de komst van de Oranjesluizen was er tevens geen getijdenbeweging meer in het IJ en ontstond de mogelijkheid om buiten het dok schiereilanden aan te leggen. Onderstaande afbeelding geeft de oude situatie van het Westerdok aan.



*Afbeelding: uitsnede nieuwe volledige plattegrond van Amsterdam (1<sup>ste</sup> uitgave uit 1874)*

Omdat eind 19<sup>e</sup> eeuw de Amsterdamse haven uit een dal kroop en het Westerdok niet meer geschikt was om de grotere zeeschepen te ontvangen moesten er nieuwe, grotere houthavens buiten de stad worden gebouwd. In 1873 werd buiten de Haarlemmerpoort de Nieuwe Houthaven, de huidige Houthaven, en later ook de strekdam aangelegd. De houthavens breidden zich in de loop der tijd uit tot aan de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk. In 1889 besloot de gemeenteraad om de houthavens aan te sluiten op het spoorwegennet. De verwijzing naar de houthavens heeft betrekking op de drie havens ten westen van de Amsterdamse binnenstad, de Oude Houthaven, de Houthaven en de Nieuwe Houthaven. Deze havens boden plaats aan op- en overslag van bomen uit verschillende delen van de wereld. In 1920 werd de Spaarndammerbuurt aangelegd als uitbreiding van de stad.

Op onderstaande afbeelding zijn de havens weergegeven.



*Afbeelding: Amsterdam in 1882 met de geprojecteerde Zeeheldenbuurt alsmede de eerste ontwikkeling van de Spaarndammerbuurt*

Door de jaren heen bleven de schepen groeien en nam ook het transport over het land steeds verder toe. De vracht van de schepen werd vaker al in het Westelijk Havengebied overgeladen op kleinere vaartuigen en de treinen en vrachtwagens gingen steeds vaker hout vervoeren. De spoorverbinding werd verlegd naar het westelijk havengebied en de binnenvaarthaven in de Oude Houthaven kreeg een andere inrichting. Door de komst van betonnen heipalen nam de vraag naar houten heipalen af. De houthaven met haar boomstammen in het water verloor haar functie. De waterlopen tussen de pieren in de Houthaven werden gedempt en er vestigden zich nieuwe bedrijven. Door het komen en gaan van bedrijven, het aanmeren van woonschepen en de tijdelijke studentenwoningen veranderde het gebied steeds meer in een woonwerk gebied. Veel bedrijven die in het gebied gevestigd waren, werden steeds meer afhankelijk van het transport over het land en verlieten het gebied, zonder dat daarvoor nieuwe bedrijven in de plaats kwamen.



*Afbeelding: uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). In het lichtblauw de Houthaven*



Tabel: bedrijven rond 1998

	Type bedrijf	m2 oppervlakte	m2 bedrijf- bebouwing
A. Werfje	Voormalige werf/opslag	3.500	-
B. Ambagstheer	Houthandel	12.500	7.500
C. BBN	Bouw- en houthandel	8.000	2.000
D. Stalling caravan/ meubelopslag	Stalling	2.500	1.077
E. Houthandel	Houthandel	1.000	461
F. Doornbos	Aannemer	500	417
Fritz & Klein	Bouw- en houthandel	7.000	3.500
G. Kermisexploitanten	Opslag	5.000	-
H. Parking Company	Opslag	10.000	-
I. Houtopslag	Opslag	700	-
J. Selie	Aannemer	880	702
K. Moeijes transport	Transport	2.000	1.532
L. Melis Assurantie	Kantoor	486	320
M. Gamma	Bouwmarkt	4.000	2.700
N. Jongeneel	Houthandel	11.700	4.986
O. Aannemer	Aannemer	1.300	1.131
P. Fritz & Klein	Bouw- en houthandel	7.000	3.500
R. Fetim	Bouw- en houthandel	25.000	20.000
S. Doe het zelf garage	Garage	1.000	1.000
T. Opslag & atelier	atelier	1.500	500
U. Opslag	Opslag	3.000	-
V. Meij's touringcars	Stalling	1.600	1.100
Totaal		110.166	52.426

In totaal was in de Houthaven een bebouwd bedrijfsoppervlak van 52.000 m<sup>2</sup> bvo. Uit de statistische gegevens van O&S blijkt daarnaast dat in 1998 nog ongeveer 461 personen werkzaam waren in het Houthavengebied. Ook het Economische effectenrapport Houthavens Amsterdam (juni 1995) geeft aan dat er in de Houthaven 530 werkzame personen waren. Voorafgaand aan de planvorming was derhalve sprake van een bedrijventerrein en bewoning in woonboten. In de loop der jaren zijn de meeste bedrijven vertrokken, om ruimte te maken voor de ontwikkeling van de Houthaven tot een stadswijk.

### 2.3 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied is een overgangsgebied van de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt naar het IJ en het Westelijk Havengebied. In de huidige situatie zijn in de Houthaven nog slechts enkele bedrijven en opslagruimte gevestigd. Daarnaast is een groot gedeelte van het gedempte gebied ingericht met tijdelijk functies zoals studentenwoningen, het 4<sup>e</sup> Gymnasium, een stadsstrand, horeca (Pontdertien) en broedplaatsen en worden bestaande gebouwen tijdelijk gebruikt.

In het voorjaar en de zomer van 2004 zijn in de Houthaven 1.100 tijdelijke studenteneenheden gebouwd en 72 wisselwoningen voor bewoners uit de Spaarndammerbuurt. Op het schip de Rochdale One wonen 194 studenten. In de voormalige asielzoekerswoningen wonen 192 studenten en in de containerwoningen kunnen 715 studenten terecht. Alle 715 studentenwoningen van Woonstichting De Key waren begin april 2005 gereed.



In mei 2005 is ten westen van de studentenwoningen stadsstrand Strand West geopend. Op dit strand zijn veel sportfaciliteiten aanwezig, van beachvolley, jeu de boules tot darts. Ook is er een groot gedeelte om te luieren en te genieten in een restaurant en loungecafé. Het strandpaviljoen biedt veel plaats aan kunst- en cultuurprojecten, dans, theater en kinderactiviteiten. Strand West is het hele jaar open.



Het 4<sup>e</sup> Gymnasium is schooljaar 2007/2008 nog gehuisvest in het Cartesius Lyceum aan het Van Oldebarneveldtplein in stadsdeel Westerpark en in enkele tijdelijke lokalen aan de Singelgracht. Het leerlingenaantal van beide scholen zal de komende jaren blijven groeien. Voor het 4<sup>e</sup> gymnasium is daarom een nieuw schoolgebouw gepland in het plan Houthaven. Voordat de definitieve school er staat is tijdelijke huisvesting, voor maximaal vijf jaar, gerealiseerd in het gebied. Het tijdelijke schoolgebouw is op 6 oktober 2008 officieel in gebruik genomen.

Pontdertien is een voormalig veer van het GVB. Na zestig jaar dienst is het veer eind jaren negentig uit de vaart genomen en ingezet voor vervoer van materieel voor de aanleg van IJburg. Pontdertien is in februari 2004 door Langendijk Scheepsreparatie aangekocht met als doel er een drijvend café restaurant van te maken. Nu is Pontdertien tot bar/ restaurant verbouwd en ligt aangemeerd naast de Bonte Zwaan.



Tussen de studentenwoningen heeft woonstichting De Key ook horeca gerealiseerd voor studenten: paviljoen Aan het IJ.



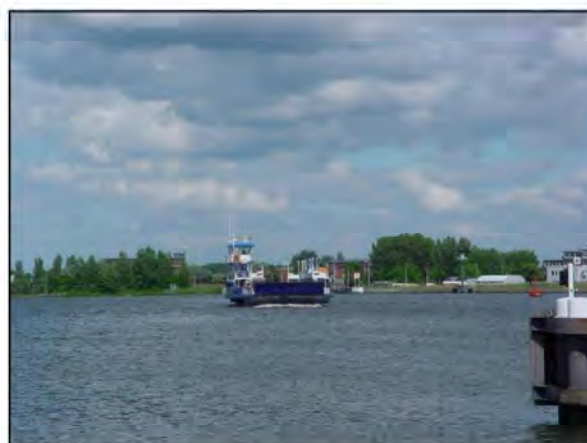
Vanaf 7 september 2004 ligt de boot Bonte Zwaan op zijn nieuwe ligplaats aan de Stavangerweg. Het drijvende gebouw had vroeger de functie van schippersbeurs. De Bonte Zwaan is verbouwd tot broedplaatsen. In de Bonte Zwaan is nog plaats voor een aantal creatieve bedrijven. In de Bonte Zwaan zijn lichte horecafuncties in combinatie met exposities gerealiseerd.

Op initiatief van jongeren uit de Spaarndammerbuurt is er een skateterrein op het terrein van de Houthavens gekomen. Hier wordt veel gebruik van gemaakt.



In het water liggen langs steigers 45 woonschepen(boten) en (stilgelegde) binnenvaartschepen. Stilgelegde binnenvaartschepen worden bewoond door gepensioneerde schippers. Na het overlijden van een schipper vervalt het recht om gebruik te maken van een ligplaats voor een bewoond binnenvaartschip. De Pontsteiger vormt de scheiding tussen de Houthaven en de Oude Houthaven. Momenteel wordt op de steiger aan twee zijden haaks geparkeerd door auto's. Op de kop van de steiger bevindt zich het vertrekpunt van de Distelwegveer naar de Distelweg in stadsdeel Noord en de Houthavenveer naar het NDSM-terrein in Noord. Beide veren zijn uitsluitend voor fietsers en voetgangers in gebruik.

Tenslotte is de verbindingsdam (Haparandadam) naar de strekdam gereed gekomen.



*Afbeeldingen: links verschillende schepen in de Houthaven, rechts de Distelwegveer*

In het zuiden van het plangebied zijn de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat gelegen. Deze wegen behoren tot de hoofdontsluiting van Amsterdam. Zij zijn tevens onderdeel van de oude Zeedijk die Amsterdam beschermt tegen het water van het IJ, dat vroeger in open verbinding stond met de Zuiderzee. Langs de Spaarndammerdijk ter hoogte van de Archangelweg ligt een LPG-tankstation. Van oudsher bevindt zich in het gebied nog houthandel Ambagtsheer.



Afbeeldingen: links het strandpaviljoen bij "Strand West", rechts de Tasmanstraat

## 2.4 Planhistorie

De Houthaven is in de afgelopen decennia steeds minder een functie gaan vervullen voor havengebonden bedrijvigheid. Deze ontwikkeling op de locatie dicht bij de binnenstad van Amsterdam is aanleiding geweest voor planvorming voor de toekomst van dit gebied.

De discussie over de toekomst van de Houthaven speelde zich af tegen de achtergrond van het compacte stadsbeleid dat sinds 1985 door de gemeente Amsterdam wordt uitgedragen. Met dit beleid wordt gestreefd naar intensivering van woningbouw en werkgelegenheid binnen de stadsgrenzen, waarbij mobiliteit en ruimtelijk spreiding worden ingeperkt. Het structuurplan "Amsterdam Open Stad" uit 1996 vormde het kader waarbinnen de plannen voor de Houthaven zijn ontwikkeld. In dat structuurplan wordt uitgegaan van de realisatie van maximaal 1.800 woningen.

Begin 1994 gaf het gemeentebestuur van Amsterdam opdracht voor de herontwikkeling van de Houthaven. Dit resulteerde in 1995 in eerste instantie een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de bouw van 1.800 woningen en 85.000 m<sup>2</sup> bedrijfsruimten. Door bezwaren vanuit de Amsterdamse industrie tegen met name de woningbouw werden de plannen opgeschort. Nadat uit milieuonderzoek en uit de uitgifte van een milieuvergunning door Gedeputeerde Staten aan het bedrijf Cargill bleek dat woningbouw de bedrijfsbelangen niet aantast, is door de gemeenteraad bij besluit van 11 juni 1997 besloten de planontwikkeling te hervatten. Als politiek compromis werd de helft van het woningbouwprogramma verplaatst naar het Zeeburgereiland. Dit heeft geresulteerd in programma voor de Houthaven van 900 woningen, 45.000 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlak en 70 woonschepen op het "droge" deel van de Houthaven. Enerzijds werd met de halvering van het programma een gebaar gemaakt naar de industrie. Anderzijds past het aantal van 900 woningen binnen de door bij vaststelling van het structuurplan "Amsterdam Open Stad" aangenomen motie "mevr. Agsteribbe c.s.". Voormelde motie bepaalt dat het Zeeburgereiland in principe de taakstelling dient op te vangen van de woningen die niet in de Houthaven worden gerealiseerd. Blijkt dit niet mogelijk dan wordt het NSM-terrein als aanvullende locatie aangewezen. In 1998 is het SPvE bestuurlijk vastgesteld.

De halvering van het woningaantal heeft echter niet de bezwaren van het bedrijfsleven in Westpoort weggenomen. Voor deze partijen bleek niet het aantal woningen bepalend te zijn, maar werd gesteld: elke woning is een potentiële klager. De bezwaren tegen het plan bleven dan ook gehandhaafd.

De Houthaven was aanvankelijk opgenomen in het globale bestemmingsplan "IJ-oeveren" dat onder de verantwoordelijkheid van de gemeente is opgesteld en in procedure gebracht. Tegen het bestemmingsplan

werden bezwaren ingediend. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) heeft bij uitspraak van 9 juni 1998 het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) tot goedkeuring van het bestemmingsplan "IJ-oevers" vernietigd. Op basis hiervan is door de gemeente besloten de procedure voor het bestemmingsplan "IJ-oevers" stop te zetten.

In 1998 is de verdere verantwoordelijkheid voor de planvorming door de centrale stad overgedragen aan stadsdeel Westerpark, behoudens de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied. Als vervolg op de voorgaande planvorming werd in 2000 een Stedenbouwkundig Plan (SP) voorbereid. Daarin is onder meer tegemoet gekomen aan kritiek van de Amsterdamse Raad van Stadsontwikkeling en diverse deskundigen op het SPvE uit 1998. Dit SP is vervolgens vertaald in twee bestemmingsplannen. In 2003 heeft de Raad van State in 2003 het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland voor de twee bestemmingsplannen "Wooneilanden Houthavens" en "Bedrijventerrein Houthavens" echter vernietigd, met name wegens fouten in de toepassing van de Wet geluidhinder.

Na de vernietiging van de twee bestemmingsplannen is, binnen de kaders van het nieuwe Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" uit 2003, door het stadsdeel gewerkt aan de mogelijkheden voor een doorstart van de plannen voor deze ontwikkellocatie. De planvorming voor het plangebied Houthaven is in 2005 hervat en heeft geresulteerd in een herziening van het SP uit 2000.

De uitkomsten van de in 2003 en 2004 verrichtte verkenningen naar oplossingen voor de geluidssituatie vormden de basis voor de herziening van het SP, in combinatie met de uitkomsten van de juridisch planologische verkenningen. Tevens is in het najaar 2004 vanuit financieel perspectief naar het plan gekeken ten behoeve van een gewenste verbetering van het saldo van de Grondexploitatie (vergroting van het programma). Daar kwam bij dat door de marktsituatie minder behoefte was aan kantoorvloeroppervlak in het bedrijvendeel en moest er dus voor de geluidafschermende wand aan de westzijde van het plangebied andere bestemmingen gezocht worden. Door het toepassing van dove gevels werd het mogelijk om in de hoge wand geluidgevoelige bestemmingen te realiseren. Het uiteindelijke effect was dat er, ten opzichte van het plan uit 2000, meer woningen dichterbij de industrie gesitueerd werden. Door de gekozen verkaveling, het toepassen van dove gevels en soms van schuine gevels voldoen echter veel woningen aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder en worden bestaande milieurechten van bedrijven gerespecteerd.

Op 31 januari 2006 heeft stadsdeelraad Westerpark het Stedenbouwkundig Plan Houthaven 2006 vastgesteld. Op 20 maart 2007 is het document "Stedenbouwkundig Plan - Aanvullingen februari 2007" door de stadsdeelraad vastgesteld.

## 2.5 Stedenbouwkundige planvorming

### 2.5.1 Documenten en besluiten planvorming

#### Beleidsplan SpaarndammerHout

Op 4 september 1998 is het integrale project van start gegaan onder de naam SpaarndammerHout. Dit project betreft de herontwikkeling van de Houthaven en de vernieuwing van de Spaarndammerbuurt. Als doelstelling is geformuleerd: "Het tot stand brengen van een goed woon-, werk-, en leefklimaat in de Spaarndammerbuurt en de Houthavens en wel op een zodanige wijze dat de 'oude' en de 'nieuwe' buurt als ongedeeld ervaren zullen worden". Wat betreft de openbare ruimte is onder meer als uitgangspunt geformuleerd dat de buurt dichter bij het IJ wordt gebracht.

In het beleidsplan worden verschillende beleidsuitgangspunten voor de Spaarndammerbuurt uiteengezet welke de basis vormen voor het programma voor het project SpaarndammerHout. Het programma bestaat uit vier onderdelen: wonen, sociale wijkaanpak, bedrijvigheid en openbare ruimte. De Houthaven en de Spaarndammerbuurt worden zodanig ontwikkeld, zodat er "één" wijk ontstaat.

In het beleidsplan is de ondertunneling van het doorgaande verkeer op de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat en de herinrichting van het bestaande tracé als essentieel aangemerkt voor de fysieke verbinding tussen de Spaarndammerbuurt, de Houthavens en het IJ. Het beleidsplan gaat er van uit dat de ondertunneling zorgt voor een veilige oversteekbaarheid en een vermindering van verkeershinder en geluidsoverlast voor omwonenden. In de nieuwe situatie zijn lokaal en doorgaand verkeer gesplitst. Het doorgaande verkeer wordt door een gesloten tunnel geleid, voor lokaal verkeer en bussen komt er een ventweg. Over het tunneldek ontstaat een veilige fietsroute die beide buurten met elkaar verbindt.

#### Strategisch Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout

Het Strategisch Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout (SPORS) uit 2001 is onderdeel van het integrale beleid dat Stadsdeel Westerpark ontwikkelt voor het project SpaarndammerHout. Doelstelling van het SPORS is een kwalitatief goede openbare ruimte in de SpaarndammerHout te garanderen door middel van het omschrijven van aanbevelingen die betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

- ruimtelijk systeem van de SpaarndammerHout;
- bouwstenen van de openbare ruimte;
- verkeer en bereikbaarheid.

De aanbevelingen gaan veelal in op inrichting en materiaalgebruik van de openbare ruimte, maar ook op ontsluiting van bepaalde gebieden voor verschillende vervoersvormen en de samenhang van gebieden binnen het project SpaarndammerHout. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het binnendijks- en buitendijksgebied.

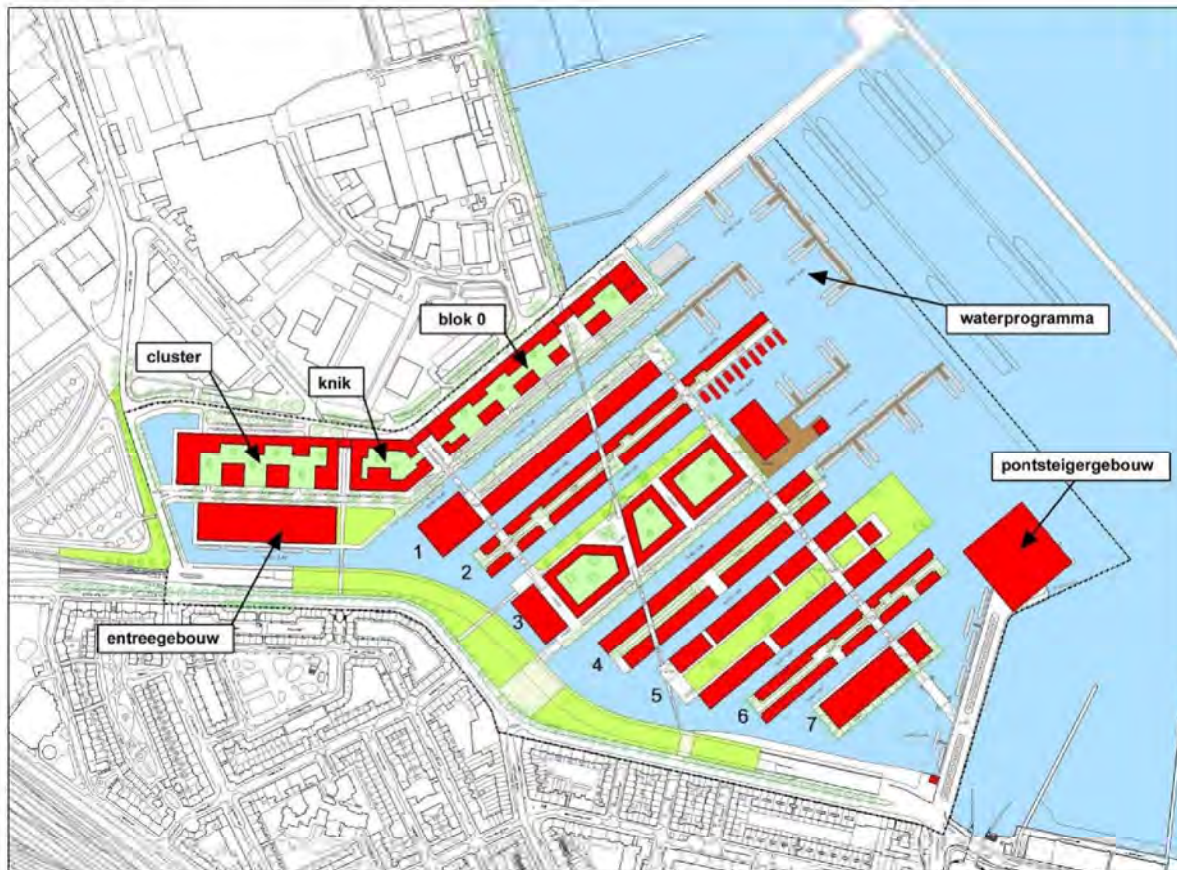
Wat betreft de Houthaven zijn met name de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, de aansluiting tussen de eilanden onderling en met het "vaste" land en de mogelijkheid voor het eventueel invoeren/aanpassen van diverse openbaar vervoerverbindingen per boot van belang. Zo zijn de voetbruggen tussen het Dijkpark en de nieuwe wooneilanden van cruciaal belang voor de beoogde samenhang tussen de "nieuwe" en de "oude" buurt. De openbare kade langs het Cluster heeft niet alleen een publieke functie maar dient tevens als route naar de (varende) woonschepen(boten) en de strekdam. Bij de inrichting van de openbare ruimte in de Houthaven ligt de nadruk op voetgangers en fietsers.

#### Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout

In 2005 is het Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout (PORS) vastgesteld. In dit plan is een integraal beeld van de openbare ruimte van de oude Spaarndammerbuurt en het nieuwe Houthavengebied vastgelegd en de relatie daarvan met de omringende stad. Het plan beschrijft hoe door het creëren van logische assen, aantrekkelijke routes door de buurt en het verbeteren van de openbare ruimte een ongedeelde buurt tot stand komt.

### Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen

Op 31 januari 2006 is het Stedenbouwkundig Plan voor de Houthaven vastgesteld, waarop in maart 2007 aanvullingen zijn gedaan. Het stedenbouwkundig ontwerp bestaat uit zeven verschillende eilanden met een gemengd programma van wonen en werken, een afsluitende strook met gemengde bebouwing aan de zijde van het westelijk havengebied (ook wel Blok 0 genoemd) alsmede een waterprogramma.



Elk eiland heeft zijn eigen karakter en woonmilieu. Het ene eiland heeft een brede openbare kade en het andere voortuinen aan een intieme binnenstraat. De bebouwing is over het algemeen vier of vijf bouwlagen hoog met uitzondering van Blok 0 en het complex op de kop van de Pontsteiger.

De hoofdontsluiting van het gebied voor de auto vindt plaats vanaf de Pontsteiger in het oosten en vanaf het 'vaste land' bij het Minervahavengebied in het westen van het plangebied. De eilanden zijn onderling verbonden door zowel fiets-/voetbruggen als voor autoverkeer toegankelijke bruggen. Ten noorden van de verschillende eilanden is het waterprogramma voorzien waarin langs verschillende steigers ligplaatsen zijn gelegen welke ruimte bieden aan woonboten(schepen), drijvende woningen/watervilla's en stilgelegde binnenvaartschepen. Dit zijn schepen die niet meer actief zijn in de binnenvaart als transportmiddel. Aan het einde van de in het oosten van het plangebied gelegen Pontsteiger is een gebouw voorzien waarin zowel woon- als niet-woonfuncties worden gerealiseerd. Het programma van de Houthaven bestaat voornamelijk uit realisatie van woningen, waarvan 30% in de sociale sector. In het onderstaande wordt per onderdeel nader op het programma in gegaan.

### Beeldkwaliteitplan

Op 3 juli 2007 heeft het Dagelijks Bestuur het Beeldkwaliteitplan Houthaven vastgesteld. Het plan is tot stand gekomen in overleg met de welstandscommissie en de ontwikkelende partijen in de Houthaven. Het plan heeft tot doel de gewenste architectonische uitgangspunten in het Stedenbouwkundig Plan te waarborgen. Het is voorts bedoeld om over de gewenste beeldkwaliteit

helder te kunnen communiceren en om ervoor te zorgen dat er voor de welstandscommissie een basis is om over de gewenste beeldkwaliteit te kunnen adviseren aan het Dagelijks Bestuur op bouwaanvragen voor de ontwikkeling van de Houthaven.



#### Stedelijke randvoorwaarden Tasmanstraat-Spaarndammerdijk

De stedelijke randvoorwaarden voor het tracé Tasmanstraat-Spaarndammerdijk, een door B&W op 11 december 2007 vastgesteld kader voor de inrichting van de parallelweg, tunnel en de aansluitingen op de kruispunten zijn naast het Plan Openbare Ruimte Houthaven kaderstellend voor de deelrichtingsplannen van de Houthaven en dus het Dijkpark.

Normaliter worden randvoorwaarden voor een ontwerptraject vooraf vastgesteld en bestaat het risico dat bij de uitwerking blijkt dat ze niet haalbaar zijn. Bij een ingrijpend proces als het realiseren van een tunnel zou dit echter een te groot risico opgeleverd hebben. Daarom is gekozen voor een traject waarbij al "ontwependerwijs" randvoorwaarden zijn opgesteld. Hierdoor is voorkomen dat straks bij de uitwerking van het ontwerp voor de Spaardammerdijk-Tasmanstraat de randvoorwaarden niet haalbaar blijken te zijn.

Omdat de parallelweg zal dienen als hoofdnet openbaar vervoer is het nodig om deze in te richten als 50 km/uur straat. Voorts wordt uitgegaan van vrijliggende fietspaden en een wegprofiel vergelijkbaar met de Van Hallstraat.

#### Plan Openbare Ruimte Houthaven

Op 30 september 2008 is het Plan Openbare Ruimte voor de Houthaven vastgesteld. Het Plan Openbare Ruimte Houthaven vormt het kader voor de inrichting openbare ruimte waarbinnen deelplannen zullen worden uitgewerkt.

Het Plan Openbare Ruimte bevatte daarnaast wijzigingen van het Stedenbouwkundig Plan Houthaven op drie punten.

1 – Bij de uitwerking van het steigerplan bleek de eis van de brandweer om brandschermen te moeten plaatsen op delen van de steigers te veel negatieve ruimtelijke en financiële gevolgen te hebben. Resultaat van het overleg met de brandweer is dat door de lengte van de steigers te beperken tot een capaciteit van maximaal 3 boten in lengterichting, het niet noodzakelijk is brandschermen te plaatsen op de steigers.

2 – Om het eilandenkarakter van het gebied te versterken is het Entreegebouw direct in het water geplaatst. De openbare kade met daaraan ligplaatsen van woonboten komt daardoor te vervallen.

3 – Het winnende ontwerp van de prijsvraag, het gebouw de Waterpoort, is verwerkt. De inrichting van de openbare ruimte op de pontsteiger en onder het gebouw zal op elkaar afgestemd worden. De GVB-pont heeft als gevolg hiervan een andere aanlandlocatie gekregen.

Ten aanzien van het Dijkpark is aangegeven dat het als ruimtelijke en functionele schakel ligt tussen de Spaarndammerbuurt en de Houthaven. Het moet de buurten binden. De dijk is beeldbepalend en blijft herkenbaar in de parkopzet. De dijk ligt een meter boven het parkniveau en wordt begeleid door een lint van iepen. De tunnel en met name de tunnelmonden zijn zeer specifieke elementen. De oplopende hellingen van het dak van de tunnel worden openbaar en toegankelijk en zijn ingekleed met groen, met een groen talud dat meeloopt met het dak. Ze vormen de luwe groene zijde naar het dijkpark toe. Op het dak van de tunnel komt voldoende gronddekking voor een grote verscheidenheid aan beplantingen. Grote bomen behoren echter niet tot de meest voor de hand liggende keuze, maar kunnen strategisch naast de tunnelprojectie wel goede groeiplaatsmogelijkheden krijgen.

De oever is bij de tunnelmonden hard, naar de voetgangersbruggen (die de verbinding leggen met de Houthaven) wordt het talud zacht en bestaat de mogelijkheid voor oeverbeplanting. In het Dijkpark is een speelplek voorzien.

De huidige Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat zullen een parallelweg worden en krijgt een inrichting die aansluit bij het gewijzigde karakter. Aan één zijde langs de parallelweg kan op maaiveld worden geparkeerd.

#### Bomenplan Spaarndammertunnel

Het bomenplan is een uitwerking van de aanvullingen op het Stedenbouwkundig Plan Houthaven en brengt in beeld hoeveel bomen er gekapt/verplaatst moeten worden voor de realisatie van het Dijkpark en de tunnel. In het plan is de afweging en motivatie voor de kap en verplaatsing van de bomen weergegeven. Het bomenplan is door de stadsdeelraad vastgesteld op 24 juni 2008.

#### Technische ruimte

In de beschrijving van de hiervoor beschreven documenten is niet ingegaan op de locatie van technische ruimten ten behoeve van de tunnel. De opties bevinden zich binnen het tracé van de tunnel of onder de geprojecteerde verblijfsruimte naast het Entreegebouw in het plan Houthaven. In dat laatste geval kan de technische ruimte onder het water door verbonden worden met de tunnel. Besluitvorming hierover vindt plaats in het kade van het ontwerp van de tunnel, dat als basis voor de bouwvergunningaanvraag dient.

#### Pontsteigergebouw

Voor de ontwikkeling van bebouwing op de Pontsteiger in stadsdeel Westerpark is door de ontwikkelcombinatie De Principaal / De Key, BB De Dijk (Rabo Bouwfonds / Ymere) en Delta Forte / Rochdale een meervoudige ontwerpopdracht uitgeschreven onder architectenbureaus. De uitschrijver voor deze meervoudige ontwerpopdracht heeft een beoordelingscommissie aangesteld om de ontwerpen te beoordelen, die adviseerde om aan Arons & Gelauff de vervolgoopdracht te verstrekken om het ontwerp voor het Pontsteigergebouw nader uit te werken. De beoordelingscommissie heeft haar beoordeling van de plannen vergeleken met de resultaten van een enquête onder bewoners en belangstellenden heeft geconstateerd dat de opvattingen van de omwonenden en de belangstellenden in hoge mate parallel lopen met de voorkeur van de beoordelingscommissie. Volgens het ontwerp van Arons & Gelauff staat het Pontsteigergebouw in het water aan het einde van de Pontsteiger en heeft van een afstand gezien de vorm van een poort. Dichterbij gekomen is zichtbaar dat het Pontsteigergebouw een stoelvorm heeft. De stoel heeft een open rugzijde. Het totale

gebouw is zeven meter opgetild boven de steiger. Het hoge gedeelte is gedraaid ten opzichte van de Pontsteiger, terwijl het gezien vanuit de Houthavens naar achteren is geplaatst.



Het ontwerp neemt vanuit de verschillende plekken in de stad steeds een andere gedaante aan. Vanaf de Silodam is het slank en zweeft het gebouw boven het water. Vanaf de noordelijke IJ-oever functioneert het als een poortgebouw en ook vanaf het Centraal Station ontstaat een nieuw perspectief. Het gebouw is gedraaid ten opzichte van de Pontsteiger, waardoor die als het ware diagonaal door het ontwerp heen steekt. Zo ontstaat vanaf de Pontsteiger een drie dimensionaal beeld van het gebouw met het grote gat erin. Het gebouw is ter plaatse van de poort 90 meter hoog en het lagere deel is 29 meter hoog (maten excl. liftopbouwen e.d.). De open poort heeft een hoogte van ten minste 58 meter en een breedte van minimaal 40 meter. De afmetingen van het maaiveld onder het gebouw, de verdiepte parkeerbak, zijn ongeveer 92 x 89 meter. De contouren van het gebouw vanaf de eerste verdieping zijn ongeveer 85 x 85 meter.

#### Pontveer en nautische aspecten

De bestaande pontveerverbindingen blijven in stand. Ten behoeve van de realisatie van het Pontsteigergebouw wordt de aanlanding van de veren verplaatst naar de zijkant van de pontsteiger. Hierover bestaat overeenstemming met de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam en GVB Veren.

Bij de situering van de aanlanding van de veren alsmede van het Pontsteigergebouw is rekening gehouden met de vaarroute naar het Westerkanaal en de doorvaart van woonboten tussen het gebouw en de eilanden (minimale afstand 20 meter). Hierover bestaat overeenstemming met het havenbedrijf en de dienst Binnenwaterbeheer van de gemeente Amsterdam.

#### 2.5.2 Programma Houthaven

##### Houthaven geheel

Het programma (aantal woningen en het oppervlak niet-wonen) voor de Houthaven is bepalend voor de extra verkeersdruk en de extra milieubelasting die het plan genereert. Het bestaande wegennet dient de extra verkeersdruk aantoonbaar op te kunnen vangen en de extra milieubelasting dient aantoonbaar binnen de wettelijke kaders te blijven. Daarom is het maximale programma bepaald aan de hand van de in het Stedenbouwkundig Plan Houthaven 2006 vastgelegde bouwvolumes. De aantallen die uit deze berekeningen voortkomen zijn het absolute maximum en zullen in werkelijkheid lager liggen. Voor het gehele plan wordt als maximum gehanteerd: 2.250 woningen en 90.000 m<sup>2</sup> niet-woonvloeroppervlak.

##### Eilanden

De inzet is om op de eilanden de woningen te mengen met niet-woonfuncties, waarbij het programma zich met name richt op het wonen. Van de woningen op de eilanden heeft circa 50% een eigen voordeur aan de straat. De diverse niet-woonfuncties zijn voornamelijk geconcentreerd in Blok 0 / het Cluster / het Entreegebouw alsook op het derde eiland in de daarvoor speciaal ontworpen ruimtes op de begane grond.

Het programma wonen en niet-wonen wordt als volgt over de eilanden verdeeld:

	<i>bvo niet-wonen</i>	<i>aantal woningen</i>
Blok 0	20.700	385
Cluster	28.000	80
Entreegebouw	19.500	55
Eiland 1	0	215
Eiland 2	0	145
Eiland 3	18.500	310
Eiland 4	0	190
Eiland 5	400	320
Eiland 6	0	110
Eiland 7	0	110
Pontsteiger	2.000	250
Waterprogramma	900	80
<b>Totaal</b>	<b>90.000</b>	<b>2.250</b>

Het totale programma van de verschillende eilanden bestaat uit circa 188.155 m<sup>2</sup> bvo wonen/niet-wonen en 33.842 m<sup>2</sup> bvo voor parkeren. Het parkeren geschiedt over het algemeen of in de eerste bouwlaag of onder de verschillende bouwblokken. Alleen het parkeren voor bezoekers en voor de woonboten wordt op maaiveld opgelost.

#### Waterprogramma

Het waterprogramma bestaat uit circa 70 ligplaatsen voor van origine varende woonschepen en circa 10 ligplaatsen voor waterwoningen. Waterwoningen zijn drijvend woningen die vast verbonden zijn aan de ondergrond. Daarnaast is er een ligplaats voor de verbouwde schipperbeurs, zijnde het ateliergebouw "De Bonte Zwaan".

Het nu nog in de Spaarndammerbuurt functionerende watersportcentrum zal ook een ligplaats krijgen binnen het plangebied en moet gaan dienen als voorziening voor kinderen uit de bestaande en de nieuwe buurt. Verder is in vijf ligplaatsen voor oud-schippers en drie ligplaatsen voor bedrijfsvaartuigen voorzien.

Het parkeren geschiedt op het maaiveld op de verschillende eilanden, bij Blok 0 of op de Pontsteiger.

#### Blok 0/Cluster/Entreegebouw

In het westen van het plangebied liggen Blok 0, het Cluster en het Entreegebouw. Het programma van Blok 0 bestaat uit minimaal 50% en maximaal 75% woningbouw. Uitgangspunt is dat 30% van de woningen gerealiseerd wordt in de sociale sector. In Blok 0 beslaat het niet-woonprogramma minimaal 25% van het totale volume. In het Cluster en het Entreegebouw blijft het accent liggen op bedrijvigheid en bestaat maximaal 25% van het programma uit woningen, waarvan 30% sociale huur. Gezamenlijk huisvesten Blok 0, het Cluster en het Entreegebouw circa 68.200 m<sup>2</sup> aan niet-woonfuncties. Binnen dit oppervlak is horeca mogelijk. Het parkeren voor eigen gebruik wordt in gebouwde parkeervoorzieningen in de nieuwbouw opgelost.

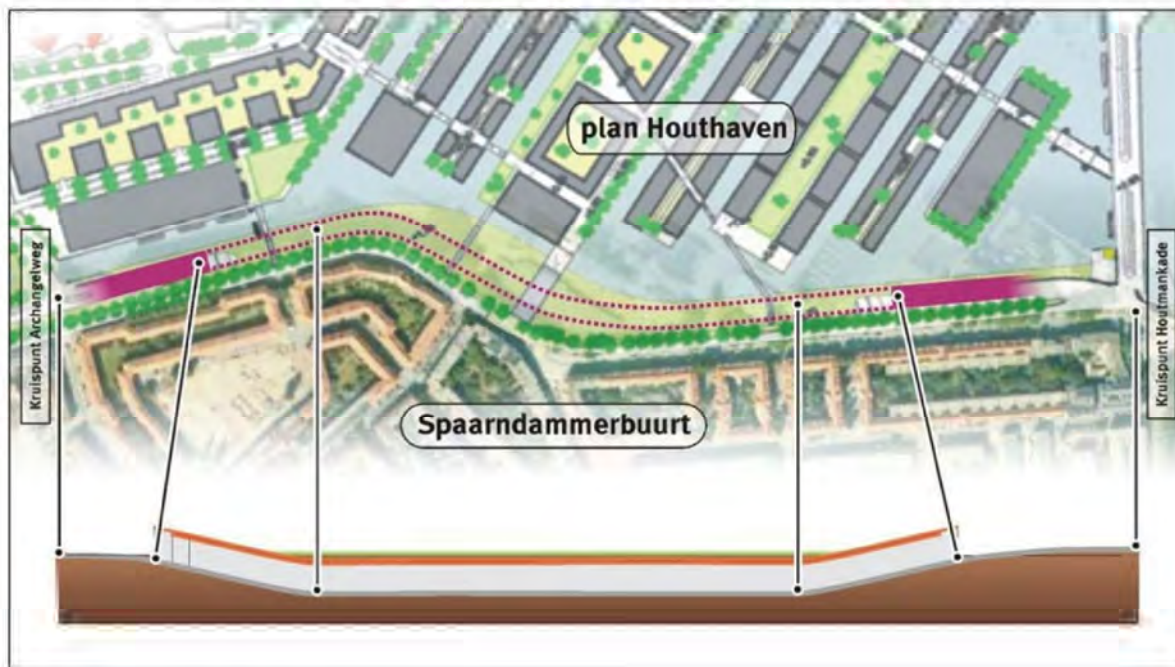
#### Pontsteiger

De Pontsteiger dient als ontsluiting van het plangebied en biedt tevens ruimte aan parkeren voor bewoners van de woonschepen en bezoekers. Aan het einde van de Pontsteiger is een nieuwbouw complex voorzien, genaamd de Waterpoort. Het programma voor de Waterpoort bestaat uit maximaal 250 woningen en een niet-woonprogramma van circa 2.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Het gebouwde volume wordt ontwikkeld met een eigen karakter dat ruimte biedt aan meerdere functies. Ook voor het Pontsteigercomplex geldt dat het parkeren voor eigen gebruik in of onder het complex opgelost moet worden.

In verband met de bijzondere locatie is voor de Kop Pontsteiger in het voorjaar van 2007 een meervoudige ontwerp opdracht onder drie architectenbureaus verstrekt. Het winnende ontwerp, van bureau Arons en Gelauff behelst een groot, markant woongebouw, als een eigentijdse stadspoort, met publieke voorzieningen op de begane grond.

### Dijkpark en verkeerstunnel

Naast de bestaande dijk en het uit te graven nieuwe water wordt een langgerekt park aangelegd, het Dijkpark. De ruimte is primair bedoeld voor recreëren. Onder dit Dijkpark moet een weg in een verkeerstunnel het doorgaande verkeer geleiden. Het doorgaande verkeer dat nu nog over de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat wordt geleid komt daarmee ondergronds te liggen voor het traject vanaf de Pontsteiger tot en met het Cluster/Entreegebouw. De bestaande Spaarndammerdijk en Tasmanstraat worden opnieuw ingericht als parallelweg te behoeve van de ontsluiting van de Spaarndammerbuurt.



### 2.5.3 Relatie met dit bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel de uitvoering van het Stedenbouwkundig Plan en de Aanvullingen mogelijk te maken. De in de genoemde plannen beschreven functies en gebouwen passen daarom binnen dit bestemmingsplan.

### 2.6 Ontwikkelingen buiten het plangebied

#### Spaarndammerbuurt

Tegelijkertijd met de Houthavens wordt de direct aan de Houthavens gelegen Spaarndammerbuurt geherstructureerd. De kwaliteit van de woningen wordt verbeterd, net als de woonomgeving, de winkel-, onderwijs- en welzijnsvoorzieningen. Er worden in beperkte mate nieuwe woningen toegevoegd. Daarnaast wordt gewerkt aan oplossingen voor sociale aspecten als werkloosheid, overlast, vereenzaming en (on)veiligheid.

#### Minervahaven

Aan de oostzijde van het plangebied ligt de Minervahaven. Omdat het gebied aan het verouderen is en steeds minder voldoet aan de eisen van de gebruikers, is door Haven Amsterdam een herstructureringsplan opgesteld. De ambitie voor Minervahaven is het realiseren van een vitaal, intensiever benut, stedelijk bedrijventerrein.

### 3. Plankader

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van het relevante beleid, dat kaderstellend is voor de ontwikkeling van de Houthaven zoals in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. In hoofdstuk 4 wordt voor een aantal hoofdthema's gemotiveerd hoe het plan zich verhoudt tot het beleid en op welke wijze invulling wordt gegeven aan het beleid.

#### 3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen

##### Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 (AUP)

In 1935 verscheen het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP). Hierin staat uitgebreid beschreven hoe de stedenbouwkundige uitbreidingen van de hoofdstad in de jaren na 1935 vorm moesten krijgen. Er is duidelijk te zien wat de stedelijke ambities in 1935 waren, namelijk uitbreidingen in met name westelijke en zuidelijke richting. Ook is er ruimte voor parken en nieuwe havenactiviteiten.

Voor de uitbreiding van de haven is in het AUP een algemene ligging aangewezen, aan het Noordzeekanaal ten westen van de bestaande stad. In het westen zijn er mogelijkheden voor een havencomplex binnen Amsterdams grondgebied, dat belangrijker is dan de bestaande Oosthavens. In dit complex zijn havens van zeer verschillende functie en grootte voorzien. Het plangebied de Houthaven maakte onderdeel uit van het terrein dat in zijn geheel was bestemd voor de nieuwe Houthaven met bijbehorende inrichtingen voor de houthandel. Het gebied werd bestemd voor water en haven- en opslagterreinen. Er werd voorlopig uitgegaan van twee bassins met in totaal 38 ligplaatsen voor zeeschepen. Een derde bassin met 20 ligplaatsen behoorde tot de uitbreidingsmogelijkheden. De nieuwe Houthaven had een oppervlakte van circa 53 ha.

De herontwikkeling van de Houthaven tot een gemengd stedelijk gebied past niet binnen de juridisch-planologische kaders van het AUP. De onderstaande afbeelding is een uitsnede van de plankaart ter hoogte van de huidige Houthaven.



*Afbeelding: uitsnede plankkaart AUP 1935*

##### Vorbereidingsbesluit

Op 27 juni 2006 is door de deelraad van stadsdeel Westerpark voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan "De Houthaven" een voorbereidingsbesluit genomen met een werkingsduur van twee jaar. Het voorbereidingsbesluit dient ter bescherming tegen ongewenste ontwikkelingen.

Op 1 april 2008 is door de stadsdeelraad Westerpark voor het gehele plangebied een nieuw voorbereidingsbesluit genomen. Dit besluit is in werking getreden per 29 juni 2008 voor de duur van 2 jaar.

### 3.2 Europees en rijksbeleid

#### Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Nota ruimte)

De Tweede Kamer heeft op 17 mei 2005 haar goedkeuring verleend aan de nieuwe Nota Ruimte. Het betreft een aangepaste versie van de Nota Ruimte die op 23 april 2004 door het kabinet is vastgesteld. Op 17 januari 2006 is de Nota Ruimte in de Eerste Kamer aangenomen. Tijdens de plenaire behandeling in de Eerste Kamer van de Nota Ruimte op 17 januari is een motie ingediend. Op 24 januari 2006 is de motie met algemene stemmen aangenomen. In deze motie wordt het Rijk verzocht om in aansluiting op de Nota Ruimte, te werken aan een integrale langetermijnvisie en een daaraan gekoppelde strategie waarin de langetermijnpogaven voor de nationaal stedelijke netwerken, en de Randstad in het bijzonder, worden opgenomen.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te vergroten, en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Randstad Holland, waarvan de gemeente Amsterdam deel uitmaakt, wordt in de Nota Ruimte apart benoemd als één van de zes nationaal stedelijke netwerken. Randstad Holland wordt beschreven als het politieke, bestuurlijke, sociale en culturele hart van Nederland en de belangrijkste economische motor van logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening en toerisme. Binnen Randstad Holland worden drie economische kerngebieden onderscheiden, te weten de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. Doelstelling van het Rijk is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel te versterken. Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden en ontwikkeling van bijzondere kwaliteit en de vitaliteit van het Groene Hart dragen daaraan bij. Het rijk wil ruimte scheppen om de grote ruimtevraag voor onder meer wonen en werken zodanig te accommoderen dat dit aan deze doelen optimaal bijdraagt.



Afbeelding: de zes nationaal stedelijke netwerken (bron: Nota Ruimte)

Tussen 2010 en 2030 moet bij de planvorming door provincie en gemeente in Randstad Holland, rekening gehouden worden met de vraag naar circa 8.100 hectare bruto bedrijventerrein en naar ruimte voor circa 440.000 woningen. Herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaand stedelijke gebieden leveren een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de nodige diversiteit van het woningaanbod in de steden. Gedacht kan worden aan herstructurering van prioriteitswijken zoals de westelijke tuinsteden in Amsterdam, maar ook aan transformatie van verouderde spoorwegemplacementen, haven- en industriegebieden in nieuwe woon- en werkgebieden.

In de Nota Ruimte is het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, en daarmee het PDV/GDV beleid, losgelaten. In plaats daarvan worden de provincies, WGR plus regio's en gemeenten opgedragen om integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen te ontwikkelen.

#### Nota Mobiliteit

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit vastgesteld. De Nota Mobiliteit werkt de uitgangspunten van de Nota Ruimte om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land nader uit. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV-2). De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar zijn in de Nota Mobiliteit vastgelegd. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar. Alle overheden – het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen – ontwikkelen in gezamenlijk overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. De Nota richt zich op verbeteringen van het nationale net auto-, spoor- en vaarwegen en de luchtvaart. De Nota doet geen uitspraken op het niveau van dit bestemmingsplan.

#### Vierde Nota Waterhuishouding

De regering heeft in 1998 de Vierde Nota Waterhuishouding vastgesteld. In de Vierde Nota Waterhuishouding wordt gepleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, middels gebiedsgericht maatwerk, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport recreatie etc. Centrale doelstelling is "het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. Daarin is een zevental aangrijpingspunten benoemd:

- het uitvoeren van een knelpuntenonderzoek stedelijk waterbeheer;
- het ontwikkelen van een gemeenschappelijke visie van gemeenten en waterbeheerders op het waterbeleid en doorvertaling naar bestemmingsplannen en waterbeheersplannen;
- een meer op ecologische, hydrologische aspecten en belevingswaarde gebaseerde planning van de verstedelijking;
- aandacht voor de waterketen in relatie tot duurzaam bouwen;
- voortgaan met het opstellen en uitvoeren van gemeentelijke rioleringsplannen, het terugdringen van overstortingen en het verwijderen van vervuilde waterbodems;
- het bevorderen van waterbesparing en hergebruik van water;
- het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie van water in de bodem.

#### Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Wet op de waterhuishouding, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Om de waterdoelstellingen nationaal vast te stellen wordt op dit moment door VROM een AMvB voorbereid. Hierin worden milieukwaliteitseisen die nationaal worden bepaald vastgelegd en worden de kaders aangegeven voor vaststelling van de waterdoelstellingen door de provincies. Deze normen moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van plannen op grond van de Wet op de

waterhuishouding (Wwh-plannen) door het Rijk, de provincie en de waterbeheerder. deze plannen vormen gezamenlijk de stroomgebiedbeheersplannen zoals bedoeld in de Kaderrichtlijn.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig.

Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

#### Locatiebeleid

Nederland hanteerde de afgelopen jaren een locatiebeleid, dat bedoeld was om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen, in overeenstemming met de aard van hun vervoersbehoefte. Dit beleid wordt ook wel het ABC-locatiebeleid genoemd. De nieuwe Nota Ruimte gaat uit van een integraal locatiebeleid dat verschillende doeleinden dient, zoals economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Dit beleid wordt gedecentraliseerd naar provincies en WGR-plusregio's.

#### Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit

Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren: 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De nieuwe Europese richtlijn die in juni 2008 gepubliceerd is, biedt extra tijd als Nederland aantoonbaar binnen een uitsteltermijn van 6 jaar voor fijn stof (2011) en 5 jaar voor stikstofdioxide (2015) wel aan de normen te kunnen voldoen. Daarvoor is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld, waarin een groot aantal maatregelen is opgenomen om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is in principe een groot, samengesteld luchtkwaliteitsplan. De gemeentelijke en provinciale overheden en de landelijke overheid hebben elk op hun eigen niveau plannen gemaakt om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering is nodig omdat de luchtkwaliteit in Nederland niet overal voldoet aan de Europese eisen. De bundeling van deze plannen, inclusief maatregelen, voorgenomen grote projecten, kosten en verwachte effecten, heet het NSL.

In de Wet milieubeheer (Wm), titel 5.2, is voorzien in het NSL, deze vormt het kader. In bijbehorende algemene maatregelen van bestuur (amvb's) en ministeriële regelingen zijn onderdelen nader uitgewerkt.

Het NSL-programma zal naar verwachting medio 2009 in werking treden en heeft een looptijd van vijf jaar, waarna zo nodig een nieuw programma wordt opgesteld.

Het project Houthaven is aangemeld voor het NSL.

### 3.3 Provinciaal beleid

#### Streekplan Noord-Holland Zuid

Het streekplan "Noord-Holland Zuid" is vastgesteld op 17 februari 2003. Het Streekplan heeft de status van Structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

De Houthaven ligt binnen de rode contour en is hierdoor aangewezen als stedelijk gebied. Dit houdt in dat het gebied bestemd is als bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging, recreatie en verkeer en vervoer. Op de streekplankaart is de Houthaven weergegeven als "stedelijk gebied", terwijl de aangrenzende Minervahaven en Westpoort zijn weergegeven als "bedrijventerrein".



Afbeelding: uitsnede streekplankaart

Het streekplan "Noord-Holland Zuid" benoemt een aantal algemene uitgangspunten die relevant zijn voor de onderhavige locatie. Weergegeven is dat de bouwopgave voor Amsterdam bestaat uit 87.000 woningen waarvan er 53.000 woningen gebouwd dienen te worden in bestaand stedelijk gebied. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de groene en cultuurhistorische waarden en is niet aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht.

Het provinciaal beleid ten aanzien van Amsterdam in relatie tot de regio wordt door Gedeputeerde Staten uitgewerkt in een door hen, op basis van het Amsterdamse structuurplan, op te stellen uitwerkingsplan. Het structuurplan van Amsterdam (zie paragraaf 3.5) heeft daarom de status van een streekplan. Hierdoor is wat betreft een ontwikkellocatie binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam het beleid zoals verwoord in het structuurplan van toepassing.

#### Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

De verordening is gericht op gemeenten en geeft algemene regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Deze regels zijn gebaseerd op het bestaande provinciale beleid, zoals vastgelegd in de streekplannen en de Leidraad provinciaal ruimtelijk beleid. Er is nadrukkelijk geen nieuw beleid in de verordening opgenomen. Vaststelling van de verordening door Provinciale Staten heeft plaatsgevonden op 15 december 2008. De verordening is in werking getreden op 1 januari 2009.

#### Masterplan Noordzeekanaalgebied

Het Masterplan is in 1995 opgesteld door een samenwerkingsverband van verschillende gemeenten, provincie Noord-Holland en overige belanghebbende partijen. In 2001 is het plan geactualiseerd. Het Masterplan omvat de zone langs het Noordzeekanaal en het Binnen IJ, waarbinnen alle haven- en bedrijventerreinen zijn gesitueerd. De economische functie van het gebied betreft vooral overslag, productie en distributie. Daarnaast heeft het gebied een woon-, recreatie- en natuurfunctie. Het zwaartepunt bevindt zich in Amsterdam en dan met name in Westpoort. Het Masterplan beoogt een samenwerking aan een duurzame economische ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied met als aandachtspunt de leefbaarheid. In het Masterplan staan de thema's Economie en Werkgelegenheid, Verkeer en Vervoer, Milieu en Ruimtebehoefte centraal.

Binnen het Noordzeekanaalgebied is de ruimte beperkt. Met name Westpoort in Amsterdam is één van de weinige gebieden waar bedrijven zich kunnen vestigen die milieuruimte nodig hebben. Afstemming met de woonfunctie moet dan ook zorgvuldig gebeuren. Enerzijds zal bij het zoeken naar nieuwe woningbouwlocaties rekening moeten worden gehouden met bestaande en nieuw te ontwikkelen havens en industrieterreinen. Anderzijds mogen nieuwe ontwikkelingen in het Masterplangebied geen afbreuk doen aan de aanwezige en geplande woonbebouwing. Dit kan

enerzijds doordat bedrijven steeds schoner worden en anderzijds door toepassing van slimme stedenbouwkundige ontwerpen.

Het westelijk deel van de Houthaven is in het Masterplan aangewezen als herstructureringslocatie. Hier is een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein voorzien in combinatie met woningbouw op het aangrenzende gebied. De westzijde van de Houthaven wordt daardoor gezien als overgangsgebied / buffer tussen het woongebied in de Houthaven en het werkgebied in het Westelijk Havengebied.

#### Provinciaal Waterplan 2006-2010

In het Provinciaal Waterplan 2006 – 2010 'Bewust omgaan met Water' staat globaal beschreven wat de provincie samen met haar partners de komende vier jaar doet om ervoor te zorgen dat de inwoners van de provincie Noord-Holland veilig achter de dijken kunnen wonen, geen natte voeten krijgen bij hevige regenbuien en dat de kwaliteit van het water voldoet aan de eisen die eraan worden gesteld. Het waterplan is op 30 januari 2006 vastgesteld door Provinciale Staten. Het beschrijft de kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Binnen deze kaders gaan waterschappen en gemeenten maatregelen treffen om ons te beschermen tegen wateroverlast en om de waterkwaliteit te verbeteren. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie.

Met het vaststellen van het waterplan vervallen de zoekgebieden voor waterberging uit het streekplan Noord-Holland Zuid. Het waterplan biedt geen starre blauwdruk voor waterberging, maar beschrijft aan welke eisen het watersysteem moet voldoen om pieken in neerslaghoeveelheden op te kunnen vangen. De provincie heeft de voorkeur voor kleinschalige oplossingen om aan deze normen te voldoen. Voor het zuiden van de provincie ziet de provincie graag fijnmazige oplossingen zoals het verbreden van sloten. Door de sterke verstedelijking van dit gebied biedt dit echter niet voor de hele bergingsopgave een oplossing.

Om de waterkwaliteit in Noord-Holland te verbeteren, zijn in het waterplan stappen beschreven om aan de Europese kaderrichtlijn water (KRW) te voldoen. Provinciale Staten stellen in 2009 waterkwaliteitsdoelen vast die samen met de waterschappen, gemeenten en maatschappelijke organisaties worden geformuleerd. Hieraan gaat een zorgvuldig proces vooraf, omdat deze normen gaan gelden als resultaatsverplichtingen.

#### Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht. Daarnaast geeft het stuk aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan. Er zijn 7 speerpunten geformuleerd waarop extra inspanningen zullen worden geleverd:

- Anders betalen voor mobiliteit;
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- Impuls fiets;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Verkeersmanagement en ICT;
- Aanpak goederenvervoer;
- Ruimtelijke ontwikkelingen.

Per speerpunt worden in het plan concrete acties uitgewerkt en projecten benoemd. Daarnaast worden corridors en gebieden aangegeven waarin belangrijke infrastructurele projecten in ontwikkeling zijn of moeten worden genomen.

### Provinciaal detailhandels- en leisurevisie

In 2005 heeft de provincie Noord-Holland het locatiebeleid "Een goede plek voor ieder bedrijf" vastgesteld. Dit locatiebeleid is bedoeld om een geschikte vestigingsplek te bieden voor economische activiteiten, zoals bedrijventerreinen, kantoorlocaties, detailhandel en leisure. Daarmee is een deel van het vestigingsbeleid voor detailhandel en leisure ingevuld.

De provinciale Detailhandels- en leisurevisie is door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 25 november 2008. Op 9 februari 2009 wordt de visie besproken in PS. Uitgangspunt van de visie is een positieve grondhouding voor nieuwe ontwikkelingen, innovatieve concepten, schaalvergroting, die versterkend zijn voor de detailhandelstructuur. Belangrijk is dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot ernstige verstoring van de bestaande winkelstructuur in de regio. Nieuwe initiatieven moeten regionaal worden afgestemd. De regionale afstemming vindt plaats in regionale adviescommissies detailhandel en leisure. Gemeenten leggen grootschalige plannen ter advisering aan de commissie voor. Voor de regio Amsterdam is reeds een regionale Commissie Winkelplanning in functie.

De rol van de provincie ligt vooral in het faciliteren van het proces van regionale afstemming, daar waar ontwikkelingen een (boven)regionale impact hebben. De provincie zal de adviescommissies financieel ondersteunen en faciliteren op het gebied van kennis en informatie, maar zal niet in deze commissies zitting nemen. Indien nodig zet de provincie haar planologische instrumenten in om een keuze af te dwingen daar waar de regionale partijen er niet uitkomen, en bemiddeling niet helpt.

In haar nieuwe beleid laat de provincie het onderscheid tussen PDV en GDV los, en spreekt in plaats daarvan over 'perifere locaties'. Het formuleren van branchebeperkingen en/of omvangbeperkingen, en handhaving van deze beperkingen, is een verantwoordelijkheid van de lokale overheid. Wat de provincie betreft moet het uitgangspunt zijn dat de perifere locatie een levensvatbaar gebied is voor specifieke doelgerichte aankopen met een lagere bezoekfrequentie dan een locatie voor dagelijkse boodschappen. Perifere locaties zijn bedoeld voor de clustering van winkels die niet of zeer moeilijk kunnen worden ingepast in bestaande winkelgebieden. Perifere ontwikkelingen mogen niet tot ontwrichting van de bestaande binnenstedelijke structuur leiden.

### 3.4 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam

#### Regionale structuurvisie

De Tweede Kamer heeft in oktober 2007 besloten dat de WGR+-gebieden geen structuurvisies moeten maken. Daarom zal ook de Stadsregio Amsterdam (voorheen: ROA) dat niet doen. De provincie Noord-Holland maakt voor de hele provincie, dus inclusief de Stadsregio, een structuurvisie. De portefeuillehouders Ruimtelijke Ontwikkeling constateerden echter dat er vraagstukken zijn die bovenlokale afstemming vergen en waarvan de samenhang op regionale schaal geregeld moet worden. Daarom wordt door de Stadsregio Amsterdam een Ruimtelijke Projectennota voorbereid. Momenteel wordt een plan van aanpak opgesteld. Hoofdzaak is dat de nota een werkprogramma voor de Stadsregio is en een invulling van de structuurvisie van de provincie kan worden, voor zover het de Stadsregio betreft. Nauwe samenwerking en afstemming met de provincie is al eerder overeengekomen.

#### Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Het toenmalige ROA heeft een nieuw beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeer&Vervoerplan (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) als onderdeel van de Regionale Agenda van het ROA. Het gaat daarbij om: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. Het RVVP beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;
- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. Onderling goed op elkaar afgestemde maatregelen pakketten die de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of veiligheid verbeteren. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- Met het RVVP wordt ermaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkkniveau die daarvoor nodig zijn.

De te ondernemen activiteiten die voortvloeien uit dit RVVP en de financiële dekking daarvan zijn verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 2005-2010 (vastgesteld 29 maart 2005). In dit Uitvoeringsprogramma zijn eerst zijn de projecten en activiteiten geïnventariseerd die volgen uit het beleidsdeel RVVP en in studie of uitvoering zijn. Vervolgens zijn de nieuwe acties en projecten gedefinieerd die nodig zijn om het beleid uit te voeren.

### Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA-gemeenten. Evenals het RVVP en de hierna beschreven Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kenniseconomie spelen hierbij een belangrijke rol. Verdere economische groei moeten komen door het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van verschillende typen bedrijven over de regio. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

De volgende opgaven tot 2020 zijn geformuleerd:

- Ruimtelijk plannen c.q. reserveren van voldoende bedrijventerreinen in de verschillende segmenten die aansluiten bij de subregionale behoeften. Almere (390 ha.), Meerlanden (310 ha.), Amsterdam (160 ha.), Zaanstreek (100 ha.), IJmond (75 ha.), Waterland (55 ha.) en Amstelland (15 ha.). Om goederenstromen zo beperkt mogelijk te houden en multimodaal transport te faciliteren, heeft de ontwikkeling van bedrijventerreinen met een zekere massa een sterke voorkeur boven versnipperde locaties;
- In stand houden van locaties voor het lokaal verzorgende bedrijfsleven;
- Herstructurering bedrijventerreinen, met name in Zaanstad, Haarlemmermeer en Amsterdam;
- Tijdig ontwikkelen van nieuwe locaties ten behoeve van stedelijke transformaties van bestaande terreinen naar woonfuncties;
- Ontwikkeling van een internationaal topmilieu op de Zuidas en de ontwikkeling van hoogwaardige kantorenmilieus in Almere en Zaanstad.

### Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstelling die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- Kwantiteit: Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).
- Kwaliteit: Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad: Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- Een open woningmarkt is essentieel: In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

### Regionaal detailhandelsbeleid

De stadsregio heeft eigen detailhandelbeleid (de nota 'Selectieve dynamiek', 2005). De kerngedachte van het beleid is het faciliteren van de marktdynamiek, en dit in evenwicht met het behoud van de bestaande fijnmazige detailhandelstructuur. Bij ontwikkelingen wordt uitgegaan van ruimtelijke concentratie, en dus geen solitaire vestigingen. Detailhandelsvestigingen buiten het stedelijk gebied zijn niet toegestaan. De ontwikkeling van een regionaal shopping center is in beginsel uitgesloten. Een factory outlet center wordt alleen onder voorwaarden toegestaan. De stadsregio heeft acht perifere (GDV) locaties aangewezen waar grootschalige detailhandel kan worden ontwikkeld. De bekendste locaties zijn: het Amsterdam Arenagebied (GDV locatie) en Cruquius Haarlemmermeer (feitelijk een PDV+ locatie). Daarnaast zijn enkele typische PDV locaties aangewezen. De stadsregio maakt al jaren gebruik van een Regionale Commissie Winkelplanning (RCW). initiatieven die groter zijn dan 5.000 m<sup>2</sup> (binnenstedelijk) of 1.500 m<sup>2</sup> (perifeer), worden door de gemeenten aan de RCW voorgelegd. De RCW toetst het initiatief aan bestaand lokaal, regionaal en provinciaal beleid. Ten slotte adviseert de RCW de gemeente, de regio en eventueel de provincie over het initiatief. De stadsregio heeft ook een 'Leidraad Detailhandelsontwikkelingen stadsregio Amsterdam' opgesteld (2006). De leidraad beschrijft vooral het opereren van de regionale commissie winkelplanning, binnen de kaders van het regionaal beleid, en dient vooral om gemeenten te informeren wanneer een initiatief voor advies aan de commissie moet worden voorgelegd.

### 3.5 Gemeentelijk beleid

#### Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid"

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd in het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" (juli 2003). Dit ruimtelijke beleid is gericht op de periode vanaf 2003 tot en met 2010, maar vormt voor een deel ook een aanzet tot ontwikkelingen die doorlopen in de periode daarna. Het structuurplan kiest voor optimaal gebruik van de ruimte en het mengen van verschillende functies. De bij het structuurplan behorende plankaart geeft weer waar in de periode tot en met 2010 kan worden gewoond, gewerkt en gerecreëerd en langs welke wegen en spoorlijnen het verkeer wordt afgewikkeld.

Het plangebied is blijkens de plankaart van het structuurplan hoofdzakelijk aangewezen als "Stedelijk wonen/werken" en voor een klein deel als "Hoofdwaterstructuur". Binnen het gemengd stedelijk woonwerk gebied is het wonen dominant, maar moet menging met kleinschalige functies worden nagestreefd. Het gaat hierbij om een zo volledig mogelijk pakket van kleinschalige werkfuncties en recreatieve en maatschappelijke functies. Op plekken waar verdichting plaatsvindt, zijn parkeermaatregelen nodig. Gedacht kan worden aan dubbelgebruik, beperking van het volume en de invoering van parkeerbeheer.

Wat betreft gebied dat is aangewezen als "Hoofdwaterstructuur" geldt dat de aanwezige ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige elementen zoveel mogelijk moeten worden beschermd. Wonen en werken op het water wordt integraal onderdeel van ruimtelijke plannen. Voor nieuwe situaties worden ligplaatsen van woonboten en bedrijfsvaartuigen opgenomen in bestemmingsplannen.

Voorst is de watertoets van belang. Demping van water ter plaatse van het plangebied is mogelijk mits kwantitatief gecompenseerd en onder ruimtelijke en ecologische voorwaarden. Het gaat hierbij om:

- compensatie binnen hetzelfde systeem;
- uitbreiding mogelijk in de vorm van verbreding en toevoeging;
- er worden voorwaarden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit van de uitbreiding;
- er worden voorwaarden gesteld aan de ecologische gevolgen voor de kwaliteit en voor natte ecologische verbindingzones;
- dit geldt voor ondermeer het IJ, havens, zijkanalen, plassen en meren, waar door functieveranderingen enige flexibiliteit wenselijk is, maar de structuur en de maat van het water ook een ruimtelijke kwaliteitsdrager van het toekomstige gebied dienen te zijn. Hiernaast is ook het handhaven van de natuurlijke kwaliteit van deze wateren van belang.



Afbeelding: uitsnede plankaart structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" 2003

De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat zijn blijkens het structuurplan aangewezen als "Hoofdnet auto/fiets" en "Hoofdnet openbaar vervoer bus/tram". De hoofdnetten infrastructuur hebben tot doel Amsterdam bereikbaar te houden en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk op het hoofdnet te concentreren. De kwaliteit van dit stedelijk hoofdwegennet moet voorop staan en de capaciteit mag niet afnemen. De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat maken beide deel uit van de recreatieve hoofdfietsroutes in Amsterdam. Het gemeentelijk beleid is gericht op het stimuleren van het fietsgebruik.

Het IJ en het Westerkanaal (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan) maken deel uit van het "Hoofdnet vaarwegen" en zijn primaire vaarwegen voor het vrachtverkeer per boot. Bij herstructurering van gebieden dient de functie van deze hoofdvaarwegen gewaarborgd te blijven.

Het structuurplan kent een uitwerking naar gebiedsdelen in Amsterdam. De Houthaven maakt onderdeel uit van "Binnenstad en Gordels". Binnen dit gebiedsdeel moet een grotere differentiatie in het wonen worden nagestreefd zonder dat de leefbaarheid vermindert. Voor de Houthaven is een gemengd woonmilieu in hoge dichtheden voorzien.

Het ten westen van de Houthaven gelegen bedrijventerrein Minervahaven is aangewezen als "Stedelijk bedrijventerrein". Omdat niet alle functies zich laten mengen vanwege hun schaal en milieuhinder is het noodzakelijk om in het dichtbebouwde stedelijk gebied voldoende terrein te reserveren voor bedrijven. Het is van belang voor het dagelijks functioneren van de stad dat bepaalde bedrijven in de directe omgeving zijn gevestigd. Om deze terreinen beschikbaar te blijven houden voor bedrijven zijn woningbouw en zelfstandige kantoorontwikkeling niet gewenst. Onder bepaalde voorwaarden is er wel ruimte voor perifere detailhandel en extensieve leisure. Stedelijke bedrijventerreinen zijn goed ontsloten door het "Hoofdnet Auto". Op "Stedelijke bedrijventerreinen" kunnen bedrijven tot hooguit categorie IV gevestigd worden.

De overige aan de Houthaven grenzende gebieden zijn aangewezen als "Hoofdwaterstructuur" en als "Stedelijk wonen/werken". Zie bovenstaande tekst voor een beschrijving van deze milieutypen.

#### Beleidskader hoofdnetten

In aanvulling op het Structuurplan is op 11 mei 2005 het beleidskader hoofdnetten vastgesteld door de gemeenteraad. Het beleidskader stelt vast waar de hoofdnetten liggen, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Daarnaast gaat dit beleidskader in op de vraag wat er moet gebeuren als de hoofdnetten elkaar kruisen of overlappen en hoe Amsterdam de kwaliteit van de netten kan behouden en versterken. Het beleidskader dient als basis voor investeringen in de hoofdnetten en voor eventueel te nemen maatregelen. Het is ook het kader waarin de centrale stad randvoorwaarden opstelt voor de hoofdnetten Auto en Rail. Ruimtelijke plannen kunnen eraan worden getoetst.

In het beleidskader zijn enkele wegen toegevoegd aan het hoofdnet auto en enkele wegen geschrapt. De Spaarndammerdijk en Tasmanstraat zijn net als in het Structuurplan uit 2003 in het beleidskader onderdeel van het hoofdnet auto.

#### Centrale Verkeerscommissie (CVC)

De stedelijke randvoorwaarden voor de hoofdverkeersnet Spaarndammerdijk/Tasmanstraat zijn in de CVC enkele keren besproken. Het college van B&W heeft de randvoorwaarden op 18 december 2007 vastgesteld. Deze randvoorwaarden zijn uitvoerbaar.

#### Overeenkomst 'Bouwen aan de stad'

De gemeente Amsterdam en de gezamenlijke woningcorporaties, verenigd in de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties, hebben in de overeenkomst 'Bouwen aan de stad' afspraken gemaakt over onder meer nieuwbouw, aanbiedingsafspraken en over verkoop van sociale huurwoningen.

#### Beleidsvereenkomst Wonen Amsterdam

In de 'Beleidsvereenkomst Wonen Amsterdam 2007 tot en met 2010' hebben de gemeente Amsterdam, de Amsterdamse stadsdelen, de Huurdersvereniging Amsterdam en de Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties verder invulling gegeven aan de afspraken die in 'Bouwen aan de Stad' zijn gemaakt. Andere onderdelen in de Beleidsvereenkomst vormen een aanvulling op 'Bouwen aan de Stad', met name op die onderwerpen waarover in 'Bouwen aan de Stad' geen

afspraken zijn gemaakt. Met de Beleidsovereenkomst worden de afspraken die gemaakt zijn in 'Bouwen aan de Stad' ook onderschreven door de Amsterdamse stadsdelen en de Huurdersvereniging Amsterdam.

#### Locatiebeleid

In het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" van de gemeente Amsterdam wordt een herziening van het ABC-locatiebeleid voorgesteld. Op 2 april 2008 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het nieuwe locatiebeleid voor Amsterdam vastgesteld, als aanvullend toetsingskader van het Structuurplan. Het beleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het locatiebeleid staat het principe van "de juiste functie op de juiste plek" centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voorkantoren en bedrijven vast.

In het locatiebeleid is per gebiedstype, zoals in het Structuurplan opgenomen, aangegeven welke functies passend zijn. De Houthaven valt binnen gebiedstype "Stedelijk wonen/werken". Daarbinnen zijn passende functies: solitaire kantoren van minder dan 2.000 m<sup>2</sup> bvo, stadsdeelcentra, wijkwinkelcentra, kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen, kantoorachtige bedrijven, hotels, overige horeca, en stedelijk/suburbaan wonen. Afhankelijk van de functie of plek kunnen tevens passend zijn: solitaire kantoren groter dan 2.000 m<sup>2</sup> bvo, GDV en PDV winkels, gebouwde leisuvoorzieningen met veel publiek, grote congresruimten, grootschalige maatschappelijke voorzieningen en grote religieuze instellingen.

Bij de planvorming voor nieuwe gemengde woon/werkgebieden wordt clustering van bedrijven in strips of bedrijfsverzamelgebouwen aanbevolen.

De realisatie van een gemengd gebied met wonen, kantoren, bedrijven, kantoorachtige bedrijven, een hotel, overige horeca en scholen zijn op basis van het locatiebeleid passend bevonden op deze locatie.

Ten aanzien van parkeren gaat het nieuwe locatiebeleid uit van een gebiedsgewijze aanpak van het parkeren. Enerzijds gaat het er om het aantal parkeerplaatsen niet meer per bedrijf, maar per locatie vast te stellen. Anderzijds moet er meer aandacht zijn voor de verdeling van dit parkeerareaal over de verschillende categorieën gebruikers. Voor nieuw te ontwikkelen, te transformeren of te intensiveren gebieden zal een zogenaamde parkeerbalans worden opgesteld. Doel van de parkeerbalans is om meer flexibiliteit te bieden aan functies en de ruimte efficiënt te gebruiken, door wisseling en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De functiemenging die het structuurplan nastreeft vergroot de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

#### *ABC-locaties*

Het nieuwe locatiebeleid van Amsterdam sluit aan bij de begrippen, die we uit het locatiebeleid 1996 kennen: de A, B en C locaties. De typering A, B of C locatie is afhankelijk van het (OV-) bereikbaarheidsprofiel van de plek.

De Houthaven is een B-locatie. Een B-locatie is een gebied dat uitstekend per openbaar vervoer bereikbaar is en/of een relatief snelle (openbaar vervoer of langzaam verkeer) verbinding heeft naar tenminste één hoogwaardig openbaar vervoer knooppunt. De nadruk ligt op optimaal gebruik van de OV-ontsluiting, maar de bereikbaarheid per auto is voor deze gebieden geen onbelangrijk aspect. Dit zijn de gebieden in de directe omgeving van ringlijn/metrostations, overige NS stations en/of binnen het fijnmazig netwerk van trams en bussen. Dit kenmerk heeft eigenlijk het hele gebied binnen de Ring, vanwege het aanwezige fijnmazige OV-netwerk, en langs de Ringlijn/metrolijn. Op termijn zal dit ook gelden voor de omgeving van NZ-lijnhalttes in Amsterdam-Noord. Voor een B-profiel geldt dat bestemmingen binnen circa 15 minuten vanuit een A-locatie bereikbaar moeten zijn, dat wil zeggen óf op circa 1.500 meter loopafstand óf in circa 15 minuten met natransport openbaar vervoer en/of vanaf een afslag van het Rijkswegennet is de bestemming in circa 15 minuten per auto bereikbaar.

Ondernemingen (bedrijven, kantoren én voorzieningen) worden vervolgens beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkende karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar

vervoer ontsloten locaties (A of B locaties). Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties (C locaties).

Conform het richtsnoerprincipe uit het RVVP 2004 van het toenmalige ROA wordt voor kantoren en bedrijven op A locaties een parkeernorm van 1:250 m<sup>2</sup> bvo en op B locatie 1:125 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd. Op C locaties gelden geen parkeernormen voor bedrijven; voor kantoren wordt maatwerk geleverd. Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) worden de CROW parkeercijfers als hulpmiddel gebruikt om te komen tot het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen. Zowel voor de ABC-normen als de CROW-cijfers kan een bandbreedte worden gehanteerd.

Bij de CROW-cijfers is het ook mogelijk om met een percentage van de bandbreedte af te wijken, zodat er als het ware een dubbele flexibilisering ontstaat. De CROW cijfers zijn landelijke ervaringscijfers. In Amsterdam blijken deze, vanwege de fijnmazigheid van het openbaar vervoer netwerk, aan de hoge kant te zijn. De mogelijkheid om af te wijken naar beneden blijft dan ook uitdrukkelijk bestaan.

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in de beleidsnota opgenomen. Immers stadsdelen of de centrale stad in grootstedelijke gebieden kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of leggen dat vast in grondexploitatie of erfpachtcontract. Dit wil het gemeentebestuur niet centraal regelen. De parkeernorm is namelijk in hoge mate afhankelijk van de locatie en het type woning. Daar is maatwerk nodig.

De richtsnoeren voor parkeernormen, zoals die in het RVVP zijn vastgesteld, worden flexibel toegepast, omdat niet elke locatie hetzelfde is. Daarbij gelden overigens wel twee harde randvoorwaarden: de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet. Op basis van de luchtkwaliteitsnormen en de intensiteit/capaciteit van de weginfrastructuur wordt het (juridische) plafond van het maximale aantal parkeerplaatsen berekend. De luchtkwaliteit wordt berekend op basis van de Europese regelgeving en de wegcapaciteit op basis van het GENMOD. Beide randvoorwaarden worden in samenhang gezien in een zogenaamde mobiliteitstoets. De uitkomst van deze berekening noemen we het plafond. Gebiedsoverstijgende effecten worden hierin meegenomen.

#### Minder kantorenplannen in uitvoering

De nota *Minder kantorenplannen in uitvoering* is op 20 februari 2007 vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam. In de nota is de vraag naar en het aanbod van kantoren vergeleken. Op basis daarvan zijn voorstellen gedaan voor het schrappen van enkele beoogde nieuwe kantorenlocaties of het schrappen van uitbreiding van bestaande. Over de voorstellen heeft overleg plaatsgevonden met het stadsdeel.

In de nota is ten aanzien van Spaarndammerhout / Houthaven opgenomen dat het niet-woon programma in beperkte mate zal worden ingevuld met kantoorruimte. Er wordt uitgegaan van een invulling met bedrijfsverzamelgebouw, kleine bedrijfsruimten, showrooms, wijk/stadsdeelgebonden voorzieningen, leisure en onderwijs. Op 1 april 2008 heeft het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam per brief ingestemd met het maximale oppervlak van 35.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak.

#### Amsterdamse OV-visie 2007-2020

Op 5 juni 2007 is het concept "Amsterdamse OV-Visie 2007-2020" voor inspraak vrijgegeven door het college van B&W. De Houthaven komt twee keer aan de orde in dit concept plan. De inspraak is nog niet verwerkt en het plan is nog niet vastgesteld.

#### *Verlenging van de ringlijn (metro) naar in ieder geval de Houthaven*

Een studie zal in beeld moeten brengen welke van ondergenoemde twee varianten het meest wenselijk is.

- In het programmakkoord wordt de wens uitgesproken om de z.g. "Kleine Ring" te sluiten door de Ringlijn vanaf station Isolatorweg door te trekken naar het Centraal Station. Onderzoek toont naar dat deze verbinding een redelijke vervoerswaarde heeft, maar dat de meeste reizigers zullen

bestaan uit mensen die eerder met de trein reisden. Het aantal nieuwe OV-reizigers dat deze verlenging op zal leveren is klein.

- Een alternatief voor het sluiten van de "Kleine Ring" is verlenging van de Ringlijn via de Houthaven en de noordelijke IJ-oeveren naar het Noord/Zuidlijnstation Johan van Hasseltweg. Met deze metroverbinding wordt Amsterdam Noord ook met de metro aangesloten op de westkant van Amsterdam alsmede station Sloterdijk. Bij een intensieve ontwikkeling van de noordelijke IJ-oeveren (na 2020) ontstaat een voldoende vervoersvraag om deze metro-uitbreiding te rechtvaardigen. In dit geval zal een groot deel van de reizigers bestaan uit nieuwe OV-gebruikers. Uit het oogpunt van "ontvlechting" is het niet gewenst dat de Ringlijn vanaf de Isolatorweg in twee richtingen wordt verlengd.

#### *OV te water als aanvullende maatregel*

Tegen 2020, als het Zeeburgereiland en de Houthaven tot ontwikkeling zijn gekomen, behoort een verbinding met OV te water tussen deze gebieden (met een tussenlanding op CS en eventueel het Java-eiland) tot de mogelijkheden.

#### Vervoersplan 2009 GVB

In het Vervoersplan van het GVB is opgenomen dat vanaf 2009 de route van buslijn 22 zal worden aangepast. In het plan Houthaven is er ruimte voor deze busverbinding gereserveerd via de meeste westelijk brug en een doorsteek tussen het Cluster en de Knik, vervolgens loopt de route via de Haparandaweg naar de Danzigerkade. Daarmee ontstaat er een directe busverbinding tussen het centraal station en het plan gebied Houthaven.

#### Woonbotenbeleid

Er is geen centraal stedelijk beleid ten aanzien van woonboten, hiervoor is alleen de verordening op de haven en het binnenwater 2006 (VHB) van toepassing. In de verordening is gesteld dat een ligplaatsvergunning nodig is voor het aanmeren van een woonboot. Daarnaast is door de centrale stad een kapstok voor het welstandsbeleid van woonboten opgesteld. Dit gaat in op de welstandseisen ten aanzien van woonboten en biedt de stadsdelen aanknopingspunten voor het opstellen van beleid. De criteria ten aanzien van het woonbotenbeleid zijn gedelegeerd aan de stadsdelen.

#### Hotelnota

Door de dienst economische zaken van de gemeente Amsterdam is een rapport opgesteld waarin het Hotelbeleid 1999-2003 wordt geëvalueerd en de inzet hotelbeleid vanaf 2003 wordt beschreven. Hieruit blijkt dat het huidige hotelbeleid wordt voortgezet om de uitgangspunten te handhaven. Dit houdt in dat:

- Het beleid gericht blijft op aanzienlijke uitbreiding van de hotelcapaciteit. Op korte termijn zijn enkele duizenden kamers noodzakelijk om de nog bestaande krapte te laten afnemen;
- Het ingezette beleid van spreiding over de stad dient te worden voortgezet, waarbij gezorgd moet worden voor voldoende hotellocaties buiten het hotelconcentratiegebied;
- Nieuwe locaties moeten aansluiten bij de wensen van zowel de gemeente als de markt. In samenwerking met de stadsdelen zal de inventarisatie van potentiële locaties periodiek worden herzien;
- Het creëren van randvoorwaarden om het budgetsegment mee te laten groeien in het totale hotelaanbod. Dit vraagt om een tweeledige aanpak. Enerzijds is welwillendheid van de deelraden nodig ten aanzien van aanvragen voor uitbreiding van hotels in het budgetsegment. Anderzijds moet gezorgd worden voor voldoende nieuwbouwlocaties voor dit specifieke segment.

Blijkens het opgestelde rapport wordt voor de periode 2004-2006 gedacht aan een nieuwbouwlocatie voor een Stayokay Hotel, de voormalige Nederlandse Jeugd Herberg Centrale in de Houthaven of een tweesterren hotel als onderdeel van een cluster van hotels in meerdere prijscategorieën.

Het college van B&W van de gemeente Amsterdam heeft op 20 november 2007 nieuw hotelbeleid vastgesteld. Daarin wordt nog steeds gesteld dat voldoende hotelcapaciteit een basisvoorwaarde is voor Amsterdam om haar economische doelstellingen te bereiken. Geconstateerd is voorts dat Amsterdam kampt al jaren met een tekort aan hotelkamers. Verwacht wordt dat tot 2015 9.000 nieuwe hotelkamers nodig zijn. De gemeente stimuleert daarom de uitbreiding van het aantal beschikbare en

geschikte locaties voor hotels. In de nieuwe nota is de Houthaven nog steeds opgenomen als hotellocatie.

#### Nota kleinschalige bedrijfshuisvesting

In 2000 is door de gemeente de "Nota Kleinschalige Bedrijfshuisvesting" vastgesteld. Om kleinschalige bedrijvigheid in gemengde woonwerkmilieus te beschermen tegen functieverandering zijn in deze nota een aantal maatregelen vastgelegd en 27 locaties met naam genoemd. Deze locaties hebben een beschermde status. Het toekennen van deze beschermde status houdt in dat op deze locaties gestreefd wordt naar behoud van kleinschalige bedrijfshuisvesting. Indien zich bij het functioneren van deze locaties problemen voordoen zal op verzoek van het betreffende stadsdeel nagegaan worden of met gemeentelijke stimulans deze problemen verholpen kunnen worden. Pas als problemen onoplosbaar blijken, kan herbesteding overwogen worden. Functieverandering van deze bedrijvenlocaties moet worden gecompenseerd. In stadsdeel Westerpark is aan drie locaties een bijzondere bescherming weergegeven:

1. Gillis van Ledenberchstraat;
2. Buyskade/Donker Curtiusstraat;
3. Van Diemenstraat.

Bovengenoemde locaties zijn niet gelegen binnen de Houthaven.

#### Grootschalige en perifere detailhandelsvestiging (GDV en PDV)

Het Amsterdams beleid ten aanzien van geconcentreerde perifere detailhandelsvestigingen (PDV) en grootschalige detailhandelsvestiging (GDV) is vastgelegd in het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid", de Nota Detailhandel in Balans (2001) en de "Nota Grootschalige Detailhandel in Balans 2006-2010" die op 4 juli 2006 is vastgesteld door het college van B&W. Het beleid richt zich met name op PDV op bedrijventerreinen en GDV in Zuidoost (ArenA-Boulevard).

Ontwikkelingen met een bovenlokaal effect moeten in deze structuurplanperiode "Kiezen voor Stedelijkheid" op regionaal niveau worden afgestemd en gecoördineerd. Hierin zal de Regionale Commissie Winkelplanning adviseren. Het rijk biedt dertien stedelijke knooppunten de mogelijkheid om een locatie aan te wijzen waar grootschalige detailhandel zich kan concentreren. Voor Amsterdam is in regionaal verband besloten tot één geconcentreerde GDV-ontwikkeling in het Centrumgebied Amsterdam Zuidoost, de Arena-Boulevard. De gebieden met perifere detailhandel liggen ruimtelijk goed verspreid over de stad: in Amsterdam-Noord, Oud-Zuid, Oost-Watergraafsmeer, Westerpark en Westpoort. Concentraties zijn er te vinden bij de Klaprozenweg, Spaklerweg, Schinkel, Keurenplein, Sloterdijk III en Amstel III.

In de Nota Grootschalige Detailhandel in Balans is vastgelegd dat naast de ArenA Boulevard op vier van de huidige PDV-locaties de branchebeperking wordt opgeheven met uitzondering van food. Supermarkten worden derhalve niet op perifere locaties toegelaten. Food vormt dikwijls de drager van de wijk- en stadsdeelcentra en is hierdoor een belangrijke waarborg voor de fijnmazigheid van de detailhandelsstructuur. De te transformeren PDV-locaties zijn: Schinkel, Bedrijventerrein Westerpark, Bedrijvencentrum Osdorp en een nader te bepalen locatie in Overamstel (thans Spaklerweg). Voor de naar GDV te transformeren PDV-winkels geldt wel een minimale winkelgrootte van 2.000 m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak per bedrijfsvestiging in één branche. De invulling ervan is aan de markt.

Op de PDV-locaties wordt de branchering niet verder verruimd. Daarnaast wordt een maximum gesteld aan het te voeren nevenassortiment, dit om brancheervaging en daarmee invloed op de winkelstructuur te voorkomen. Maximaal 10% (of 400 m<sup>2</sup>) van het winkelvloeroppervlak mag uit nevenassortiment bestaan. Zogenaemde Shop-in-shopconstructies worden niet toegestaan.

#### Slimme Haven, Havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020

De Havenvisie is op 20 oktober 2008 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de Visie wordt geconstateerd dat de groei van de haven inmiddels een zodanige omvang heeft dat de grenzen op het gebied van ruimte, milieu en bereikbaarheid in zicht zijn gekomen. Schaarste in plaats van ruimte is daarom het uitgangspunt van de ambitie geworden. De visie wil de verschillende belangen met elkaar in balans brengen door inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. Zo is de term 'slimme haven' bedoeld.

De nieuwe visie voorziet in doelstellingen en acties om ook in 2020 over een sterke haven te beschikken. De visie biedt een doorkijk naar 2040 om te zorgen dat de gemeente ook in dit perspectief verantwoorde keuzes maakt.

In het document wordt de visie weergegeven ten aanzien van:

- a. werk en economie – banengroei, behoud van het marktaandeel, verdubbeling van de overslag, selectiviteit in het toelaten van ladingstromen en vestigingen;
- b. duurzaamheid – terugdringen CO<sub>2</sub>-uitstoot, meer vervoer per trein en zee- en binnenvaartschip, minder per vrachtwagen, minder verbruik van brandstof en meer gebruik van walstroom, innovatieve technieken om geluid- en stoffinder terug te dringen en om duurzame energie op te wekken, betere samenwerking op het gebied van milieubeleid, een duurzaamheidsfonds;
- c. ruimte – accommodatie van groei tot 2020 op bestaande haventerreinen, behoud van erfpacht, uitbreiding na 2020 bij breed draagvlak, behoud van een strategische voorraad ruimte, behoud van de totale voorraad terreinen in de haven voor havenactiviteiten;
- d. bereikbaarheid – uiterlijk in 2016 een nieuwe grote zeesluis in IJmuiden operationeel, de bereikbaarheid over de weg, het water en per spoor verbeteren;
- e. innovatie;
- f. aantrekkelijkheid.

De genoemde doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid zijn gunstig voor het woon- en leefklimaat in Amsterdam en de Houthaven.

#### Milieubeleidsplan

In de raadsvergadering van 4 juli 2007 is het Milieubeleidsplan - Amsterdam duurzaam aan de top - door de gemeenteraad vastgesteld. De volgende doelen zijn geformuleerd:

- het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam wordt integraal uitgevoerd, met als streven om in 2010 aan de Europese normen te voldoen.
- in 2010 is de geluidsoverlast aanzienlijk teruggedrongen, en dan met name het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden
- in 2025 is de energiehuishouding van Amsterdam in zijn geheel duurzamer geworden en is de CO<sub>2</sub> emissie van de stad 40% afgenomen ten opzichte van 1900
- Amsterdamse ondernemers en consumenten zijn doordrongen van de milieu-invloed die zij hebben en handelen daar ook naar
- de bodem in heel Amsterdam is in 2015 veilig te gebruiken voor het doel dat de bodem er heeft. Dat geldt ook voor de indertijd sterk vervuilde terreinen
- alle groeninvesteringen zijn gericht op hoogwaardig, afwisselend groen met een ecologische en educatieve waarde, passend bij een stad met internationale allure
- de stad houdt rekening met de komende klimaatverandering, richt zich naar de Europese waterkwaliteitsnormen en vermindert de grondwateroverlast

#### Actieplan Luchtkwaliteit

Het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) van Amsterdam heeft ingestemd met de inspraaknota van het ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit en de wethouder Milieu gemachtigd om het ontwerp Actieplan aan te passen aan de hand van de Inspraaknota tot een definitieve versie (20 april 2006). Hiermee beschouwt het B&W het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam als zijnde vastgesteld.

Het doel van het Actieplan is het bieden van oplossingen ten aanzien van de bestaande knelpunten wat betreft luchtkwaliteit in Amsterdam. Het Actieplan bevat concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Daarnaast bevat het Actieplan ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd en wordt een positieve bijdrage geleverd voor alle bouwprojecten. Er wordt een omgeving gecreëerd waarbinnen de projecten een kans hebben om aan de normen te voldoen. Maatregelen binnen het project zelf moeten vervolgens de laatste verbeteringen van de luchtkwaliteit verzorgen zodat de normen worden gehaald.

Voor de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat is in het Actieplan opgenomen dat een tunnel wordt gerealiseerd en ter beperking van het vrachtverkeer zal een Actieplan Goederenvervoer worden opgesteld.

Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er gevoelige bestemmingen worden gemaakt bij drukke wegen. Voor Amsterdam geldt conform hoofdstuk 6.3 van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam een richtlijn.

Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen, de blootstelling van deze groepen aan luchtverontreinigende stoffen geminimaliseerd dient te worden. Dit kan bereikt worden door deze voorzieningen zo ver mogelijk van grote verkeersaders te realiseren of door middel van bijzondere afscherpende maatregelen.

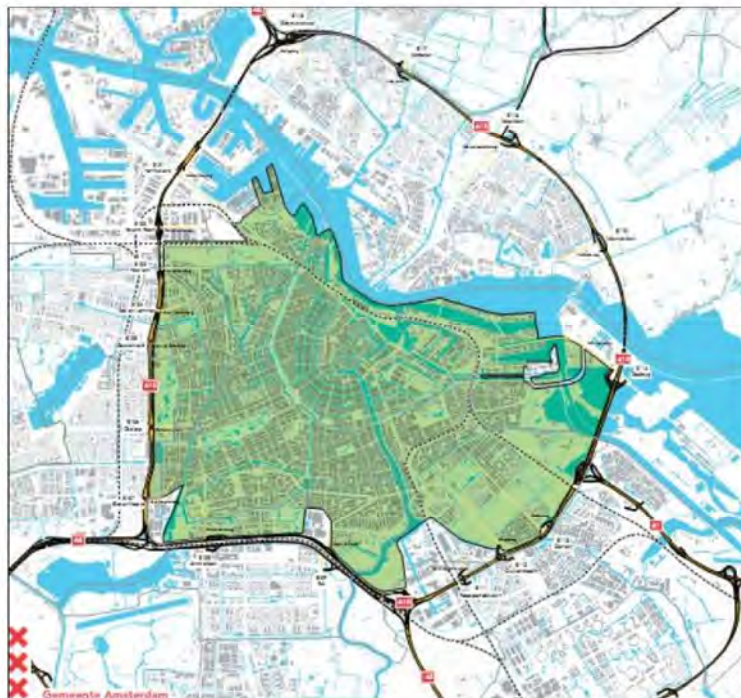
#### Voorrang voor een Gezonde Stad

Voorrang voor een Gezonde Stad is een van de vijftig acties uit het Actieplan Luchtkwaliteit. Met het plan Voorrang voor een Gezonde Stad wil de gemeente Amsterdam het personenverkeer in de stad schoner en efficiënter maken. Een van de belangrijkste maatregelen is het instellen van een milieuzone binnen de Ring A10 (behalve Amsterdam-Noord) voor de meest vervuilende personen- en bestelauto's. Het college van B&W en de gemeenteraad hebben inmiddels ingestemd met de maatregelen uit het plan 'Voorrang voor een Gezonde Stad' na een inspraakronde in de stad. Diverse opmerkingen en aanbevelingen uit de stad zijn verwerkt in de voorstellen die op 26 juni 2008 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Uitgangspunten van het pakket aan maatregelen zijn forse investeringen in diverse alternatieve vormen van vervoer en de instelling van een milieuzone voor personenauto's en bestelbussen. Ook compensatieregelingen, zoals een uitgebreide sloopregeling maken deel uit van het stimuleringspakket. De milieuzone voor personenauto's en bestelbussen gaat circa eind 2009 in, minimaal een jaar nadat de stimulerende maatregelen zijn ingevoerd. Alle opbrengsten van de hogere parkeertarieven komen ten goede aan alternatieve vormen van schoon vervoer. Zo wordt er flink geïnvesteerd in meer OV, autodelen en P+R plaatsen.

#### Convenant Milieuzone goederenvervoer

Op 19 december 2007 is een convenant ondertekend tussen het college van B&W, Verleidersorganisatie EVO, Transport en Logistiek Nederland en Ondernemersorganisatie Regio Amsterdam en als (branche)organisaties voor het goederenvervoer. Het Milieucentrum Amsterdam en de Kamer van Koophandel zijn betrokken geweest bij het overleg over de milieuzone.

In het convenant is onder meer afgesproken dat de gemeente Amsterdam het landelijke convenant "Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" ondertekent. Dat betekent dat tussen 1 oktober 2008 en 1 januari 2010 de overeenkomstige normen uit het landelijke convenant in de milieuzone van Amsterdam van toepassing zullen zijn. In hoofdlijnen houdt dat in dat uitsluitend voertuigen worden toegelaten die voldoen aan de eis Euronorm 2 met roetfilter. De introductie van de milieuzone vrachtverkeer per 1 september 2008 levert een geschatte verbetering van de luchtkwaliteit op van 8 mg. In het convenant is voorts opgenomen dat de Houthaven deel uitmaakt van de milieuzone van Amsterdam. In afbeelding op de volgende pagina is de milieuzone weergegeven. De milieuzone is op 19 mei 2008 vastgesteld door het college van B&W en de milieuzone is per 9 oktober 2008 in werking getreden.



Tevens is in het convenant opgenomen dat snelle stappen gezet zullen worden naar een verbindingroute tussen S101 en de Minervahaven om de luchtkwaliteit op de Spaarndammerdijk te verbeteren alsmede de bereikbaarheid voor goederen- en personenvervoer. Voor het voorliggende bestemmingsplan is tenslotte relevant dat men zich heeft verbonden aan de verbetering van collectief vervoer naar de Minervahaven en de Houthaven, bijvoorbeeld door uitbreiding van het openbaar vervoer of de opzet van een systeem van besloten busvervoer.

#### Nieuwbouw in Amsterdam klimaatneutraal

Op 10 juni 2008 heeft het college van BW besloten dat vanaf 2010 een derde van de Amsterdamse nieuwbouwwoningen klimaatneutraal worden gebouwd en vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen.

#### Geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met het dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het geluidsbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

#### Actieplan Omgevingslawaai Amsterdam

Op 16 april 2008 is het Actieplan Omgevingslawaai Amsterdam gepresenteerd door het college van B&W en vrijgegeven voor inspraak. In het Actieplan staat beschreven waar in de stad veel geluidhinder voorkomt en wat in de komende vijf jaar wordt ondernomen om dit te verminderen. Het Actieplan wordt iedere vijf jaar bijgesteld. De geluidkaart vormt de basis voor het actieplan. Op 26 juni 2007 heeft het college van B&W een geluidkaart vastgesteld en gepubliceerd.

Stadsdelen zijn vrij om, op basis van de beschikbare gegevens, zelf te bepalen waar en in welke volgorde de maatregelen ingezet zullen worden. De Dienst Milieu en Bouwtoezicht treedt hierbij op als adviseur. Nader onderzoek is nodig om de kansrijkheid van de maatregelen te kunnen bepalen.

### 3.6 Stadsdeelbeleid

#### Woonvisie

Op 26 juni 2008 is de Woonvisie Westerpark vastgesteld door de stadsdeelraad. In Stadsdeel Westerpark wonen ongeveer 35.000 mensen in 20.000 woningen. De woningen stammen grotendeels uit de bouwperiode 1880-1930. Het betreft dus oude woningen met vaak kleine woonoppervlaktes. Veel van de woningen zijn huurwoningen met een lage huurprijs. De bewoners van Westerpark zijn relatief jong. Het zijn vaak alleenstaanden met slechts één salaris. Het gemiddeld inkomen is dan ook relatief laag.

Stadsdeel Westerpark vindt het belangrijk dat in het stadsdeel mensen met verschillende achtergronden en in verschillende gezinssamenstellingen naar tevredenheid kunnen wonen. De inspanningen van het stadsdeel moeten leiden tot een divers en levendig stadsdeel met een eigen karakter en sterke sociale samenhang. Wonen kan hieraan een bijdrage leveren. De laatste jaren zijn veel woningen in het stadsdeel kwalitatief verbeterd. Ook zijn grote-, koop- en woonzorgwoningen toegevoegd. Deze inzet had tot doel het stadsdeel meer divers te maken, een wooncarrière binnen Westerpark mogelijk te maken en zo een aantrekkelijk leefklimaat te scheppen om (langdurig) te wonen.

In het stadsdeel moeten voor alle inkomensgroepen woningen bereikbaar zijn. Daarnaast moet de woningvoorraad in het stadsdeel toegankelijk zijn en blijven voor verschillende groepen zoals jongeren, lage inkomens, lage middeninkomens en mensen met een zorgvraag die meer moeite hebben met het vinden van een passende woning. Niet alleen moeten mensen in Westerpark kunnen wonen, het is ook belangrijk dat ze in Westerpark willen wonen. De kwaliteit van wonen en leefomgeving, ook in verhouding tot de woonlasten, moet mensen tot tevredenheid stemmen. Hieraan kan betrokkenheid bij de buurt een belangrijke bijdrage leveren.

De analyse van de buurt en de visie op het wonen in Westerpark resulteert in de volgende algemene doelstellingen voor de komende jaren:

1. het stadsdeel streeft naar een duurzame woningvoorraad van voldoende bouwkundige kwaliteit
2. het stadsdeel streeft naar een diverse woningvoorraad, zowel wat betreft prijs en eigendomsverhouding als afmetingen en/of kwaliteiten
3. het stadsdeel streeft naar behoud en realisatie van een plezierige woonomgeving en betrokkenheid van bewoners bij hun woning

Voor realisatie of behoud van woningen voor een aantal groepen mensen is extra aandacht nodig. Deze doelgroepen zijn de lage inkomens (primaire doelgroep), gezinnen met kinderen, middeninkomens, jongeren en mensen met een zorgvraag. Bij het realiseren van al deze doelstellingen onderscheidt het stadsdeel twee harde randvoorwaarden: er blijft voldoende overmaat (zeer) goedkope huurwoningen en behoud gaat boven sloop (sloop wordt zoveel mogelijk voorkomen)

#### Notitie Economie en Werk 2004

De nota Economie en werk is op 28 september 2004 door de stadsdeelraad vastgesteld. De bedrijvigheid in het stadsdeel Westerpark is in hoofdzaak geconcentreerd in het Food Centre Amsterdam (FCA), op het bedrijventerrein Westerpark (met enkele grootschalige detailhandelsvestigingen), in de kantoren aan de Van Diemenstraat (kleinschalige ondernemingen) en op het Westergasfabriekterrein (stadsdeelkantoor, horeca). In het stadsdeel hebben drie van de vier buurten een eigen winkelgebied waar naast winkels ook veel horeca en consumentverzorgende dienstverlening gevestigd is. Deze gebieden bedienen bijna uitsluitend buurtbewoners. In de woonwijken zijn op verschillende plekken bedrijfjes op de begane grond van woonbebouwing ondergebracht.

Het beleid richt zich op een aantal speerpunten:

1. Werken aan drie vitale winkelgebieden met buurtverzorgend niveau: Hugo de Grootplein (links), Van Limburg Stirumstraat (rechts) en Spaarndammerstraat. Buiten deze gebieden is nieuwe vestiging niet gewenst en moet daarom niet mogelijk zijn.
2. Streven naar uitbreiding van (betaalbare) vestigingsmogelijkheden voor kleine, startende, lokale en/of culturele ondernemingen door:
  - a. opnemen van kleinschalige bedrijfsruimten in nieuwbouwprojecten;

- b. voortzetting van het uitgebreide onderstukkenbeleid, dat gericht is om in bestaande gebouwen bedrijfsruimten in de plint te realiseren;
  - c. het in bestemmingsplannen beperken van de mogelijkheden om bedrijfsruimte te onttrekken ten behoeve van woningen.
3. Door de herinrichting van het Westerpark ontstaan kansen om hotels of andere vormen van verblijfsaccommodatie (maximaal 5 vestigingen) te trekken.
  4. Optimaliseren van communicatie en informatieverstrekking naar startende ondernemers.
  5. Voeren van werkgelegenheidsbeleid, waarbij wordt gestreefd naar behoud van gesubsidieerde banen en ondersteuning van kwetsbare werkzoekenden.

In de bijlage bij deze nota is per buurt aangegeven hoeveel "onderstukken" per jaar zullen worden gerealiseerd en hoeveel vierkante meters bedrijfsvloeroppervlak bij de verschillende nieuwbouwprojecten wordt ondergebracht. Voor de Houthaven is geen invulling van onderstukken per jaar aangegeven.

#### Detailhandelsbeleid

Het detailhandelsbeleid is vastgelegd in de op 28 september 2004 door de stadsdeelraad vastgestelde nota Economie en werk. In het stadsdeel hebben drie van de vier buurten een eigen winkelgebied waar naast winkels ook veel horeca en consumentverzorgende dienstverlening gevestigd is. Deze gebieden bedienen bijna uitsluitend buurtbewoners.

Het beleid is erop gericht om de detailhandel te concentreren in drie winkelgebieden met buurtverzorgend niveau: Hugo de Grootplein, Van Limburg Stirumstraat en Spaarndammerstraat.

#### Nota creatieve bedrijvigheid

In februari 2007 is de nota creatieve bedrijvigheid door de raad vastgesteld. Daarin zijn o.a. de volgende beleidslijnen vastgelegd:

- 1) Stimuleren van het uitbreiden van betaalbare, kleinschalige bedrijfsruimten. Een groot deel van de mensen werkzaam in de creatieve bedrijvigheid werken aan huis, zijn starters en/of hebben behoefte aan een kleine, goedkope en soms tijdelijke werkruimte;
- 2) Voortzetten van het onderstukkenbeleid (namelijk het verfraaien en beveiligen van etalages van kleinschalige bedrijfsruimten in de woonwijken, objectsubsidies, het aandragen voor goede kandidaathuurders van bedrijfsruimten). Door dit beleid wordt de kwaliteit en uitstraling van kleinschalige bedrijfsruimten in (woon)wijken verbeterd wat nieuwe creatieve bedrijvigheid kan aantrekken;
- 3) Voortzetten van het actief winkelstraatmanagement en het stimuleren van de branchering in de winkelstraten. Door meer kwaliteit en een grotere diversiteit, ontstaat er een gezonder woon-werk klimaat;
- 4) Faciliteren van het tot stand komen van creatieve werkplaatsen (bedrijfsverzamelgebouwen voor met name (startende) creatieve ondernemers). Door diverse vormen van creativiteit samen te brengen, ontstaat er onderlinge uitwisseling, een grotere uitstraling naar de omgeving en kan een aantal lasten gedeeld worden. Gekeken moet worden of er dan ook tijdelijke werkplekken gecreëerd en verhuurd kunnen worden aan kunstenaars, creatieve ondernemers en/of ZZP'ers die ruimte nodig hebben voor de duur van een project;
- 5) In te actualiseren bestemmingsplannen de beleidsrichtlijn van de dienst Ruimtelijke Ordening te hanteren ten aanzien van bedrijventerreinen. Volgens deze nieuwe richtlijn moet bij een individuele ondernemer sprake zijn van maximaal 70% kantooractiviteiten en minimaal 30% aan bedrijfsactiviteiten. Deze richtlijn biedt meer mogelijkheden voor de creatieve bedrijvigheid, bijvoorbeeld voor een architectenbureau dat zich op een bedrijventerrein wil vestigen. Tegelijkertijd kan het stadsdeel actief medewerking verlenen aan verzoeken van creatieve ondernemers tot vrijstelling op basis van het huidige bestemmingsplan. Hierbij zal verwezen moeten worden naar de centraal stedelijke richtlijn van dRO;
- 6) Zorgen voor een beperkte toename van de horeca in het stadsdeel en voor een goed wettelijk kader voor mengformules. De aanwezigheid van horeca maakt deel uit van de voorzieningen rijkdom in Amsterdam en fungeert ook als ontmoetingsplek voor de creatieve bedrijvigheid. Maar horeca is niet altijd meer puur horeca. Er ontstaan diverse combinaties waar horeca deel van uit maakt. Om waardevolle mengformules te kunnen toestaan maar ook te kunnen handhaven, zijn er

wettelijke regels nodig. Dit bestemmingsplan voorziet in deze regels (zie ook de horecanota 2008 van het stadsdeel).

#### Horecanota Westerpark 2008

De Horecanota Westerpark 2008 is vastgesteld ter vervanging van de verouderde horecanota uit 1998. Uitgangspunt één in de nieuwe horecanota is dat in Westerpark, net als in andere delen van de stad, levendigheid een onderdeel is van het dagelijks leven. Gesteld wordt dat daar waar veel mensen wonen, behoefte is aan ontmoetingsplaatsen, zoals horecavestigingen. Uitgangspunt twee is dat het woon- en leefklimaat beschermd moet worden. Overlast van horeca dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

In de horecanota is een aantal horecaconcentratiegebieden genoemd. Deze zijn niet gewijzigd ten opzichte van het beleid uit 1998, behalve dat het gebied rond het Keucheniusplein is geschrapt. Binnen deze horecaconcentratiegebieden is het toegestaan om horeca te vestigen, voor zover dit op basis van de geldende bestemmingsplannen en/of leefmilieuvordering toegestaan is. In de Houthaven zijn bij vaststelling van de horecanota nog geen horecaconcentratiegebieden aangewezen, omdat de nota zich concentreert op bestaand stedelijk gebied. Bij de vaststelling van de stedenbouwkundige planvorming voor de Houthaven is tevens het horecaprogramma vastgesteld.

#### Wegcategoriseringsplan

Op 27 februari 2001 heeft de stadsdeelraad het wegcategoryingsplan "Duurzaam Veilig stadsdeel Westerpark" vastgesteld. Daarin zijn wegen onderverdeeld in "erftoegangswegen" (30 kilometer zones), "gebiedsontsluitingswegen" (ontsluitingen tussen verblijfsgebieden) en "stroomwegen" (zoals ring A10). In Westerpark zijn uitsluitend erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Bij de bepaling tot welke categorie een straat behoort, is aan een aantal criteria getoetst die uiteindelijk bepalen of een weg een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg wordt.

De wegen van het hoofdnet Auto (Sparndammerdijk/Tasmanstraat) worden beschouwd als gebiedsontsluitingswegen, met een toegestane snelheid van 50 km/uur.

#### Parkeerbeleidsnotitie "De openbare ruimte herwinnen"

Op 26 april 2005 heeft de stadsdeelraad ingestemd met de Parkeerbeleidsnotitie. Het stadsdeel streeft naar het terugdringen van het parkeren op straat. De belangrijkste uitgangspunten daarin zijn:

- Vrijmaken van openbare ruimte voor voetgangers, kinderen ouderen, fietsers en groenvoorzieningen door vermindering van parkeren op straat. Daarbij is uitgangspunt dat één parkeerplaats op straat wordt vervangen door één inpandig. Bij nieuwbouwprojecten wordt zoveel mogelijk inpandig parkeren mogelijk gemaakt. Daarnaast wordt gestreefd naar het bouwen van parkeergarages voor buurtparkeren;
- Bevorderen van minder gebruik en bezit van de auto door het bieden van alternatieven als openbaar vervoer en autodate;
- Eerlijke verdeling van parkeervergunningen, waarbij wordt gecontroleerd of verleende vergunningen rechtmatig zijn verleend. De in 2006 van kracht geworden menukaart parkeerregeling van de Gemeente Amsterdam biedt hiertoe mogelijkheden;
- Ontwikkeling van beleid voor grootschalig bezoekersparkeren.

De openbare ruimte primair bedoeld is voor voetgangers en fietsers. Eén van de maatregelen om dat vorm te geven is een groot deel van de openbare ruimte autoluw in te richten, met een aanzienlijke beperking voor het rijdend verkeer en weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Daarnaast wordt gestreefd om bij elk nieuwbouw project in beginsel in te zetten op gebouwde parkeervoorzieningen en kan dubbel gebruik het aantal parkeerplaatsen verminderen. Het parkeren op straat dient zo gering mogelijk gehouden te worden.

#### Groenstructuurplan Westerpark

In het groenstructuurplan heeft het stadsdeel haar beleid ten aanzien van beheer en de ruimtelijke planning van Groen vastgelegd. Het groenstructuurplan is bedoeld om de opvattingen van het bestuur en de wensen van de bewoners ten aanzien van groenvoorzieningen vast te leggen, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. In het groenstructuurplan worden voor verschillende pijlers

aanbevelingen gedaan en wordt aangegeven hoe groen, dat onverhoopt moet verdwijnen, gecompenseerd dient te worden.

De volgende pijlers worden in het groenbeleid van stadsdeel Westerpark uiteengezet:

- meer aandacht voor kleinere groenvoorzieningen direct bij huis;
- spreiding en variatie van de grotere groenvoorzieningen;
- meer aandacht voor bomen;
- benutten en beschermen van de binnentuinen;
- verbeteren bestaande ecologische structuur;
- onderling schakelen van groenvoorzieningen.

In het groenstructuurplan is aandacht voor verschillende gebieden die aangewezen zijn als grotere groenvoorzieningen. Hierin wordt tevens de zone tussen de Spaarndammerbuurt en de Houthaven, bovenop de tunnel, genoemd als gebied met de potentie een volwaardige groenvoorziening voor de buurt te worden. De gedachten in het groenstructuurplan gaan uit van een combinatie van een groene en recreatieve inrichting met ecologische kenmerken.

#### Integraal Huisvestingsplan Westerpark

Het Integraal Huisvestingsplan Primair Onderwijs Westerpark is op 6 mei 2008 door de stadsdeelraad vastgesteld. In dit plan wordt op basis van leerlingenprognoses t/m 2017 gerapporteerd over de behoefte aan (extra) huisvesting van basisonderwijs. In het kader van het huisvestingsplan is vastgesteld dat de schoolbevolking in de Spaarndammerbuurt terugloopt als gevolg van de vergrijzing. Deze terugloop kan worden opgeheven door de bouw van woningen in de Houthaven. Teneinde te voorkomen dat leerlingen zullen wegstromen naar scholen buiten het stadsdeel is gekozen voor verplaatsing van een school naar de Houthaven. Uit het Huisvestingsplan blijkt dat verplaatsing van een school naar de Houthaven tevens een bijdrage kan leveren aan een goede spreiding van de scholen in de wijk. Uitgegaan wordt van de vestiging van twee basisscholen in de Houthaven. Voorts heeft de stadsdeelraad op 5 februari 2008 besloten tot de realisatie van het 4<sup>e</sup> gymnasium in de Houthaven.

#### Speelplekkenactieplan

Op 4 oktober 2005 is de update van het reeds uitgevoerde Speelplekken actieplan (SAP) "Speelruimte" (1993) door het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark vastgesteld. In het SAP zijn uitgangspunten opgenomen voor loopafstanden, de onderverdeling van speelplekken in leeftijdscategorieën en de aanwezigheid van barrières in de vorm van infrastructuur, etc. De Houthaven ligt buiten de invloedssfeer van de huidige speelplekken in de Spaarndammerbuurt, op het Zaandammerplein na. Enerzijds is de loopafstand te groot en anderzijds vormt de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat een te grote barrière voor de leeftijdscategorie van 0 tot 12 jaar. Door aanleg van de tunnel wordt deze barrière opgeven, maar bovenal zal het Dijkpark een functie hebben als nieuwe speelplek.

#### GSM/UMTS beleid

Dit beleid is vastgesteld door het dagelijks bestuur op 28 februari 2006. Het stadsdeel zal zeer terughoudend zijn bij het verlenen van vergunningen voor UMTS en GSM antennes. Dit is uitgangspunt van het beleid vanwege de mogelijkheid dat er schadelijke gevolgen zouden kunnen zijn van de hoogfrequente straling die deze voorzieningen met zich mee brengen. Uitgangspunt is dat geen antennes in woongebieden of in de omgeving van dan wel op gevoelige bestemmingen (zoals ziekenhuizen of scholen) mogen worden geplaatst.

Bij besluit van het Dagelijks bestuur van 13 mei 2008 is dit beleid overeenkomstig van toepassing op WiMAX.

#### Waterkaart Westerpark 2006

Het Dagelijks Bestuur heeft in zijn vergadering van 18 juli 2006 de Waterkaart Stadsdeel Westerpark 2006 vastgesteld. Deze nota biedt een overzicht van de ruimtelijke invulling van het water binnen het stadsdeel. De waterkaart is een samenvatting van eerder vastgesteld beleid en betreft uitgangspunten voor drie waterfuncties (ligplaatsen woonboten, afmeerlocaties pleziervaartuigen, afmeerlocaties voor commerciële exploitanten). De kaart en detailkaarten geven de ruimtelijke begrenzing aan voor watergerelateerde functies. Het betreft dus uitdrukkelijk geen nieuwe invulling van het wateroppervlak.

Het woonbotenbeleid dat parallel aan deze kaart is vastgesteld verandert niets aan de voor woonboten beschikbare locaties.

#### Woonbotenbeleid

Op 5 december 2006 heeft het Dagelijks bestuur de "Richtlijnen woonboten Westerpark 2007" vastgesteld en de stadsdeelraad heeft op 30 januari 2007 de "Nota Woonbotenbeleid Westerpark" 2007 vastgesteld. De Richtlijnen zijn op 24 juni 2008 gewijzigd, vooral wat betreft de maatvoering van de woonschepen. Het ontwerp van dit wijzigingsbesluit heeft ter visie gelegen en zijn op 9 december 2008 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel vastgesteld.

De nota Woonbotenbeleid vormt het kader, de precieze uitwerking is vastgelegd in de richtlijnen. De Nota woonbotenbeleid Westerpark uit december 1993 is daarmee komen te vervallen. De aanleiding tot het vaststellen van het woonbotenbeleid was dat het beleid uit 1993 was verouderd en dat de bevoegdheid van de Houthaven was overgedragen aan het stadsdeel.

In de Nota is de Houthaven aangewezen als nieuwe woonbootlocatie. In de Richtlijnen zijn regels gegeven ten aanzien van de maatvoering, veiligheid en registratie, welstandscriteria en milieueisen. Geregeld is voorts dat een aanvraag voor een ligplaatsvergunning kan worden geweigerd als deze niet past binnen het bestemmingsplan.

#### Afmeerbeleid voor pleziervaart

Op 20 december 2005 heeft het dagelijks bestuur ingestemd met het afmeerbeleid voor pleziervaart. Aanleiding voor het beleid is het groeiend aantal pleziervaartuigen, een tekort aan geschikte afmeervoorzieningen en het groeiend aantal woonbootlocaties. Het beleid is van toepassing op vaartuigen kleiner dan 12 meter. Op hoofdlijnen omvat het beleid het reguleren van het afmeren om de rommelige aanblik van kades te verbeteren en gerichte handhaving beter mogelijk te maken, door het aanwijzen van afmeerplekken met bijbehorende voorzieningen en het hanteren van afmeerverboden op andere plekken. In deze nota zijn geen uitspraken over afmeerlocaties in de Houthaven gedaan.

#### Afmeerbeleidsplan en Ligplaatsen Passagiersvervoer

De basis van het beleid voor ligplaatsen van rondvaartboten en pleziervaart is vastgelegd in het Afmeerbeleidsplan en Ligplaatsen Passagiersvervoer zoals vastgesteld op 20 december 2005 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel. Dat beleid is vertaald naar de Waterkaart waar ook woonbootbeleid in is verwerkt. Die samenvattende Waterkaart is op verzoek van de raad gemaakt en omvat betreffende het Singelgrachtdeel de volgende tekst: "Vanaf de Zaagpoort tot de Hugo de Grootgracht is de Singelgracht wisselend in gebruik ofwel wordt wisselend in gebruik gegeven voor recreatief gebruik en commerciële exploitanten. Alleen ter hoogte van zitjes langs het water geldt vanuit stedenbouwkundig oogpunt een afmeerverbod. Vanaf de zitjes is het wenselijk zicht op het water te behouden." In het beleid t/m 2011 is voor ligplaatsvoorzieningen passagiersvervoer een maximering is ingesteld van 5 bedrijven dat vaartochten of verhuurbootjes vanuit Westerpark mag aanbieden. In deze nota zijn geen uitspraken over ligplaatsvoorziening voor passagiersvervoer in de Houthaven gedaan.

#### Visie toeristische ontwikkeling stadsdeel Westerpark

Op 18 maart 2003 heeft de stadsdeelraad het rapport "Visie toeristische ontwikkeling stadsdeel Westerpark" vastgesteld. Daarbij is gekozen voor het scenario "Opstomen als cultuurplek". De activiteiten zijn volgens dit scenario: het verbeteren van de toeristische promotie, het vergroten van de toegankelijkheid en de gastvrijheid, het versterken van het gebouw Het Schip als aantrekkelijke bezienswaardigheid, het stimuleren van de samenwerking tussen betrokken organisaties bij het toeristische product en het vergroten van het draagvlak bij bewoners voor toerisme.

#### Welstandsnota Westerpark

Op 2 september 2008 is door de stadsdeelraad Westerpark de Welstandsnota Westerpark vastgesteld. Deze nota bevat in ieder geval de regels voor door de Woningwet (2003) aangewezen categorieën van bouwwerken, maar kan, indien noodzakelijk verder uitgebreid en verdiept worden. In de nota worden criteria opgesteld waaraan bouwaanvragen worden getoetst. Welke criteria worden gehanteerd hangt af van de aard en de locatie van het bouwwerk. Het Beeldkwaliteitplan Houthaven is in de welstandsnota verwerkt.

#### 4. Motivatie

In dit bestemmingsplan wordt de toekomstige situatie van de Houthaven vastgelegd, het plan dient als juridisch-planologisch kader voor de afgifte van bouwvergunningen. De herontwikkeling moet leiden tot een stedelijk gemengd woonwerkgebied met een hoge bebouwingsdichtheid. Binnen deze herontwikkeling zijn verschillende functies (zoals wonen, maatschappelijk, werken, verkeer, etc) voorzien die moeten leiden tot een leefbaar en aantrekkelijk woonmilieu.

De Houthaven is echter gelegen op een locatie waar een afweging tussen de diverse gebiedskenmerken aan de orde is. Enerzijds leent de locatie zich voor realisatie van een gemengd woonwerkgebied binnen de stedelijke contour. De locatie wordt ook aangewezen als stedelijk gebied dat bestemd is als bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging, recreatie en verkeer en vervoer. Anderzijds wordt de locatie beïnvloed door de aanwezige havens en bedrijvigheid (met een milieuzonering) die van belang zijn voor de economie van Amsterdam, maar ook voor het Noordzeekanaalgebied als economisch cluster voor de provincie Noord-Holland. De Houthaven dient in samenhang met de Spaarndammerbuurt ontwikkeld te worden waarbij de kenmerken van de buurt of omgeving als toetsingscriteria kunnen gelden wat betreft de uitstraling van de herontwikkeling als geheel alsmede de architectuur van de bebouwing.

Het beleid van de verschillende overheden in algemene zin en wat betreft het plangebied "De Houthaven" is vooral gericht op:

- bundeling van verstedelijking en infrastructuur in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen;
- uitbreiding van het aantal woningen binnen de stedelijke contour;
- behoud en verbetering van de economische structuur van het Noordzeekanaalgebied;
- binnen het stedelijk woonwerkgebied wordt menging van wonen met kleinschalige niet-woonfuncties, zoals bedrijvigheid, nagestreefd;
- bescherming van aanwezige ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige elementen;
- waarborgen van de hoofdnetten infrastructuur, waaronder vaarwegen;
- bij verdichting zijn parkeermaatregelen nodig, zoals gebouwd (ondergronds) parkeren en of dubbel grondgebruik.

Hieronder zal per functie nader worden ingegaan op het relevante beleid, zoals beschreven in hoofdstuk 3, en zal daaraan worden getoetst.

##### 4.1 Ruimtelijke structuur

Het stedenbouwkundig ontwerp voor de Houthaven gaat uit van een eilandenstructuur met daarop bouwblokken in de vorm van zowel stroken als gesloten bouwblokken. De eilanden zijn onderling door middel van bruggen met elkaar verbonden. De gemiddelde bouwhoogte van bebouwing is vier à vijf bouwlagen met als uitzondering de Pontsteiger en Blok 0 / Cluster / Entreegebouw. De eilandstructuur wijkt af van de bestaande structuur in het plangebied. Dit houdt in dat er ingrijpende veranderingen plaatsvinden in de bestaande structuur. Zo zal er nieuw water gegraven worden en wordt bestaand water gedempt (zie paragraaf 4.6).



Afbeelding: uitsnede maquette

Om de doelstelling van het project SpaarndammerHout te kunnen realiseren, waarbij de Houthaven en de Spaarndammerbuurt in de toekomst als één stadswijk worden gezien, sluiten schaal, typologie en dichtheid van het stedenbouwkundig ontwerp voor de Houthaven aan bij de ten zuiden gelegen Spaarndammerbuurt. Dit wordt onder meer vormgegeven doordat de bouwhoogte aansluit bij de bouwhoogte in de Spaarndammerbuurt. Een essentieel onderdeel van het plan is voorts de aanleg van het Dijkpark met daaronder de tunnel, waar het doorgaande verkeer van de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat ondergronds wordt gebracht en de barrière tussen de Spaarndammerbuurt en de Houthaven wordt opgeheven. Het Dijkpark geeft de verbinding van de twee buurten vorm.

De structuur van de bebouwing van beide gebieden, voornamelijk stroken op het eiland en gesloten bouwblokken in de Spaarndammerbuurt, wijken van elkaar af. De eilandenstructuur levert een bijdrage om de openheid van de huidige Spaarndammerbuurt richting het IJ te versterken. De eilandenstructuur is afgeleid van de historische structuur met insteekhavens. De in het structuurplan aangegeven hoofdroutes verkeer en scheepvaart blijven intact.

Aan de in het structuurplan voorgeschreven richtlijnen voor het stedelijk milieu wordt voldaan. Het betreft:

- verhouding wonen/werken: 50% wonen en < 20% voorzieningen;
- bebouwingsdichtheid: Buurt – FSI > 0,4;
- openbare ruimte: afgestemd op bewoners, postzegelparken;
- bereikbaarheid: gedifferentieerd.

De grens tussen "Stedelijk wonen/werken" en "Hoofdwaterstructuur" komt niet overal overeen met de grens van het Stedenbouwkundig Plan (SP) van 2006. De grens in het structuurplan is gebaseerd op het in 2000 vastgestelde SP. In 2005 is een nieuw SP opgesteld waarin het aantal eilanden is teruggebracht van 8 naar 7. Ook is de opzet per eiland aangepast en diverser geworden. Gevolg is dat de oeverlijn, ten opzichte van het ouder plan, en dus inmiddels ook ten opzichte van het structuurplan, iets is aangepast. Voor goede ruimtelijke ordening is deze nauwkeurige bepaling van de eilanden niet vereist. Andere positionering en opzet van eilanden is even goed mogelijk.

#### 4.2 Wonen

De herontwikkeling van de Houthaven bestaat voor een groot deel uit de realisatie van woningen. Het beleid gaat uit van een uitbreiding van het woningaantal in bestaande nationale stedelijke netwerken. De Houthaven is gelegen binnen de "rode" contour en bieden ruimte aan de realisatie van een gemengd woonmilieu in hoge dichtheden. De Houthaven is in het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" aangewezen als "Stedelijk wonen/werken" en worden aangewezen als een gebied met potentie wat betreft binnenstedelijke uitbreiding van het woningaantal. Van belang is dat toevoeging van woningen in de Houthaven geen afbreuk doet aan de economische betekenis van en de werkgelegenheid in het Westelijk Havengebied. Beide zijn van belang voor zowel de gemeente Amsterdam als het Noordzeekanaalgebied als geheel. Dit houdt in dat bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering beperkt mogen worden door toevoeging van woningen in de Houthaven. Andersom betekent het dat realisatie van nieuwe bedrijvigheid geen nadelige invloed mag hebben op reeds gerealiseerde of geplande woningbouw.

In het plan worden maatregelen getroffen om overlast van bestaande bedrijven te minimaliseren. Deze overlast bestaat met name uit geluidhinder vanwege het Westelijk Havengebied. De verkaveling en hoogteopbouw in het plan Houthaven is van grote betekenis voor de beperking van de geluidhinder. Door het realiseren van een afschermd wand aan de noordwestzijde van het plangebied en daarachter parallelle bouwstroken wordt een optimale onderlinge afscherming bereikt. De naar de industrie gekeerde zijde van de woningen die, ondanks afschermd bebouwing ervoor, door industrielawaai worden belast boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), worden uitgevoerd met dove gevels. Het betreft over het algemeen slechts de bovenste bouwlagen van de woningen, omdat de daaronder gelegen bouwlagen voldoende worden afgeschermd. Alleen de bebouwing van Blok 0 en het Cluster zullen over de hele naar het industrieterrein gekeerde gevel voorzien zijn van dove gevels.

Door deze verkaveling en het waar nodig toepassen van dove gevels wordt de geluidhinder buiten de woning gehouden. Alle woningen zijn voorzien van een zijde waar geen geluidhinder wordt ondervonden, onder meer doordat de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat door een tunnel wordt geleid. Daardoor wordt een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd.

#### 4.3 Hotels

Het programma van de herontwikkeling gaat uit van realisatie van een hotel van circa 6.000 m<sup>2</sup> op het derde of het zevende eiland. Ook in Blok 0 / het Cluster / Entreegebouw en in het Pontsteigergebouw zijn hotels mogelijk.

Hotels maken deel uit van een stedelijk netwerk en draagt bij aan de sociaal-economische positie van een stad. Met name het beleid van de gemeente Amsterdam is richtinggevend wat betreft dit aspect. Het gemeentelijk beleid gaat uit van uitbreiding van het bestaande aanbod en spreiding over de stad door te zorgen voor voldoende hotellocaties buiten het hotelconcentratiegebied. Hiermee wordt beoogd om het toerisme meer te verspreiden over de stad en daarmee de binnenstad voor een deel te ontlasten. Hotels in de Houthaven kunnen daaraan een bijdrage leveren door ook buiten de grachtengordel onderdak te bieden aan toerisme.



De afbeelding links is een uitsnede van de afbeelding van de maquette ter hoogte van het derde eiland. Op de kop is het blok gelegen waarin het hotel wordt gesitueerd. In het blok in het zuiden zijn onderwijsvoorzieningen (zie paragraaf 4.4)

#### 4.4 Maatschappelijke voorzieningen

In het SP 2006 is naast het wonen ook in onderwijsvoorzieningen en een voorziening waar mensen begeleidend wonen (HVO) voorzien. In Blok 0 / Cluster wordt het 4<sup>e</sup> Gymnasium gerealiseerd en er worden twee basisscholen voorzien. Zowel scholen als een HVO vervullen een belangrijke maatschappelijke functie voor een buurt waarbij zowel werkgelegenheid, onderwijs als zorg wordt gecreëerd.

Blijkens het structuurplan van de gemeente Amsterdam zal in alle stedelijke milieus voldoende ruimte moeten worden opgenomen voor maatschappelijke voorzieningen. Vanuit het beleid zoals geschetst in hoofdstuk 3 is het stedelijk woonwerkmilieu geschikt voor toevoeging van maatschappelijke functies.

#### 4.5 Kantoren, bedrijven, PDV en horeca

In het SP 2006 zijn in het plangebied verschillende niet-woonfuncties, zoals bedrijven, kantoren, horeca en eventueel andere niet-woonfuncties voorzien. Eerder is al genoemd dat het beleid van de hogere overheid uitgaat van versterking van de sociaal-economische positie van steden door ontwikkeling van de nationaal stedelijke netwerken.

De Houthaven maakt deel uit van het gemengd stedelijk woonwerkgebied waarbij ruimte is voor menging van wonen, werken, verzorging, recreatie en verkeer en vervoer.

##### Kantoren

Het ontwerp gaat uit van wonen gemengd met kantoren en bedrijven in Blok 0, Cluster en Entreegebouw. Van belang is dat wordt aangesloten op het locatiebeleid.

##### *locatiebeleid*

Het locatiebeleid is sinds november 2007 gewijzigd. Ten opzichte van de situatie van 2003 zijn er twee duidelijke verbetering voor het plan Houthaven. Ten eerste zijn nu kantoren in de typologie stedelijk wonen en werken toegestaan. Ten tweede is de Houthaven als gebied opgewaardeerd van een C-locatie naar een B-locatie. De realisatie van kantoren is daardoor in overeenstemming met het locatiebeleid. Wat betreft kantoren groter dan 2.000 m<sup>2</sup> is dit afhankelijk van de plaats en de functie, waarop hierna nader wordt ingegaan.

##### *PlaBeKa, Minder kantorenplannen in uitvoering*

Het Plan Houthaven vormt onderdeel van het PlaBeKa. Het PlaBeKa heeft geen bezwaar tegen het opnemen van de functie kantoren in het Plan Houthaven, mits bij de daadwerkelijke uitvoering van het plan wordt gestreefd naar een zo minimaal mogelijk te realiseren volume kantoorruimte (conform het PlaBeKa-besluit). Op 1 april 2008 heeft het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam per brief ingestemd met het maximale oppervlak van 35.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak. Het Plan Houthaven in daarom overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

##### *ruimtelijk beleid*

Het Plan Houthaven biedt een hoge mate van functiemenging. De mate van functiemenging is gedifferentieerd naar planonderdeel. In sommige planonderdelen is het aandeel niet-wonen 0-10% en in het andere uiterste is het aandeel niet-wonen >75%. Op het niveau van het plan Houthaven is het aandeel niet-wonen 25%, een aandeel dat iets hoger ligt dan wat het structuurplan aangeeft voor de typologie stedelijk wonen en werken. Gezien het feit dat het plangebied op de grens van stedelijk wonen en werken en een stedelijk bedrijventerrein is gelegen, is dat te verantwoorden.

Het plan Houthaven biedt voorts een hoge mate van intensief ruimtegebruik. Het plan Houthaven is in goed overleg met het havenbedrijf opgesteld, die werkt aan herstructurering van de Minervahaven. Indien de plannen worden gerealiseerd ontstaat in dit deel van Amsterdam een geleidelijke overgang van wonen naar werken. Van de bestaande Spaarndammerbuurt (woonbuurt) naar de Houthaven (gemengd wonen/werken) naar de Minervahaven (stedelijk bedrijventerrein) naar de Haven (grootstedelijk werkgebied).

##### *verkeer en milieu*

De verkeersproductie van de functie kantoren ligt lager dan van de functie wonen en levert mede daardoor geen problemen op. In het bestemmingsplan worden de voorgeschreven parkeernormen uit het locatiebeleid (aangescherpt) overgenomen.

Het meest milieubelaste planonderdeel van de Houthaven is het zogenaamde Cluster en Entreegebouw. Gezien de milieubelasting is deze locatie het meest geschikt voor ongevoelige functies zoals bijvoorbeeld kantoren. Door de ligging bij de Minervahaven, excentrisch van de woonbebouwing van de Houthaven, leidt de realisatie van grotere kantoren in het Cluster en Entreegebouw niet tot verstoring van het woonmilieu, terwijl kleinere kantoren in de overige bebouwing een bijdrage leveren aan de gewenste functiemenging.

### *marktpraak*

Door de realisatie van 2.250 woningen is er behoefte aan verschillende voorzieningen waarvan sommige een kantoorachtige vorm aannemen. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om ruimte te bieden aan kantoor(achtige) functies die de Spaarndammerbuurt of Westerpark bedienen waarvoor in de bestaande buurt geen ruimte is. Te denken valt dan aan bijvoorbeeld bedrijfsverzamelgebouwen waarin in de behoefte voor kleinschalige bedrijfsruimte of creatieve bedrijven wordt voorzien. Stadsdeel Westerpark heeft momenteel 6 bedrijfsverzamelgebouwen waarvan geen enkele wordt geconfronteerd met structurele leegstand. Gezien de gewenste functiemenging zoals voorgesteld in het structuurplan is het logisch dat een deel daarvan een kantoor(achtige) functie heeft.

In de wand is het mogelijk om grotere volumes te realiseren. Vanuit de markt is concrete interesse getoond de afgelopen jaren speciaal voor het Cluster / Entreegebouw. Het Cluster en Entreegebouw zijn gelegen aan de hoofdonsluiting van de Houthaven en Minervahaven. Het Cluster / Entreegebouw betreft een voorname zichtlocatie (vergelijkbaar met andere locaties aan het IJ zoals bijvoorbeeld de oostelijke Handelskade en Westerdoksdijk) gelegen aan het hoofdnet auto met goede OV verbindingen.

In het PlaBeKa wordt geconstateerd dat het noodzakelijk is de planvoorraad kantoorruimte regionaal fors te reduceren. Uit het PlaBeKa valt voorts af te leiden dat er behoefte is aan nieuwe kantoren, maar dat betreft dan meer een vervangingsvraag dan een uitbreidingsvraag. In het plan Houthaven wordt het mogelijk gemaakt om een zeer klein deel van deze vraag in te vullen in de Houthaven.

Uit recent onderzoek is gebleken dat de toekomstwaarde van kantoorgebouwen hoger (kunnen) liggen in gemengde milieus dan op monofunctionele kantoorparken. In het plan Houthaven bestaat de mogelijkheid om de kantoorfunctie in een gemengd milieu te realiseren.

### *realisatieduur van het plan Houthaven*

De verwachte realisatieduur van het plan is dusdanig dat het grootste deel van het kantooroppervlak niet in de eerste 5 jaar zal worden opgeleverd. Op de te realiseren wooneilanden worden geen kantoren toegestaan. De oplevering van het Cluster en Entreegebouw zal naar verwachting later in de realisatie aan de orde zijn. Dit is afhankelijk van de marktpraak. Voor deze locatie is de kans het grootst dat de ontwikkelaar kantoorruimte wil realiseren, gezien de concrete interesse uit de markt en de locatievoordelen.

### Bedrijven

Kleinschalige bedrijvigheid past zonder meer in het gemengd woon-werkmilieu, mits deze geen afbreuk doet aan de woonkwaliteit in verband met milieuhinder. Er wordt een zekere spreiding in de stad nagestreefd. Door ontwikkeling van kleinschalige bedrijvigheid kan voor deze nieuw te ontwikkelen locatie invulling worden gegeven aan het beleid. Het wonen dient echter in een stedelijk woon-/werkmilieu te overheersen.



*Afbeelding: uitsnede van de afbeelding van de maquette ter hoogte van Blok 0. Dit blok voorziet in menging van wonen en werken.*

### PDV

Op grond van het locatiebeleid en het structuurplan zijn in het onderhavige milieutype PDV winkels mogelijk, afhankelijk van de functie of plek. Het plangebied Houthaven is in het verleden aangewezen als bestaande (kleine) PDV locatie en ondanks de tijdelijke invulling nooit geschrapt. In de "Nota Grootschalige Detailhandel in Balans 2006-2010" is de Houthaven niet vermeld, omdat daarin alleen (majeure) bestaande PDV-locaties zijn opgenomen. De Houthaven is niettemin nog altijd een PDV-loactie conform de "Nota Detailhandel in Balans". Indien een ontwikkeling van meer dan 2.000 m<sup>2</sup> bvo concreet aan de orde komt, zal dit worden voorgelegd aan de Amsterdamse Commissie Winkelplanning voor afstemming op hoger schaalniveau. In dat kader wordt voorafgaand aan vaststelling van het uitwerkingsplan dat de vestiging van PDV mogelijk maakt onderzocht of:

- er marktruimte is;
- de uitbreiding ruimtelijk ingepast kan worden bij bestaande winkelcentra;
- de verkeerscapaciteit, bereikbaarheid en het aantal parkeerplaatsen toereikend is;
- het de reguliere bedrijvigheid niet verdringt;
- het initiatief past in de winkelhiërarchie;
- het initiatief past in de milieuzonering.

### Horeca

Het plangebied maakt geen deel uit van het horecaconcentratiegebied zoals genoemd in de beleidsnota "Horeca" van stadsdeel Westerpark, aangezien dat zich concentreert op bestaand stedelijk gebied. In het SP 2006 en de aanvulling uit 2007 is vastgesteld dat er in het ontwerp ook ruimte wordt geboden aan horecavestigingen in het plangebied. Uitgangspunt is dat enige horeca in het nieuwe plan voor de Houthaven een bijdrage levert aan de levendigheid van de buurt, is in het Stedenbouwkundig Plan gekozen voor het toelaten van nieuwe horecavestigingen. Het aantal vestigingen en het oppervlak is aan maxima gebonden en er is een onderscheid gemaakt naar horecacategorieën.

## 4.6 Water

### Structuur

Het water speelt binnen het plangebied een belangrijke rol. Niet alleen bepaalt het water het open, stedenbouwkundige beeld van de wijk, maar ook zijn verschillende ontwikkelingen voorzien in en op het water. Zo wordt water gegraven, gedempt, herbested en moet het water ruimte bieden aan bruggen, steigers en ligplaatsen voor woonschepen(boten), waterwoningen en enkele binnenvaartschepen.

Het water dat de Houthaven omringt heeft op verschillende terreinen een belangrijke functie. Enerzijds heeft het water een vervoers- en economische functie en anderzijds een ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige functie. De herontwikkeling van de Houthaven betekent een ingrijpende verandering in de huidige structuur. De huidige vaarroutes van schepen blijven echter gewaarborgd. Aantasting daarvan door de herontwikkeling is uitgesloten.

Voorts is het ook van belang dat met een aantal zaken rekening gehouden dient te worden bij de herontwikkeling en verandering van structuur. Zo is uitbreiding alleen mogelijk in de vorm van verbreding en toevoeging, er gelden voorwaarden aan de ruimtelijke kwaliteit van de uitbreiding en er dient rekening gehouden te worden met ecologische kwaliteit ter plaatse. Flexibiliteit in het IJ is wenselijk, maar de structuur en de maat van het water is ook een ruimtelijke kwaliteitsdrager van het toekomstig gebied. Bovendien maakt het onderhavige plangebied geen deel uit van vaarroutes. Blijkens het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is een groot gedeelte van de Houthaven reeds aangewezen als "Stedelijk wonen/werken", waarmee uitgegaan wordt van wonen en werken op locaties waar nu water is. Wel zal bij het dempen van water rekening gehouden moeten worden met de voorwaarden die het structuurplan voorschrijft (zie paragraaf 3.5).

### Programma

Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet in een toename van het waterprogramma ten opzichte van de huidige situatie: er worden meer ligplaatsen gerealiseerd voor woonschepen en er wordt plaats geboden aan 10 drijvende woningen/watervilla's. In het gebied blijft ruimte voor bestaande voormalige

binnenvaartschepen, 3 bedrijfsvaartuigen en sociaal-cultureel centrum De Bonte Zwaan. Een bestaand kleinschalig watersportcentrum wordt naar het gebied verplaatst.

Voor nieuwe woonboten is het uitgangspunt dat de geluidsbelasting aanvaardbaar dient te zijn, vergelijkbaar met woningen. Daarom worden in de Houthaven alleen nieuwe woonboten aangelegd in de grachten tussen de eilanden, waar deze in de luwte van afscherpende bebouwing zijn.

#### 4.7 Groen en openbare ruimte

Om de barrièrewerking van de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat tussen de Spaarndammerbuurt en de Houthaven te verminderen wordt ter plaatse van het wegtracé ter hoogte van het plangebied het Dijkpark, als langgerekt park langs het water, aangelegd en daaronder een tunnel voor het doorgaande verkeer gebouwd. Deze groene ruimte is bedoeld voor recreatief gebruik.

De tunnel zorgt er tevens voor dat de overlast van het verkeer op de bestaande en nieuwe woningen afneemt, zowel wat betreft geluidhinder als luchtverontreiniging.



Op de verschillende eilanden worden diverse stukken groen ingericht (openbaar groen). Deze variëren van groene niet voor auto's toegankelijke kades tot een groen park op eiland vijf. Daarnaast zijn op een aantal eilanden de woningen voorzien van een tuin (niet openbaar groen).



Binnen het stedelijk gemengd woonwerkmilieu is de openbare ruimte vooral afgestemd op de behoefte van de bewoners. Bij Blok 0 / Cluster / Entreegebouw is voorts aansluiting op de niet-woonfuncties leidend.

#### 4.8 Verkeer en parkeren

Er is een onderscheid te maken in de voorstellen in het SP 2006 ten aanzien van het verkeer. Het gaat om de ontsluiting van de verschillende eilanden, aanleg van nieuwe infrastructuur en aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. Voorts worden maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen wat betreft luchtkwaliteit en geluidsoverlast te beperken en de verkeersafwikkeling te verbeteren, door het ondergronds brengen van het doorgaande verkeer over de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat.

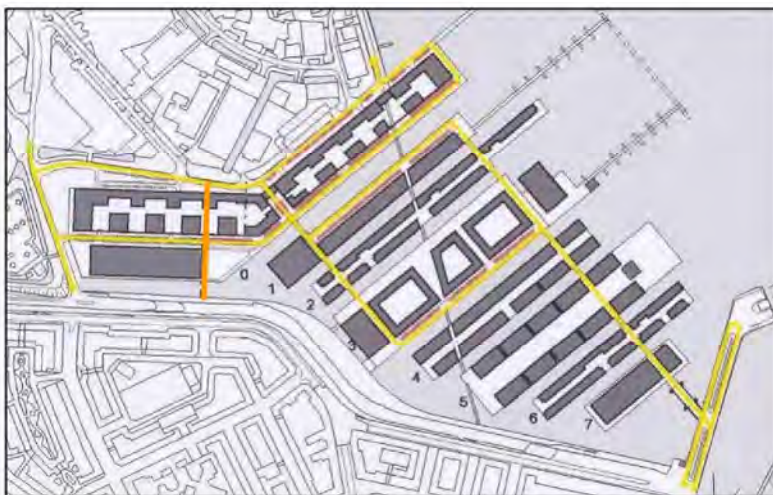
Uit simulatieonderzoek (dRO, 1 september 2008) is gebleken dat de autonome groei van het verkeer, dus dat wil zeggen zonder de ontwikkeling van de Houthaven en de aanleg van de tunnel, niet kan worden afgewikkeld op de huidige infrastructuur. Er is daarom ook zonder ontwikkeling van de Houthaven aanleiding de infrastructuur aan te pakken. Geconcludeerd is dat de aanleg van de tunnel leidt tot verbetering van de verkeersafwikkeling, ook als de Houthaven is ontwikkeld. Daarbij wordt uitgegaan van een maximum programma van 2.250 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen (ca. 90.000 m<sup>2</sup> bvo) in de Houthaven, wat op grond van onderzoek door Goudappel Coffeng (13 november 2008) verkeerskundig verantwoord blijkt te zijn. Voorwaarde is dat aanpassing van de kruispunten met de Archangelweg en de Houtmankade en een opwaardering van de bestaande routes (zoals voor het tracé tussen de Archangelweg en het Brediushotel) worden uitgevoerd. De planvorming voorziet in deze aanpassingen.

Voor nieuw te ontwikkelen gebieden wordt gewerkt met een parkeerbalans. Het stedenbouwkundig programma gaat uit van parkeren alleen voor bewoners, gebruikers en bezoekers van de Houthaven. Hierdoor is sprake van een parkeerbalans wat betreft het nieuwbouwproject de Houthaven. Verder worden uitsluitend gebouwde parkeervoorzieningen in of onder de bebouwing gerealiseerd voor bewoners van de woningen op de eilanden. Voor niet-woonfuncties geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m<sup>2</sup> bvo, voor woningen maximaal 1 parkeerplaats per woning.

Het parkeren in het plangebied geschiedt veelal in gebouwde parkeervoorzieningen in en onder de bouwblokken. Een deel van het parkeren vindt plaats in de openbare ruimte op de kades van de Blok 0 en de eilanden 1 en 3 en op de Pontsteiger. De parkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn bestemd voor bewoners van de woonschepen(boten) en drijvende woningen/watervilla's en voor bezoekers. De parkeervoorzieningen in en onder de bouwblokken zijn niet openbaar.

Het beleid van de gemeente gaat uit van dubbel grondgebruik en invoering van parkeerbeheer op die plaatsen waar verdichting plaatsvindt. Het stadsdeelbeleid gaat uit van openbare ruimte die primair bedoeld is voor voetgangers en fietsers. Gestreefd wordt om bij elk nieuwbouw project in beginsel in te zetten op gebouwde parkeervoorzieningen.

Tussen het Cluster en de Knik is in het Stedenbouwkundig Plan Houthaven een verbindingsweg opgenomen tussen de Spaarndammerdijk en de Haparandaweg. Deze weg gaat over de meest westelijk gelegen brug en is niet opengesteld voor het gewone auto verkeer. Naar verwachting gaat deze weg gebruikt worden voor buslijn 22 (Oostelijk havengebied naar Spaarndammerbuurt).



Op de afbeelding is met een gele lijn de verkeersroute voor het autoverkeer weergegeven. De Spaarndammerdijk / Tasmanstraat (de ventweg en de tunnel), de Houtmankade, de Haparandaweg en de Archangelweg zijn 50 km-wegen. De Pontsteiger en de nieuwe wegen in de wijk zijn 30 km-wegen. In oranje is de busroute aangegeven, die niet open staat voor autoverkeer.

## 5. Milieuaspecten

### 5.1 Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde "streefwaarde" overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet "interventiewaarden" vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden.

De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein.

#### Noodzakelijk onderzoek

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan is altijd verkennend onderzoek nodig om vast te stellen of de beoogde bestemming kan worden gerealiseerd. Wanneer er gehalten boven de tussenwaarde worden aangetroffen is nader onderzoek nodig.

Het vaststellen van de bodemkwaliteit is niet alleen relevant uit oogpunt van milieuhygiëne, maar ook in verband met de economische uitvoerbaarheid van het plan. Sanering is kostbaar en in geval van saneringsplicht dienen de kosten betrokken te zijn in de exploitatie van het plan.

#### Verricht onderzoek en resultaten

In het verleden hebben diverse ontwikkelingen in de Houthaven, zoals demping van de Houthaven en vestiging van diverse bedrijven, plaatsgevonden die hebben geleid tot verontreiniging van de bodem. Blijkens het saneringsplan uit 2000 is in het verleden de bodemgesteldheid van de Houthaven diverse malen onderzocht. Hieruit is gebleken dat de Houthaven op diverse plaatsen licht tot zeer ernstig vervuild is. In onderstaande tekst zijn per onderdeel de uitkomst van het onderzoek en de mogelijke oplossingen beschreven.

#### *Eilanden*

Diverse bodemonderzoeken hebben aangetoond dat in het gebied plaatselijk ernstige verontreinigingen met zware metalen, PAK's en minerale olie aanwezig zijn. Deze behoren tot de diffuus verontreinigde Amsterdamse ophooglaag. Tevens zijn locaties met potentieel mobiele verontreinigingen met PAK's, minerale olie en/of fenolen aanwezig (in grond en grondwater).

Ten behoeve van het bouwrijp maken van de eilanden in de Houthaven is het Saneringsplan Houthaven Woonpielen opgesteld door De Ruiter Boringen en Bemalingen B.V. (10 juli 2003). Het saneringsplan uit 2003 is inmiddels herzien (29 mei 2007) op basis van het gewijzigde stedenbouwkundig plan.

Het uitgangspunt is onveranderd. De aanwezige mobiele verontreinigingen zullen volledig worden verwijderd. De immobiele ernstige verontreinigingen worden geïsoleerd door de toekomstige woonbebouwing of worden verwijderd vanwege de aanleg van de grachten (functionele sanering).

#### *Westzijde plangebied (Blok 0 & entreegebouw)*

Aan de westkant van het plangebied was voorheen een bedrijventerrein gepland. Hier is in 2002 al een bodemsanering uitgevoerd, waarbij een plaatselijke verontreiniging is verwijderd en een ophooglaag met categorie 1 materiaal met een dikte van ca. 0,5 meter is aangebracht. Inmiddels is de beoogde functie veranderd en wordt op deze locatie naast bedrijfsruimte ook de bestemming wonen toegestaan.

In verband met deze gewijzigde bestemming is een nieuw bodemonderzoek uitgevoerd door Infrasoil bv. (21 mei 2008). Naar aanleiding hiervan heeft de Dienst Milieu en Bouwtoezicht geconcludeerd, dat er sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging met zware metalen en PAK's. Mede door

de aanwezigheid van de ophooglaag zijn er geen onaanvaardbare milieuhygiënische risico's en is er geen sprake van een saneringsurgentie.

#### *Pontsteiger*

Ten behoeve van de nieuwbouw op de kop van de Pontsteiger is op deze locatie in maart 2008 een verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten hiervan blijkt dat de waterbodem over het algemeen licht verontreinigd is. Een deel van de baggerspecie is wel verontreinigd en niet toepasbaar. Bij het afvoeren van de verontreinigde grond en baggerspecie, die vrijkomt bij het realiseren van de parkeerkelder, dient hiermee rekening te worden gehouden.

#### *Tunneltracé*

In 1998 is een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat (OMEGAM, 24 februari 1998) in verband met een studie naar een tunneltracé. Hieruit blijkt dat in het huidige dijklichaam en in het grondwater matige tot sterke verontreinigingen met metalen aanwezig zijn. Omdat deze onderzoeksresultaten inmiddels verouderd zijn wordt er ter plaatse van het tunneltracé een volledig nieuw bodemonderzoek uitgevoerd. Als eerste stap is in november 2008 gestart met een Historisch Onderzoek. Daaruit blijkt dat er sprake is van een aantal verdachte locaties. Naar aanleiding hiervan wordt begin 2009 opdracht gegeven voor het uitvoeren van een verkennend en oriënterend bodemonderzoek. De afvoerbepemming van de te ontgraven grond zal worden gebaseerd op de resultaten van dit bodemonderzoek.

#### *Huidige waterbodem*

Voor de realisatie van de eilanden zal een deel van het wateroppervlak worden aangeplemd en een deel van het land worden ontgraven. In 2002 is een baggerwerk uitgevoerd, om verontreinigd slib te verwijderen op plaatsen waar dempingen gepland zijn en de gewenste waterdiepte te creëren. De resultaten zijn beschreven in het 'Evaluatierapport sanering waterbodem Houthaven', opgesteld door de Dienst Waterbeheer en Riolering in april 2002. De sanering is volledig uitgevoerd. Voordat met het landmaken wordt begonnen zal er ter controle nog een verkennend waterbodemonderzoek worden uitgevoerd.

## 5.2 Geluid

Voor geluidsgevoelige functies zoals wonen en onderwijs zijn in de Wet geluidhinder voorkeursgrenswaarden vastgesteld voor de geluidsbelasting op gevels. In de Wet is bepaald dat rond of langs autowegen (50 km/uur en sneller), tram- en treinspoorwegen en industrieterreinen zones in acht genomen moeten worden. Binnen deze zones is akoestisch onderzoek verplicht wanneer daar op grond van een nieuw bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bebouwing geprojecteerd wordt. Uit het akoestisch onderzoek moet blijken of wordt voldaan aan de wettelijke voorkeursgrenswaarden.

Als uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarden worden overschreden moet onderzocht worden of geluidsbeperkende maatregelen aan de bron kunnen worden genomen om de geluidsbelasting op de gevels terug te brengen tot onder de voorkeursgrenswaarden. Indien bronmaatregelen en maatregelen in de overdracht (bijv. schermen) niet mogelijk of ontoereikend zijn kan ontheffing worden verleend van de voorkeursgrenswaarden.

Hogere geluidswaarden zijn ook aan een maximum verbonden. Indien op een locatie de maximum ontheffingswaarde worden overschreden kan een "dove" gevel worden toegepast. Dit is een gevel waarin geen te openen delen zoals ramen en deuren aanwezig zijn, tenzij deze grenzen aan niet-geluidgevoelige ruimten. Een dove gevel wordt in de Wet Geluidshinder niet aangemerkt als 'geluidgevoelige' gevel, waardoor de geluidsbelasting op de betreffende gevels niet getoetst hoeft te worden.

Voor verkeerslawaai geldt in de wet een voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van de woning. Voor een situatie waarbij nieuwe woningen langs een bestaande stedelijke weg worden geprojecteerd geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

De geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige bebouwing in zones rond industrieterreinen mag de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet overschrijden. De maximale ontheffingswaarde voor de geluidsbelasting op de gevels geprojecteerde (nieuwe) geluidsgevoelige bebouwing is 55 dB(A). De voorkeursgrenswaarde langs metro- en spoorlijnen is een geluidsbelasting van 55 dB op de gevel van geluidsgevoelige bebouwing. Wat betreft nieuwe geluidsgevoelige bebouwing geldt een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

In geval het nodig is hogere waarden vast te stellen, dient de vaststelling daarvan te hebben plaatsgevonden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Tevens dient bepaald te zijn voor hoeveel woningen ontheffing wordt aangevraagd.

Op grond van het Bouwbesluit dient het geluidsniveau binnen woningen in alle gevallen onder de waarde van 33 dB voor (spoor)wegverkeerslawaai resp. 35 dB(A) voor industrielawaai te blijven, wat bijvoorbeeld met behulp van isolatie kan worden bereikt.

In het beleid van de gemeente Amsterdam is aanvullend op de wettelijke normen vastgelegd dat bij het vaststellen van hogere geluidswaarden of realisatie van een "dove" gevel er ook een "stille zijde" wordt gerealiseerd. Het gemeentelijk beleid bepaalt dat een stille zijde een gevel is waarop de geluidsbelasting van de in de wet geregelde geluidsoorten de voorkeursgrenswaarden niet overschrijden. Dit wordt per bron bepaald zonder toepassing van cumulatie. Een stille zijde kan, indien nodig, worden gerealiseerd door het toepassen van afgeschermd buitenruimten zoals loggia's, afgesloten balkons, of door vliesgevels en dergelijke maatregelen. Bij woningen met dove gevels mag uitsluitend in tijdelijke situaties worden afgeweken van de eis van stille zijden. Bij woningen zonder dove gevels maar met hogere waarden mag worden afgeweken van de eis van stille zijden indien daarvoor een zwaarwegende motivatie voor is.

#### Noodzakelijk onderzoek

Vastgesteld dient te worden of nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden mogelijk gemaakt en of deze zijn geprojecteerd binnen de wettelijke zones. Indien daarvan sprake is, dient vervolgens op basis van wettelijk voorgeschreven berekeningsmethoden te worden bepaald wat de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen is. Dat houdt in dat de situering van gevels bepaald dient te worden. Maatgevend is de geluidsbelasting aan het einde van de bestemmingsplanperiode, dat wil zeggen na 10 jaar.

De Houthaven ligt binnen de geluidzones van:

1. industrielawaai
  - Westpoort
  - scheepswerven Minervahaven
  - Cornelis Douwesterrein (alleen het uiterste puntje van het plangebied)
2. wegverkeerslawaai (50 km wegen)
  - Spaarndammerdijk/Tasmanstraat
  - tunnel Spaarndammerdijk/Tasmanstraat
  - Houtmankade
  - Haparandaweg, Archangelweg en overige 50 km-wegen in Minervahaven
3. spoorweglawaai
  - traject Amsterdam – Haarlem
  - traject Amsterdam – Zaandam

Op de afbeelding op de volgende pagina is met een aantal gekleurde lijnen weergegeven welke geluidzones aan de orde zijn, geprojecteerd op de eilandestructuur. De overige wegen in en om het plangebied, die hiervoor niet genoemd zijn, hebben een maximum rijsnelheid van 30 km/uur en hoeven niet onderzocht te worden.



In het plangebied is de locatie van de voormalige scheepswerf Minerva gelegen. Deze scheepswerf is formeel een gezoneerd bedrijf (industrieterrein) op basis van de Wet geluidhinder. Door opheffing van de werf en de nieuwe inrichting van het gebied komt het industrieterrein te vervallen. In het voorliggende bestemmingsplan zijn de bedoelde gronden niet langer bestemd voor industrie en de geluidzone vervalt.

Het onderzoek naar wegverkeerslawaai wordt gebaseerd op een prognose van verkeersintensiteiten over 10 jaar, in de situatie na realisatie van het betreffende project. De eventuele door het project veroorzaakte extra verkeersbewegingen ten opzichte van de autonome situatie zijn daarin betrokken. Het onderzoek naar industrielawaai dient gebaseerd te zijn op de geluidsruijme (contouren) die is vastgelegd in rechtsgeldige milieuvergunningen van de gezoneerde bedrijven. Deze geluidsruijme betreft een recht van de betreffende bedrijven en dient gerespecteerd te worden. Voor spoorweglawaai is het akoestisch spoorboekje maatgevend voor de geluidsbelaasting.

In alle gevallen worden omgevingsfactoren in het geluidmodel betrokken. Relevante omgevingsfactoren zijn onder meer verhardingen en bestaande afschermdende bebouwing. Bomen gelden daarbij niet als afscherming.

#### Verricht onderzoek en resultaten

Op 4 november 2008 heeft TNO gerapporteerd over het onderzoek naar akoestische situatie van het project de Houthaven. Het akoestisch onderzoek is zeer omvangrijk. In de kern komt het er op neer dat de geluidbelaasting is onderzocht op basis van hetgeen in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt en op basis van wat in het Stedenbouwkundig Plan is ontworpen.

#### *Industrielawaai*

Het gehele plangebied wordt beïnvloed door industrielawaai. De eilanden zijn zodanig gepositioneerd dat zij voor onderlinge afscherming van het geluid van Westpoort zorgen. De eilanden en de daarop geprojecteerde woonblokken liggen daarom dwars op de richting van het geluid van het industrieterrein. Het eerste bouwblok (Blok 0 / Cluster / Entreegebouw) zorgt voor geluidafscherming voor de achterliggende wooneilanden. Dit bouwblok is hoger dan de achterliggende bouwblokken en is voor een groot deel bestemd voor niet-woonfuncties die niet geluidgevoelig zijn. Alle geluidgevoelige functies in dit bouwblok die gelegen zijn langs de Haparandaweg en de Archangelweg dienen voorzien te zijn van dove gevels. Daarmee wordt voldaan aan de Wet geluidhinder wat betreft de geluidhinder vanwege de gezoneerde geluidbronnen. Ook wordt op deze wijze rekening gehouden met in de Minervahaven gevestigde bedrijven die geluidhinder veroorzaken en niet gezoneerd zijn.

Ondanks de afschermdende werking van de eilandenstructuur wordt op elk eiland op één of meer bouwlagen de voorkeursgrenswaarde overschreden, soms aan meerdere zijden. Het grootste deel van de woningen, op de lagere bouwlagen, wordt door de gekozen verkaveling effectief afgeschermd van het industrielawaai, waardoor de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.

#### *Verkeerslawaai*

Een significant deel van het plangebied ondervindt geluidbelaastingen van verkeerslawaai hoger dan de voorkeursgrenswaarden, ondanks de realisatie van de verkeerstunnel. Dankzij de afschermdende werking van de bebouwing in de gekozen verkavelingstructuur wordt de geluidhinder veelal beperkt tot de zuidzijde van de eilanden.

#### *Spoorweglawaai*

Ter plaatse van het Entreegebouw wordt op een zuidwestelijke hoek de voorkeursgrenswaarde overschreden.

#### *Toepassing dove en schuine gevels uit te werken bestemmingen*

Bij vaststelling van dit bestemmingsplan worden voor de geluidgevoelige uit te werken bestemmingen geen hogere waarden vastgesteld<sup>1</sup>. Dove gevels zijn daarom al nodig vanaf de voorkeursgrenswaarde. Soms is het nodig, ter voorkoming van reflectie van te veel geluid op

<sup>1</sup> Alleen voor het Pontsteigergebouw, met de eindbestemming Gemengd – 1, worden hogere waarden vastgesteld (zie volgende pagina).

tegenoverliggend gevels, gevels schuin uit te voeren. Voor de uit te werken bestemmingen, betreffende het grootste deel van de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zijn de planregels zodanig geformuleerd dat bij het vaststellen van een uitwerkingsplan dove of schuine gevels (waar nodig) voorgeschreven zullen worden. Een dove gevel is niet nodig indien de gevelbelasting de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. Dit kan aan de orde zijn wanneer afscherpende bebouwing, een vliesgevel, een afgeschermd buitenruimte of een andere maatregel de geluidbelasting op de gevel voldoende reduceert.

Uit het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het voorliggende bestemmingsplan blijkt dat lang niet alle woningen een geluidbelasting van boven de voorkeursgrenswaarde hebben dankzij de realisatie van de tunnel, de gekozen verkaveling en het gericht toepassen van schuine gevels. De woningen met verplichte dove of schuine gevels zullen daarom over het algemeen beperkt blijven tot de bovenste bouwlagen. Op afbeelding 6.1 uit het akoestisch onderzoek is weergegeven op welke bouwlagen er dove of schuine gevels gerealiseerd moeten worden indien de in het Stedenbouwkundig Plan ontworpen verkaveling wordt gerealiseerd.

#### *Stille zijden uit te werken bestemmingen*

Woningen met een dove gevel dienen op grond van het Amsterdamse beleid voorzien te zijn van ten minste één stille (niet geluidbelaste) zijde. Blijkens het onderzoek kan aan die eis in nagenoeg alle gevallen zonder verdere maatregelen kan worden voldaan.

Slechts op een paar locaties zijn op een enkele bouwlaag aanvullende maatregelen nodig zullen. In de meeste gevallen gaat het om gevels waarvan slechts één van de bouwlagen niet stil is.

Stedenbouwkundige aanpassingen door modificaties in de verkaveling leiden voor deze situaties niet tot oplossingen. Voor het terugbrengen van de geluidbelasting op de gevel tot maximaal de voorkeursgrenswaarde moet dan gebruik worden gemaakt van afgeschermd buitenruimten, vliesgevels of dergelijke oplossingen op maat.

#### *Pontsteigergebouw*

Uit akoestisch onderzoek en het daaraan ten grondslag liggende Voorlopig Ontwerp van het bouwplan voor het Pontsteigergebouw blijkt dat op een bouwhoogte van 70 meter en hoger de geluidbelasting op de noordwestelijke punt van het Pontsteigergebouw hoger is dan 55 dB(A). Aan deze zijde is het nodig boven de 70 meter hoogte dove gevels te realiseren. Uit de notitie Buitengeluid van Cauberg-Huygen (9 december 2008) blijkt dat er twaalf woningen met een dove gevel uitgevoerd moeten worden. Deze zullen alle van een stille zijde zijn voorzien, ten behoeve waarvan bij zes woningen aanvullende maatregelen getroffen zullen worden.

Bij alle andere woningen in het gebouw zijn dove gevels niet nodig, maar veelal wel het vaststellen van hogere waarden. 19 van deze woningen kunnen door hun ligging op een akoestisch ongunstige hoek slechts deels worden voorzien van een stille zijde. Daartoe worden balustrades met een gesloten structuur, een geluidabsorberend plafond en zo nodig een geluidabsorberende wand toegepast. 37 woningen hebben de slaapkamer aan de geluidsbelaste kant. De geluidsbelasting is weliswaar verhoogd maar niet van dien aard dat het woongenot geschaad wordt.

#### *Toename wegverkeerslawaai als gevolg van reconstructie*

In het onderzoek is tevens berekend wat de toename van wegverkeerslawaai is ten gevolge van de nieuwe verkeersintensiteiten na uitvoering van het plan, met en zonder tunnel. Geconstateerd is dat er geen sprake is van reconstructie van bestaande wegen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

#### *Busroute*

Tussen het Cluster en de Knik is in het Stedenbouwkundig Plan Houthaven een verbindingsweg opgenomen tussen de Spaarndammerdijk en de Haparandaweg. Deze weg gaat over de meest westelijk gelegen brug en is niet opengesteld voor het gewone auto verkeer. Naar verwachting gaat deze weg gebruikt worden voor buslijn 22 (Oostelijk Havengebied naar Spaarndammerbuurt). In verband daarmee heeft de dienst Milieu en Bouwtoezicht op 25 september 2008 gerapporteerd over de te berekende geluidhinder ten gevolge van deze route.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting op de meeste verdiepingen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor de bouwblokken Cluster, Knik en Entreegebouw geldt volgens het bestemmingsplan een uitwerkingsplicht waarbij regels worden gesteld ten aanzien van

dove gevels. Op grond van de geluidbelastingen voor de tunnel en de Spaarndammerdijk blijken voor de oostgevel van het Entreegebouw al dove gevels nodig zijn.

Voor de oostgevel van het Cluster en de westgevel van de Knik zullen dove gevels nodig zijn indien een snelheid van 50 km/uur wordt aangehouden. Indien een 30 km/uur regime wordt ingesteld is de geluidbelasting 1 à 2 dB lager.

### *Conclusie*

Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat het mogelijk is binnen de regels van de Wet geluidhinder tot uitvoering van het plan De Houthaven te komen. Het onderzoek toont aan dat, behoudens enkele uitzonderingen, zonder verdere maatregelen kan worden voldaan aan de voorwaarden uit het Amsterdamse hogere waardenbeleid. Er zijn geen knelpunten per geluidbron en ook de samenloop van de geluidbelasting van de verschillende geluidbronnen leidt niet tot knelpunten.

### *5.3 Kabels, leidingen en straalpaden*

In of nabij het plangebied is geen nationale of regionale kabel- en leidingenstrook gelegen waar rekening mee gehouden moet worden. Tevens is er in de nabijheid geen hoofdtransportleiding voor gas aanwezig. De Gasunie heeft laten weten dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van haar leidingen valt en dat deze leidingen daarom niet van invloed zijn op de verdere planontwikkeling. Tijdens de bouwwerkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van huisaansluitingen en eventueel overige kabels en leidingen in of nabij het plangebied. Blijkens het streekplan Noord-Holland Zuid zijn er geen straalpaden in of nabij het plangebied gelegen waardoor de voorgestelde maximale bouwhoogtes worden beperkt.

### *5.4 Externe veiligheid*

#### *5.4.1 Inrichtingen met gevaarlijke stoffen*

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.

In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zonerings externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

#### Noodzakelijk onderzoek

Uit onderzoek moet blijken of wordt voldaan aan de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het onderzoek dient verricht te worden voor dat deel van het plangebied dat binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting valt. De onderzoeksplicht is derhalve gekoppeld aan de begrenzing van het plangebied, niet aan de aanwezigheid van kwetsbare functies.

#### Verricht onderzoek en resultaten

Het onderzoeksbureau AVIV heeft op 29 februari 2008 gerapporteerd over haar onderzoek naar risicovolle inrichtingen die het plangebied mogelijk kunnen beïnvloeden (rapport "Externe veiligheidsrisico's planvorming Houthaven"). Op basis van een risico-inventarisatie bleek dat de volgende inrichtingen mogelijk relevant zijn voor het plan: de opslag van ammoniak bij Amsterdam Fertilizers (Amfert), de aanwezigheid van een LPG-tankstation aan de Spaarndammerdijk en de opslag van gevaarlijke stoffen bij Chemtura Netherlands. Door AVIV is inzicht gegeven in de omvang van de risicozonering rond de inrichtingen en wordt vervolgens aangegeven in hoeverre de herontwikkeling van Houthaven daadwerkelijk binnen het invloedsgebied ligt van deze inrichtingen.

### *Amfert*

Uit het rapport blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour van de grenswaarde van  $1.0 \cdot 10^{-6}$ /j<sub>r</sub> van Amfert nagenoeg cirkelvormig is met een diameter van ongeveer 220 meter. Het plan Houthaven ligt duidelijk buiten deze contour. Het plaatsgebonden risico vormt daardoor geen belemmering voor realisatie van het plan.

Voor Amfert is het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend met Safeti-NL, de door de minister aangewezen rekenmethodiek voor het BEVI. Volgens het onderzoek reikt het invloedsgebied van Amfert ten aanzien van het groepsrisico tot maximaal 1.120 meter vanaf de ammoniakopslag. Het gehele plangebied ligt op een afstand groter dan 1.120 meter en de woningen en andere functies binnen de herontwikkeling liggen op een afstand van minimaal 1.558 meter ten opzichte van de ammoniakopslag. Het plangebied Houthaven ligt daarmee buiten het invloedsgebied van Amfert zodat de risicozones van Amfert conform art. 2, lid 2a van het BEVI niet van toepassing zijn op dit plan. Het plan leidt niet tot een toename van het groepsrisico van Amfert.

Recent is de milieuvergunning van Amfert aangepast, waardoor de mogelijkheid tot opslag van ammoniak niet meer is toegestaan. Dit betekent dat de risicocontouren voor externe veiligheid geheel zijn komen te vervallen.

### *LPG-tankstation*

Ten aanzien van het LPG-tankstation wordt vastgesteld dat het invloedsgebied ten aanzien van het groepsrisico een afstand heeft van  $150^2$  meter rondom het vulpunt. Omdat het LPG-vulpunt zal verdwijnen ten tijde van de herontwikkeling van de Houthaven (uiterlijk per juli 2011) vormt het geen belemmering voor het plan. De risicocontouren zullen geheel vervallen.

### *Chemtura*

Ten aanzien van Chemtura is in het rapport van AVIV geconstateerd dat de Houthaven is gesitueerd buiten de plaatsgebonden risicocontour van  $1.0 \cdot 10^{-6}$ /j<sub>r</sub>. Het plaatsgebonden risico vormt daardoor geen belemmering voor realisatie van het plan.

De maximale effectafstand (gelijk aan de 1%-letaliteitgrens) van de risicobron bij Chemtura is 4.200 meter en volgt uit de kwantitatieve risicoanalyse (d.d. 28 maart 2006) die Chemtura heeft laten maken ten behoeve van de milieuvergunning. Het plangebied Houthaven ligt op 3.250 meter van de risicobron van Chemtura en ligt dus binnen deze maximale effectafstand. De maximale effectafstand is echter niet per definitie gelijk aan het invloedsgebied van het groepsrisico; dat is in het BEVI namelijk gedefinieerd als het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

Daarom heeft AVIV voor Chemtura het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend met Safeti-NL, de door de minister aangewezen rekenmethodiek voor het BEVI. Uit de berekeningen van AVIV blijkt dat het invloedsgebied van Chemtura is te begrenzen tot een afstand van maximaal 1.000 meter rond de inrichting. Op grotere afstand leidt nieuwe bebouwing niet tot een toename van het groepsrisico. Het gehele plangebied Houthaven ligt buiten het invloedsgebied van 1.000 meter, zodat het plan niet leidt tot een toename van het groepsrisico van Chemtura.

Omdat het plan weliswaar buiten het invloedsgebied van het groepsrisico ligt maar binnen de 1%-letaliteitgrens van 4.200 meter, is het plan voor advies voorgelegd aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland. De Brandweer heeft op 20 november 2008 schriftelijk advies gegeven aan het stadsdeel Westerpark over het plan. Het risicobepalende scenario voor de hulpverlening is een brand in de opslagloods voor gevaarlijke stoffen, waarbij giftige gassen vrijkomen. De Brandweer heeft bepaald dat de afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen als gevolg van een brand bij Chemtura ca. 2.000 meter is. Het plangebied Houthaven ligt op 3.250 meter van Chemtura, dus ver daarbuiten. Gelet op deze afstand en de mogelijkheden voor de hulpdiensten constateert de Brandweer in haar advies dat risicobepalende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

<sup>2</sup> Per 26 januari 2009 is het gewijzigde BEVI en REVI in werking getreden, op grond waarvan een invloedsgebied van 150 meter aan de orde is i.p.v. 300 meter. Deze gewijzigde contour is op de plankaart opgenomen.

Op basis van de berekeningen van AVIV en het advies van de Brandweer worden hieronder de stappen uit art. 13 BEVI van de verantwoording van het groepsrisico doorlopen:

- a en b. Het huidige groepsrisico als gevolg van Chemtura is ruim een factor honderd lager dan de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en is dus erg laag. Het plan Houthaven leidt tot de aanwezigheid van meer personen (5.717 personen overdag en 5.400 personen 's nachts) binnen de 1%-letaliteitgrens van 4.200 meter. De berekeningen van AVIV tonen echter aan dat deze toename van personen geen invloed heeft op het groepsrisico. Het plan ligt dus feitelijk buiten het rekenkundige invloedsgebied.
- c, d, e. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico en het groepsrisico erg laag is, zijn er geen maatregelen ter beperking van het groepsrisico nodig, noch voor Chemtura, noch binnen het ruimtelijk besluit.
- f. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico van Chemtura, is het niet noodzakelijk om de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico te onderzoeken.
- g. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico, is het niet noodzakelijk om de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst te onderzoeken.
- h. Het plan heeft geen invloed op het groepsrisico. Daarom zijn de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstrekken buiten die inrichting, niet onderzocht.
- i. De Brandweer is om advies gevraagd met betrekking tot het plan Houthaven. De Brandweer constateert in haar advies dat er geen risicobeperkende maatregelen noodzakelijk zijn. Het plan Houthaven ligt buiten het invloedsgebied van het groepsrisico en buiten de door de Brandweer berekende afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen.

Op basis van het onderzoek van AVIV en het advies van de Brandweer kan geconcludeerd worden dat de aanwezige BEVI-inrichtingen geen belemmering zijn voor de Houthaven.

#### 5.4.2 Transport van gevaarlijke stoffen

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) heeft het rijk het beleid vastgelegd inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de circulaire zijn normen opgenomen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De circulaire is onder meer van toepassing op omgevingsbesluiten, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan.

In paragraaf 4.3 van de circulaire wordt beschreven dat alleen bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico moeten betrekken bij de vaststelling van een ruimtelijk besluit. Uit paragraaf 5.2.3 van de circulaire blijkt dat er in principe geen beperkingen aan ruimtegebruik hoeven te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt.

#### Noodzakelijk onderzoek

Uit onderzoek moet blijken of wordt voldaan aan de normen voor plaatsgebonden risico en groepsrisico.

#### Verricht onderzoek en resultaten

Door onderzoeksbureau AVIV is vastgesteld dat het plangebied mogelijk wordt beïnvloed door transport van:

- gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Amsterdam-Singelgracht/Amsterdam-Muiderpoort
- kerosine naar Schiphol door het Westerkanaal
- gevaarlijke stoffen over het IJ.

In het onderzoeksrapport van 29 februari 2008 is beoordeeld in welke mate de externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door de genoemde transportroutes invloed hebben op het bouwplan.

Voor zowel de spoorlijn als het IJ is het plaatsgebonden risico buiten de transportroute overal kleiner dan de grenswaarde van  $1.0 \cdot 10^{-6}$ /jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

Het groepsrisico wat betreft de spoorlijn is in de huidige situatie meer dan twee ordegrottes lager dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is voor het spoor berekend inclusief de bebouwing in het plan Houthaven. Deze bebouwing bevindt zich op minimaal 500 meter afstand van het spoor. Het plan leidt niet tot een toename van het groepsrisico.

Wat betreft het transport over het IJ is in de huidige situatie het groepsrisico verwaarloosbaar laag. De bebouwing in het plan Houthaven ligt op minimaal 500 meter afstand van het midden van de vaarweg. In de berekende toekomstige situatie zonder het plan Houthaven is er geen groepsrisico (het maximum aantal slachtoffers is kleiner dan 10 bij een frequentie van  $1.0 \cdot 10^{-9}$ /jr). Als in de berekening rekening wordt gehouden met het plan Houthaven is er ook geen groepsrisico. De toekomstige bebouwing heeft daarom geen invloed op het groepsrisico.

Over het Westerkanaal wordt in beperkte mate kerosine vervoerd naar Schiphol. Dit transport veroorzaakt geen relevant plaatsgebonden risico en groepsrisico. Een ongeval tijdens het transport kan leiden tot een brand van uitgestroomde kerosine. Deze brand zal op de kade alleen binnen een tiental meters mogelijk kunnen leiden tot letale effecten. Het plangebied Houthaven bevindt zich buiten het maximale effectgebied en de plannen leiden niet tot een toename van het groepsrisico.

Volgens de circulaire RNVGS moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van een omgevingsbesluit bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico. Aangezien er als gevolg van het plan Houthaven noch een overschrijding noch een toename van het groepsrisico aan de orde is, hoeft er geen overweging groepsrisico te worden opgesteld.

Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat de herontwikkeling van de Houthaven geen invloed heeft op het plaatsgebonden risico of groepsrisico van de onderzochte transportroutes. In het kader van de wetgeving voor transport van gevaarlijke stoffen is de herontwikkeling uitvoerbaar.

#### 5.4.3 Hogedruk aardgasleidingen

Het toetsingsgebied van gasleidingen is vastgelegd in de "Circulaire Zoning langs hogedruk aardgas-transportleidingen (ministerie van VROM, 1984)". De toetsingsafstand geeft weer tot op welke afstand schadelijke effecten zijn te verwachten bij een lekkage of breuk van een hogedruk aardgasleiding. De toetsingsafstand is volgens de circulaire afhankelijk van de druk en diameter van de leiding. De dichtstbijzijnde hogedruk gasleidingen zijn de leidingen naar Cargill en Amfert (4", 40 bar) en de leiding naar de Westergasfabriek (16", 40 bar) aan de zuidzijde van het spoor. De leiding naar Cargill en Amfert heeft een toetsingsafstand van 20 meter, de leiding naar de Westergasfabriek heeft een toetsingsafstand van 55 meter. Houthaven ligt op honderden meters van deze hogedruk aardgasleidingen. Het plangebied Houthaven ligt ruim buiten het toetsingsgebied van de hogedruk aardgasleidingen.

Momenteel wordt door het Rijk en andere betrokken partijen gewerkt aan nieuwe veiligheidsafstanden voor hogedruk aardgastransportleidingen. Uit onderzoek en nieuwe rekenmodellen blijkt dat deze nieuwe afstanden soms groter zijn dan de afstanden uit de circulaire uit 1984. De geprojecteerde bebouwing ligt echter ook buiten de nieuwe (te verwachten) veiligheidsafstanden van de gasleidingen, zodat er geen invloed is op het groepsrisico.

De risico's van de hogedruk aardgasleidingen leggen derhalve geen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen van Houthaven.

#### 5.4.4 Gasdrukregel- en meetstation

Het gasdrukregel- en meetstation aan de Spaarndammerdijk valt onder het Besluit voorzieningen en installaties milieubeheer (8.40 Wm). Uit het besluit volgt dat voor een gasdrukregel- en meetstations

een veiligheidsafstand van maximaal 25 meter tot buiten de inrichting gelegen woningen en andere kwetsbare objecten dient te worden gehanteerd. Afhankelijk van de doorzet is deze veiligheidsafstand bij het station aan de Spaarndammerdijk nog kleiner. Tijdens inspectie in 2006 is gebleken dat wordt voldaan aan de afstandseisen.

Het gasdrukregel- en meetstation is gelegen bij het hotel aan de Spaarndammerdijk 302. Dit ligt op enkele honderden meters van Houthaven. Het gasdrukregel- en meetstation aan de Spaarndammerdijk legt derhalve geen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen van Houthaven.

### 5.5 Waterhuishouding

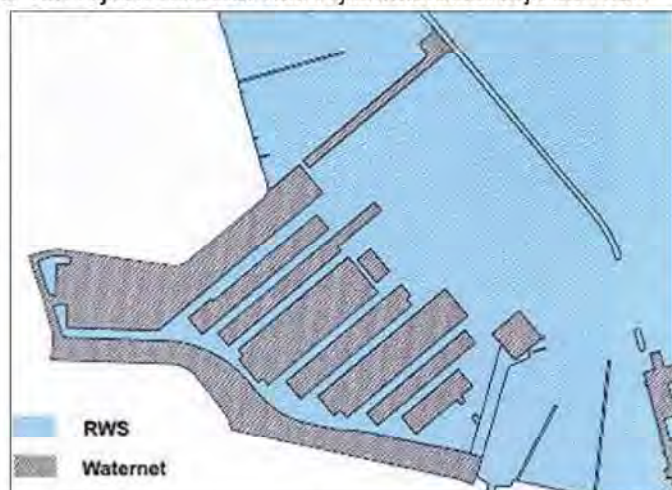
Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommiteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Dit is voorts vertaald als verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting in het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets is een procesinstrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en SPvE's, te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij om aspecten als voldoende ruimte voor water, voldoende aandacht voor effecten op ecologische waterkwaliteit, garanderen van veiligheid (waterkeringen) en het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden.

Ten behoeve van de watertoets dient de toelichting bij een bestemmingsplan te voorzien in een waterparagraaf. De 'Watertoets' is een verplicht onderdeel voor ruimtelijke plannen die effect (kunnen) hebben op het watersysteem. De 'Watertoets' is echter niet alleen een toets, maar het hele proces van informeren, adviseren en uiteindelijk beoordelen, ofwel toetsen.

In het Stedenbouwkundig Plan "Eilanden in de Houthaven" (juli 2000) is een waterbeheer paragraaf opgenomen. In 2003 is de nadere uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan besproken met de waterbeheerders en zijn afspraken gemaakt over het waterbeheer. De herziening van het Stedenbouwkundig Plan in 2006 maakt het noodzakelijk dat deze afspraken uit 2003 opnieuw bezien worden. In de door de stadsdeelraad vastgestelde Aanvullingen (februari 2007) op het Stedenbouwkundig Plan zijn de herziene afspraken opgenomen. Het resultaat van het overleg met de waterbeheerders Rijkswaterstaat, Noord-Holland en Waternet wordt per aspect weergegeven.

#### Beheergebieden

De huidige grens tussen land en water is de grens tussen de beheergebieden en verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). In het Besluit Aanwijzing Zijwateren (BAZ) wordt geregeld wat onder het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer (watertoets, WWH, WVO) van Rijkswaterstaat valt. Hierbij geldt dat bevaarbare zijwateren in bebouwde kom onder dit beheer van Rijkswaterstaat valt. Rijkswaterstaat blijft dan ook verantwoordelijk voor het water dat in verbinding met het in IJ staat. Rijkswaterstaat delegeert echter het dagelijks beheer, waaronder het beheer voor de bevaarbaarheid (het zogenaamde onderhoudsbaggeren) aan respectievelijk Haven (ter plaatse van de binnenscheepvaart) en aan het stadsdeel (ter plaatse van de watergangen tussen de eilanden). De nieuwe grens tussen het land en het water zal naar verwachting wederom de grens worden tussen de beheergebieden. Het AGV wordt dan verantwoordelijk voor het waterbeheer op de eilanden. Op het kaartje wordt de indeling aangegeven, welke nog niet definitief is.



### Waterkering

De waterkering onder de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat wordt middels regelgeving van de integrale keur van het Hoogheemraadschap beschermd om de waterkerende werking blijvend te kunnen garanderen. De mogelijkheden van de realisatie van het Dijkpark en de tunnel in relatie tot de functie van de waterkering moet nauwgezet worden bezien. De tunnel ligt in het kernprofiel van de kering die in het ontwerp van de nieuwe legger is opgenomen. Deze legger moet nog worden vastgesteld. In overleg wordt afgestemd op welke wijze het Dijkpark en de tunnel kunnen worden aangelegd zodat de functie van de waterkering gegarandeerd blijft. Het is mogelijk om op de verbodsregels in de integrale keur "onthefing" aan te vragen.

Het verdere overleg zal leiden tot een ontheffingsaanvraag door het stadsdeel. In de ontheffing wordt aangegeven onder welke condities en op welke wijze het Dijkpark en de tunnel gerealiseerd kunnen worden.



### Concessie

Om land te kunnen maken in het IJ is een concessie vereist ingevolge de Wet van 14 juli 1914, Stb. 147, houdende bepalingen omtrent het ondernemen van Droogmakerijen en Indijkingen. Deze concessie is op 11 december 2002 verleend aan het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark ten behoeve van de toenmalige stedenbouwkundige planvorming. Op 17 juli 2003 werd deze concessie op onderdelen gewijzigd. Omdat in 2003 de bestemmingsplannen die de ontwikkeling van de Houthaven mogelijk moesten maken werden vernietigd is van de concessie geen gebruik gemaakt. Deze verliep op 1 januari 2006.

In het nu voorliggende bestemmingsplan en het daaraan ten grondslag liggende Stedenbouwkundige Plan wordt nog steeds uitgegaan van het maken van land in het IJ. De procedure voor de concessieaanvraag wordt daarom opnieuw doorlopen. De nieuwe aanvraag is op 1 maart 2008 verzonden en op 23 oktober 2008 gepubliceerd. In de aanvraag zijn de opmerkingen uit het vooroverleg met de het ministerie, de provincie en Waternet verwerkt. Rijkswaterstaat heeft reeds aangegeven dat zij geen knelpunten verwacht, omdat er geen principiële wijzingen in het plan zijn doorgevoerd. Op de afbeelding wordt de fasering van het dempen en ontgraven weergegeven. De globale planning is als volgt.

### Pontsteigercomplex

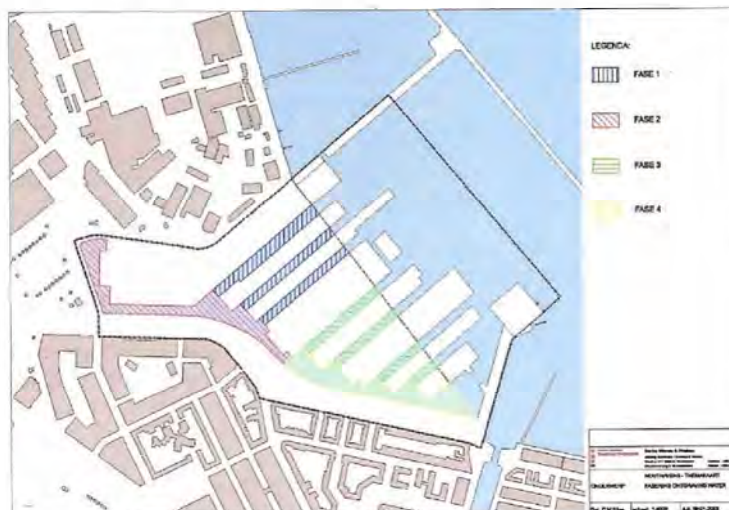
- landmaken 2010 – 2011
- bouwen 2011 – 2013
- ontgraven n.v.t

### Eilanden 0-3

- landmaken 2009 – 2011
- bouwen 2010 – 2016
- ontgraven 2015 – 2017

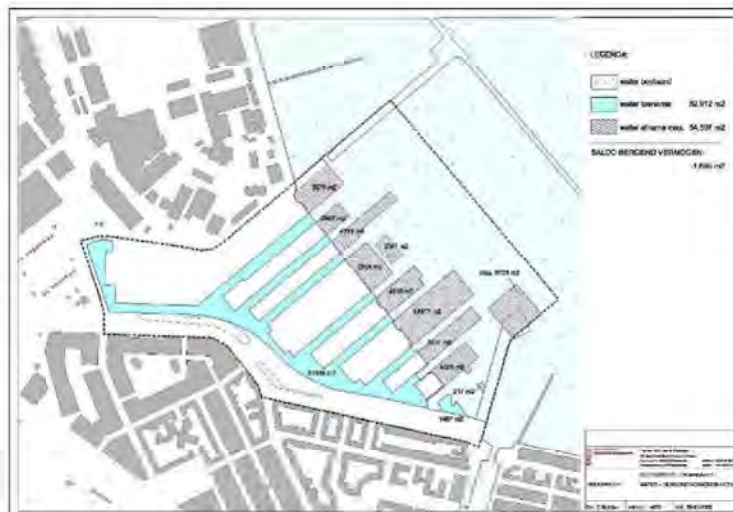
### Eilanden 4-7

- landmaken 2012 – 2014
- bouwen 2013 – 2019
- ontgraven 2018 – 2020



### Waterkwantiteit

Voor het plan is een waterbalans opgesteld. Er wordt in totaal 54.597 m<sup>2</sup> water gedempt en 52.912 m<sup>2</sup> water toegevoegd. De waterbalans kent derhalve een negatief saldo van 1.685 m<sup>2</sup>. Dit nog te compenseren wateroppervlak wordt gerealiseerd binnen de haven van Amsterdam, waarover met de haven afspraken zijn gemaakt (zie correspondentie in bijlagen). Dit is geaccordeerd door Rijkswaterstaat. Op de volgende afbeelding wordt weergegeven waar binnen het bestemmingsplangebied het dempen en toevoegen plaatsvindt. In de genoemde getallen van deze waterbalans is de verbindingsdam niet opgenomen, daar deze door Haven Amsterdam wordt gerealiseerd en in haar eigen gebied wordt gecompenseerd. Het Pontsteigergebouw is opgenomen als dempingslocatie.



### Maaiveldpeil

De Spaarndammerdijk/Tasmanstraat is onderdeel van de oude zeedijk die Amsterdam beschermde tegen het wassende water van het IJ. De minimale kruinhoogte van deze waterkering is NAP +2,0 m. De waterkering heeft primair de functie te voorkomen dat het achterland inundeert. In de loop der tijden is het Houthavengebied buitendijks aangeplempt. Om inundatie (= onder water lopen) in de Houthaven te voorkomen is ofwel de bouw van een waterkering, ofwel aanpassing van het maaiveldniveau/ vloerpeil van de woningen noodzakelijk. Voor de herontwikkeling van de Houthaven is gekozen voor de laatste oplossing.

Alhoewel de Houthaven achter de Spaarndammerdijk ligt, wordt het niet als buitendijksgebied beschouwd. Het gehele Noordzeekanaal en het IJ-gebied ligt binnen de ringdijk 44 en ligt daarmee binnendijks. Wel ligt het buitendijks de boezemkering van het Noordzeekanaal en wordt daarom beschouwd als "boezemland". Buiten wateroverlast is in dit gebied ook kans op golfaanval en gevaar voor de veiligheid.

Het waterpeil van het Noordzeekanaalboezem wordt onder controle gehouden met behulp van het sluisencomplex bij IJmuiden. Het sluisencomplex heeft een gemaal en een spuisluis die de achterliggende boezem via het kanaal ontlast.

Voor het watersysteem Noordzeekanaalboezem geldt in het kader van een peilbesluit de gemiddelde waterstand van NAP -0,40 m met als bovengrens NAP -0,30 m en als ondergrens NAP -0,55 m. Sinds het pompemaal bij de sluis in gebruik is genomen (1975) is de waterstand niet boven NAP uitgekomen.

In het plangebied Houthaven ligt de minimale maaiveld hoogte op NAP +0,60. Daarmee worden de buitenmuren tot een hoogte van ten minste NAP +0,80 m. waterdicht gemaakt.

Dit geldt ook voor de toegangen van de ondergrondseparkeergarages en overige voorzieningen (zie dwarsdoorsneden eilanden). Hiermee wordt volgens de in 2003 afgegeven concessie voldaan aan de veiligheidsnorm tegen overstroming van 1/1250 per jaar. De nieuw concessie, die nog in procedure is, heeft dezelfde uitgangspunten.

In het overleg met Rijkswaterstaat is de mogelijkheid besproken om een deel van het terrein als overstromingsgebied in te richten. Op die manier zou een bijdrage aan het bergend vermogen van het Noordzeekanaal/ 't IJ worden gerealiseerd. Wel dienen hierbij enkele kanttekeningen geplaatst te worden. Het water is brak, wat niet goed is voor gras. Het overstroombare terrein mag geen uitlopende materialen hebben en er mogen geen bestrijdingsmiddelen worden gebruikt. Ook is het Noordzeekanaal/het IJ geen zwemwater. Een aantal oevers bieden kansen om ecologisch

waardevolle milieus te realiseren. Bij de uitwerking van de maaiveld plannen zal hier nadere aandacht aan besteed worden en wordt onderzocht of het realiseren van een overstromingsgebied tot de mogelijkheden behoort.

#### *Waterkwaliteit*

Voor het lozen van regenwater op de hemelwaterriolering is toestemming nodig in de vorm van een lozingsvergunning. Voor de afvoer van regenwater in de Houthaven dat met riolering wordt ingezameld, worden afspraken gemaakt tussen Waternet en Rijkswaterstaat. Bij directe lozing van regenwater vanaf daken en/of maaiveld op het oppervlaktewater, moet aandacht besteed worden aan diffuse bronnen, de vervuiling door straatvuil, bouwmaterialen en onkruidbestrijdingsmiddelen. Bij de uitwerking van de maaiveldinrichtingsplannen wordt hiermee rekening gehouden. Tevens zal in het kader van de bouwplantoetsing aandacht worden besteed aan het gebruik van bouwmaterialen.

Het vuilwater van huishoudens en bedrijven, inclusief de woonschepen wordt via een rioolstelsel ingezameld en afgevoerd naar het rioolgemaal aan de Haparandaweg. Ten behoeve daarvan wordt op elke eiland minimaal één vuilwatergemaal geplaatst.

Een aantal oevers zal bij de uitwerking van het openbaar gebied worden ingericht als ecologische zones wat ten goede komt aan de kwaliteit van het water.

#### *Grondwaternorm*

Nieuw te ontwikkelen bouwlocaties dienen te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm: "daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar en niet langer dan 5 dagen achtereen, minder dan 50 cm. onder het maaiveld staan. Uit eerder verricht onderzoek is gebleken dat indien de eilanden geheel voorzien worden van een damwand, niet voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm. Geconcludeerd is dat minimaal op de koppen van de eilanden en ter plaatse van de dwarswegen de damwand achterwege gelaten moet worden. Hier moet een water doorlatende constructie worden toegepast die minimaal 15 m<sup>3</sup> per dag kan afvoeren. Om het niveau van de grondwaterstand en de kwaliteit van het rioleringsstelsel te meten en te bewaken zullen in overleg met Waternet peilfilters geplaatst worden. Verwacht wordt dat de wijzigingen in het Stedenbouwkundig Plan niet wezenlijk tot een andere aanpak zal leiden. Het eerder verrichte onderzoek naar de grondwatersituatie in het Houthavengebied is geactualiseerd voor het herziene Stedenbouwkundig Plan. Hierover is op 21 december 2006 gerapporteerd door Tauw. Geconcludeerd is dat ook het herziene Stedenbouwkundig Plan voldoet aan de grondwaternorm. Per brief van 11 januari 2008 heeft Waternet ingestemd met het rapport.

Ten zuiden van de hoogwaterkering ligt de Spaarndammerbuurt. Deze buurt heeft thans te maken met grondwaterstanden die tot overlast leiden. Een verdere grondwaterstijging als gevolg van de ontwikkeling van de Houthaven moeten voorkomen worden. Met name de aanleg van de tunnel kan van invloed op de grondwaterstroming zijn. In het kader van de ontwikkeling van de tunnel is dit onderzocht door Tauw, waarover op 13 maart 2007 is gerapporteerd. Uit het onderzoek blijkt dat met de gehanteerde uitgangspunten de aanleg van de tunnel geen ongewenste gevolgen voor de grondwaterstand in de bestaande Spaarndammerbuurt worden voorzien. In verband met de verschillen tussen de gemeten en berekende grondwaterstanden heet Waternet in haar brief van 11 januari 2008 evenwel geadviseerd een grindkoffer met drain aan te leggen aan de zuidzijde van de tunnel (met eventuele damwand) om eventuele nieuwe en een toename van problemen met grondwateroverlast in de Spaarndammerbuurt voor te zijn.

### **5.6 Ontgrondingen**

Voor de planuitvoering is er enerzijds sprake van het aanbrengen van grond en anderzijds is er sprake van het ontgraven van grond. Het aanbrengen van grond betreft ca. 450.000 m<sup>3</sup> en het ontgraven ca. 100.000 m<sup>3</sup>. De provincie Noord-Holland geeft aan dat voor de tunnel geen ontgrondingenvergunning nodig is op basis van de Ontgrondingenwet. Voor het graven van grachten is eveneens geen vergunning nodig, omdat er een concessie wordt aangevraagd.

## 5.7 Natuurtoets

Voor de bescherming van plant- en diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet.

Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de vogel-/habitatrichtlijn mede toetsingskader. Naast de Flora en Faunawet zijn door het ministerie van LNV de zogenoemde "Rode Lijsten" vastgesteld, waarin met uitroeiing bedreigde of speciaal gevaar lopende, in Nederland van nature voorkomende planten- en diersoorten zijn opgenomen.

### Noodzakelijk onderzoek

Ten behoeve van het vaststellen van een bestemmingsplan is het nodig om vast te stellen of te beschermen natuurwaarden aanwezig zijn. Daartoe dient inventariserend onderzoek verricht te worden. Onderzoeksresultaten worden verkregen door waarneming van soorten, sporen, uitwerpselen, voedselbronnen et cetera.

Indien wordt vastgesteld dat beschermde soorten in het gebied verblijven of kunnen verblijven en het project leidt tot verontrusting of vernieling, dient in het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aannemelijk te worden gemaakt dat ontheffing van de Flora en faunawet kan worden verkregen.

### Verricht onderzoek en resultaten

In opdracht van stadsdeel Westerpark is door de dienst Ruimtelijke Ordening (dRO) in februari 2008 de rapportage "Natuurtoets Houthaven" geleverd. Hierin is onderzocht welke verplichtingen de Flora- en faunawet oplegt: moet er ontheffing worden aangevraagd, zijn er compenserende maatregelen nodig en welke maatregelen zijn nodig om aan de zorgplicht te voldoen.

In 2004 is op grond van een in 2003 uitgevoerde natuurtoets ontheffing aangevraagd en verkregen voor een aantal soorten, waarvoor onder de huidige wetgeving een vrijstelling geldt. In 2006 is het gebied opnieuw geïnventariseerd. Geconcludeerd wordt, dat het aantal soorten sinds het vorige onderzoek is afgenomen en dat er onder de huidige wetgeving geen ontheffingsaanvraag nodig is. Voor wat de Flora- en faunawet betreft heeft het maken van eilanden en de bouw op de kop van het Pontsteigereiland geen consequenties, mits mitigerende maatregelen goed worden toegepast. Voorwaarde is dat bij planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met broedende vogels. De zorgplicht schrijft voor dat er zorgvuldig met de aanwezige soorten, beschermd en niet-beschermd, wordt omgegaan. Op grond hiervan dient zoveel als redelijkerwijs mogelijk is schade aan soorten te worden voorkomen. Tijdens de werkzaamheden ontstaan er zandvlaktes, deze vormen een aantrekkelijke biotoop voor verschillende soorten vogels. Bij werkzaamheden moet er rekening mee worden gehouden, dat er vogels (kievit, scholekster, kleine plevier) op deze vlakten kunnen gaan broeden en dat de nesten van deze vogels gedurende het broedseizoen beschermd zijn. Het opgebrachte zand vormt een goede biotoop voor de rugstreppad. Deze beschermde soort is mobiel en komt in de omgeving voor. De mogelijkheid bestaat dat de rugstreppad het plangebied weet te bereiken. Ook tijdens de werkzaamheden kan dit het geval zijn. Indien de aanwezigheid van de rugstreppad in het gebied wordt vastgesteld is een ontheffingsaanvraag van artikelen uit de Flora- en faunawet nodig. Naar verwachting zal deze onder voorwaarden worden verkregen.

Het plaatselijk dempen van water moet zorgvuldig gebeuren. Bij eventuele dempingswerkzaamheden kunnen vissen ingesloten raken. De zorgplicht schrijft voor om hier zorgvuldig mee om te gaan. Door de, per saldo, toename van ondiep water nemen de paaimogelijkheden van zoetwatervissen toe.

Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van beschermde gebieden, zoals de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur ((P)EHS) of Natura 2000 gebieden en er komen geen Rode lijstsoorten

voor. Verder blijkt uit het rapport dat de Hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam door de ontwikkeling van de Houthaven niet wordt aangetast.

Ten behoeve van actualisatie van de Natuurtoets is het plangebied op 5 september 2008 opnieuw geïnspecteerd door de stadsecoloog van de dRO. Daarbij is extra aandacht besteed aan spechtengaten die mogelijk mede gebruikt zouden kunnen worden door vleermuizen. Geconstateerd is dat de natuurwaarden door de ontwikkelingen in het gebied minder zijn geworden. Gaten van spechten werden niet aangetroffen.

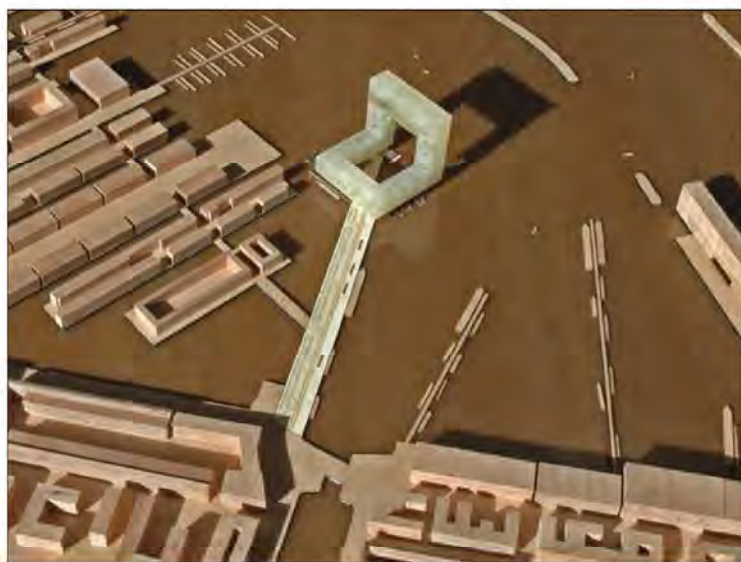
Er zijn derhalve geen aanvullingen op de natuurtoets van 2007. De aanwezigheid van andere dan de eerder genoemde soorten is niet vastgesteld. De rugstreeppad is in 2008 niet gehoord of aangetroffen. Voor het dempen van het water, het kappen van bomen, het schonen van begroeiing en het maaien van de ruigte zijn verdere aanbevelingen gedaan, zie zullen worden opgevolgd.

### 5.8 Hoogbouw

Op 22 juni 2005 is door gemeenteraad van Amsterdam nieuw hoogbouwbeleid vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid". Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In die gevallen wordt een landschapsstudie opgesteld, waarover de raadscommissie RO vervolgens wordt geïnformeerd.

In het nieuwe hoogbouwbeleid is het uitvoeren van een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) aanbevolen, maar niet langer verplicht gesteld. Centrale toetsing van een HER van een hoogbouwplan in een stadsdeel is dan ook niet meer aan de orde. Slechts één aspect van de HER, namelijk de landschappelijke inpassing, wordt in bepaalde gevallen wel voorgeschreven en centraal beoordeeld. Tevens wordt niet meer uitgegaan van een HER voor bebouwing hoger dan 30 meter, maar wordt de commissie van de gemeente Amsterdam uitsluitend nog afzonderlijk geïnformeerd over de landschappelijke inpassing van hoogbouwplannen hoger dan 30 meter binnen de Singelgracht, en boven de 60 meter daarbuiten. Voor een aantal grootstedelijke kerngebieden, zoals de Zuidas, geldt dit vanaf 90 meter.

Het plangebied is gelegen buiten de Singelgracht en niet binnen een grootstedelijk kerngebied. De Houthaven ligt daarom binnen de zone waarvoor een bouwhoogtegrens van 60 meter geldt. Een studie naar de landschappelijke inpassing voor het Pontsteigergebouw is daarom nodig.



Om alle effecten van een hoogbouwinitiatief te kunnen beoordelen, wordt tevens aanbevolen alle relevante aspecten van het plan te onderzoeken, zodat waar nodig tijdig maatregelen kunnen worden getroffen. Het gaat daarbij om aspecten als: impact op het stadslandschap, inpassing stedenbouwkundige structuur, hinder aan straalpaden en zendstations, hoogte beperkingen vanuit Schiphol, effecten van schaduwwerking, uitzicht en privacy alsmede de functie van de begane grondlaag en de inrichting van de omringende openbare ruimte. De studie naar de landschappelijke inpassing en de schaduwwerking (12 februari 2008) is aan het bestemmingsplan toegevoegd. De conclusie van de studie is dat de

hoogbouw, gezien vanaf bepaalde locaties, markant aanwezig is zonder massaal te ogen. De inpassing in zijn omgeving is zorgvuldig.

In deze toelichting is reeds vastgesteld dat Schiphol en straalpaden geen belemmering vormen voor de bouwhoogten in het voorliggende bestemmingsplan. Wegens de afstand van de hoogbouw tot omliggende woonbebouwing leidt het Pontsteigergebouw niet tot een aantasting van de privacy. De afstand van de hoge bebouwing bedraagt tenminste 80 meter tot nieuwe woningen binnen de Houthaven en de afstand tot bestaande bebouwing, buiten de Houthaven, is nog groter. De omliggende openbare ruimte bestaat uit de huidige pontsteiger en water. In het water bevindt zich reeds de aanmeerlocatie van het Houthavenveer en het Distelwegveer en langs de pontsteiger komen woonschepenligplaatsen. De bebouwing wordt in samenhang met de waterfuncties ontworpen.

In het bestemmingsplan worden de kenmerkende eigenschappen van het Pontsteigergebouw vastgelegd. Zo zijn in de regels per bouwhoogtezone maximum bebouwingspercentages bepaald, is de situering van het hoge en het lagere deel van het gebouw vastgelegd op de plankaart en is geregeld dat de "poort" daadwerkelijk open blijft: de minimale breedte en hoogte van de poort is vastgelegd.

De Landschapsstudie is conform het stedelijk beleid ter informatie toegezonden aan de commissie RO voor haar vergadering van 9 april 2008. Naar aanleiding van het overleg ex artikel 3.1.1 is op verzoek van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM) een aanvulling d.d. 18 november 2008 gedaan, op grond waarvan het RACM haar akkoord heeft gegeven.

#### 5.9 *Cultuurhistorie, monumenten en archeologie*

Met de nieuwe Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van een nieuw bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de Provinciale Cultuurnota Noord-Holland 2001-2004 de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland ontwikkeld. Naast de bescherming van objecten richt de provincie zich op de bescherming en ontwikkeling van structuren en ensembles op grotere schaal, zoals bijzondere landschapstypen, waterstaatswerken, defensielinies, etc. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. Op de kaart wordt tevens aangegeven waar zich archeologisch waardevolle vlakken bevinden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie.

##### Noodzakelijk onderzoek

De archeologische verwachtingswaarde dient te worden vastgesteld door bureauonderzoek, waarna eventueel nader onderzoek nodig kan zijn.

##### Verricht onderzoek en resultaten

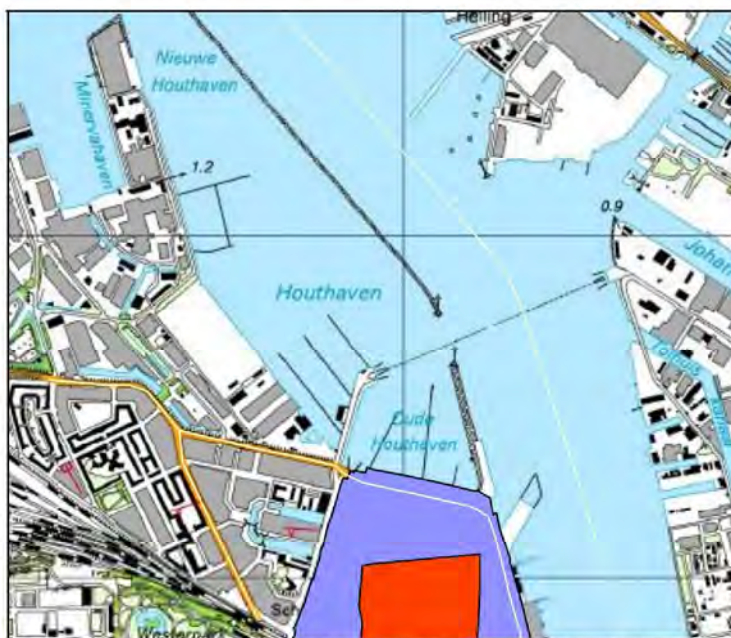
De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de Cultuurhistorische Waardenkaart op aanwezigheid van Rijksmonumenten, bouwkundig, historische geografisch en archeologisch waardevolle elementen. Blijkens de kaart zijn het Noordzeekanaal, de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk aangewezen als historisch geografische lijnen van waarde. Er zijn volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart geen bouwkundig of archeologisch waardevolle elementen aanwezig.

Het Noordzeekanaal is kenmerkend voor de ontwikkelingen in de verkeersfunctie in (inter)nationaal verband door de vele pogingen om een goede verbinding tot stand te brengen tussen Amsterdam en de Noordzee. Het kanaal is goed herkenbaar. Een dergelijke grootschalige ingreep is echter niet zeldzaam.

De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat maken onderdeel uit van een Zeewaterkerende dijk. Zeedijken zijn kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden en de stad Amsterdam geweest. De dijkring langs het IJ en de Zuiderzee moest het steeds lager komende liggende veenland beschermen tegen overstromingen van de zee. De Tasmanstraat maakt deel uit

van de Nieuwe IJdijk, deze is herkenbaar als een weg over een dijk. Uitbreidingen van de stad leidden er toe dat de dijken werden verlegd richting het noorden. De Spaarndammerdijk liep van Spaarndam naar Amsterdam, waarvan slechts nog een klein deel herkenbaar is. De dijk is voor het grootste gedeelte verdwenen door de herinrichting van de IJ-polders tot Westelijk Havengebied. Zeewaterkerende dijken zijn niet zeldzaam.

Op de navolgende afbeelding zijn het Noordzeekanaal en de zeewaterkerende dijk (Sparndammerdijk/Tasmanstraat) met een licht groene lijn (historisch geografische lijn) weergegeven. Het paarse en rode vlak geven de archeologische en bouwkundige waarde aan. Deze vlakken zijn buiten het plangebied gelegen.



Afbeelding: uitsnede provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart

Vanwege het feit dat bij de uitvoering van dit plan bodemversturende werkzaamheden zullen plaatsvinden is het van belang inzicht te krijgen in de te verwachten archeologische waarden op deze locatie. Voor dit doel heeft het bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam een archeologische quickscan uitgevoerd.

Uit de quickscan blijkt dat binnen het plangebied rekening gehouden moet worden met de aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Door de toekomstige ontgraving van het hele gebied kunnen eventuele archeologische waarden worden aangetast. Afhankelijk van de mate waarin in de toekomst bodemverstoring van het bodemarchief plaats vindt, is beleid ten behoeve van archeologische zorg opgesteld.



Dit is vertaald naar een archeologische beleidskaart (afbeelding hiernaast). Op deze kaart staat aangegeven welke archeologische overblijfselen kunnen worden verwacht en waar deze zich mogelijk zouden kunnen bevinden.

De volgende onderdelen worden onderscheiden:

- A. het tracé van de Spaarndammerdijk (aangegeven in grijs);
- B. bewoning langs de Spaarndammerdijk (aangegeven in groen);
- C. tracé van de zomerdijk (aangegeven in oranje);
- D. spoorweghaven (aangegeven in donkerblauw);
- E. de Houthaven (aangegeven in licht blauw);
- F. overbrakerbuitenpolder (aangegeven in geel).

*Beleid zones A, B en C.*

Indien ontgroning van de oorspronkelijk aanwezige bodem plaats vindt, dient in de planvorming rekening te worden gehouden met een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of, indien zich beperkingen voordoen, in de vorm van een Archeologische Begeleiding (AB). Het IVO of AB kan mogelijk worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO) of indien zich beperkingen voordoen een AB. Voor alle onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist om de uitgangspunten, de werkwijze, de eventuele beperkingen en de planning vast te leggen.

*Beleid zones D, E en F.*

Geen archeologisch onderzoek vooraf. Indien tijdens de ontgroning archeologische resten worden aangetroffen dient hiervan, in het kader van de Monumentenwet, melding gedaan te worden.

Voor de zones A, B en C is op de plankaart en in de planregels geregeld dat een aanlegvergunningstelsel van toepassing is en dat voorafgaand aan de verlening van een aanlegvergunning of een bouwvergunning een rapport dient te zijn overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag wordt verstoord naar het oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld.

Voorts is in de planregels bepaald dat aan een reguliere bouwvergunning voorschriften kunnen worden verbonden tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden, opgravingen verplicht kunnen worden gesteld of de verplichting om de activiteit die tot bodemverstoring leidt te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

**5.10 Luchtkwaliteit**

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer opgenomen "grenswaarden" zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden of bestaande overschrijdingen toenemen, moet bij het opstellen van ruimtelijke plannen getoetst worden aan de grenswaarden. Een eventuele (toename van een) overschrijding van deze waarden kan als consequentie hebben dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn.

Noodzakelijk onderzoek

Voorafgaand aan vaststelling van een bestemmingsplan dient onderzoek te zijn verricht naar de luchtkwaliteit. Het dient ten aanzien van de genormeerde stoffen aan te tonen welke concentraties zich in de lucht voordoen en of grenswaarden worden overschreden. Tevens dient vastgesteld te worden welke toe- of afname van concentraties wordt veroorzaakt door het project. Gegevens kunnen

worden gegenereerd door meting of berekening. Ten aanzien van de verschillende stoffen dient op verschillende data aan de normen te worden voldaan. Onderzoek dient inzicht te geven in de waarden op deze data. Dat betreft toekomstige situaties, voor de bepaling van de toekomstige waarden zijn berekeningen noodzakelijk.

#### Verricht onderzoek en resultaten

Oranjewoud heeft de gevolgen van het project de Houthaven voor de luchtkwaliteit onderzocht (5 december 2008). De ontwikkeling van de Houthaven heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit wijzigt op diverse wegvakken en daarmee ook de concentraties voor de verschillende stoffen.

De plannen voor de Houthaven worden gefaseerd ontwikkeld, zodanig dat de luchtkwaliteit niet verslechtert op locaties waar de grenswaarden in de autonome situatie worden overschreden. Uit het rapport van Oranjewoud blijkt dat voor de onderzochte zichtjaren (2010, 2012, 2015 en 2020<sup>3</sup>) op bijna alle wegvakken kan worden voldaan aan de grenswaarden, behalve op het wegvak Spaarndammerdijk. Daar worden in het jaar 2010 reeds in de autonome situatie de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en voor de etmaalwaarde voor PM<sub>10</sub> overschreden. In het jaar 2012 wordt alleen de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> overschreden. De realisatie van het plan leidt in deze jaren echter niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op dit wegvak: het plan heeft in de zichtjaren 2010 en 2012 geen gevolgen voor de luchtkwaliteit op de Spaarndammerdijk.

Op alle andere wegvakken waar in de autonome situatie al wordt voldaan aan de grenswaarden ontstaat er geen overschrijding van de grenswaarden ten gevolge van het project. Het is gebleken dat de aanleg van de tunnel geen voorwaarde is voor het project om te kunnen voldoen aan de Wet milieubeheer. Er is echter wel sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door aanleg van de tunnel. Vanaf het jaar dat de tunnel is gerealiseerd (2012) nemen de concentraties langs de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat (twee van de grote Amsterdamse knelpunten luchtkwaliteit) sterk af. De ontwikkeling van de Houthaven, inclusief de tunnel, leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit 4,5% in 2015 tot 5% in 2020 (uitgedrukt in µg\*bewoners).

Geconcludeerd wordt dat dit plan voldoet aan het gestelde in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (art. 5.16, lid 1a resp. 1b sub 1), omdat het plan niet leidt tot (een bijdrage aan) het overschrijden van de grenswaarden resp. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van het plan per saldo ten minste gelijk blijft.

Hoewel het project Houthaven is aangemeld voor het NSL is het project daarvan niet afhankelijk omdat het reeds voldoet aan de Wet milieubeheer.

#### 5.10.1 Grof stof

Voor grof stof gelden geen wettelijke bepalingen die randvoorwaardenstellend zijn bij het vaststellen van bestemmingsplannen. In zijn algemeenheid dient de beoogde ruimtelijke ontwikkeling goed onderbouwd te zijn (goede ruimtelijke ordening) waarbij in voorkomende gevallen de emissie van grof stof betrokken moet worden.

Bij de verlening van milieuvergunningen kunnen bepalingen ten aanzien van de emissie van grof stof worden opgenomen.

#### Noodzakelijk onderzoek

Er zijn geen richtlijnen voor het uitvoeren van onderzoek naar grof stof in het kader van een bestemmingsplanprocedure. Het meest voor de hand liggende aanknopingspunten voor onderzoek is de verleende en rechtskrachtige milieuvergunningen.

<sup>3</sup> De jaren van oplevering van de nieuwbouw is in overeenkomstig dan wel later dan de zichtjaren: het Pontsteigergebouw in 2010, Blok 0 en eiland 1 t/m 3 in 2012, Cluster / Entreegebouw in 2013, eiland 4 t/m 7 en waterprogramma in 2015.

#### Verricht onderzoek en resultaten

Voor het plan Houthaven (toekomstige stadswijk) is in 1995 een onderzoek verricht door de TU Eindhoven (TUE) naar stof concentraties in Houthaven. Door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam is nagegaan of de conclusies omtrent mogelijke hinder van grof stof uit het toenmalige onderzoek nog van toepassing zijn.

Er is onderzocht of er overlast van grof stof zou kunnen optreden in het plangebied Houthaven. Er zijn geen "harde" normen voor grof stof concentraties in de buitenlucht (waren er in 1995 ook niet). Er zijn geen gezondheidseffecten bekend van grof stof, wel kan er visuele hinder optreden door grof stof.

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG worden afstanden gegeven tot waar hinder van grof stof emissies van bedrijven kan optreden. Hierin wordt onderscheid gemaakt binnen een bepaald type bedrijf tussen een groot en klein bedrijf. Voor een klein bedrijf gelden (uiteraard) kleinere afstanden dan voor een groot bedrijf.

De in de uitgave van de VNG genoemde afstanden zijn richtwaarden. Bij bepaling van de afstanden is ervan uitgegaan dat de op dit moment gangbare technieken ter voorkoming van hinder worden toegepast. Gebleken is dat de VNG uitgave door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State erkend wordt als basis voor de te maken afweging.

In het beleid over en de gezondheidseffecten van grof stof zijn sinds het TUE onderzoek in 1995 geen belangrijke wijzigingen opgetreden: er zijn geen normen voor grof stof concentraties in de buitenlucht en er zijn geen gezondheidseffecten bekend van grof stof, wel kan er visuele hinder optreden door grof stof.

Bij brief van 9 maart 2007 heeft de dienst Milieu en Bouwtoezicht geadviseerd over de toepasbaarheid van het onderzoek voor het project. Vastgesteld werd dat in het beleid en de gezondheidseffecten van grof stof sinds 1995 geen belangrijke wijzigingen zijn opgetreden. Er zijn geen normen voor grof stof concentraties in de buitenlucht en er zijn geen gezondheidseffecten bekend van grof stof, wel kan er visuele hinder optreden.

Voor alle onderzochte bedrijven in 1995 en de nieuwe bedrijven geldt dat de afstand van het bedrijf tot het plangebied Houthaven (veel) groter is, dan de afstand tot waar hinder door grof stof kan optreden door het bedrijf (Afstanden gebaseerd op "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG). Uit het verrichte onderzoek kan geconcludeerd worden dat de herontwikkeling van de Houthaven niet belemmerd wordt wat betreft grof stof.

#### 5.10.2 Geur

Op basis van rijksbeleid uit 1995 dienen nieuwe geurhindersituaties voorkomen te worden. Op basis van diverse onderzoeksmethoden (enquêtes, belevingsonderzoek e.d.) wordt vastgesteld of er sprake is van geurhindersituaties. In geval sprake is van geurhinder dient vastgesteld te worden of en hoe deze beperkt kan worden. De mate waarin geurhinder aanvaard wordt, wordt bepaald door het bevoegd bestuursorgaan. In de voorliggende situatie is dat het stadsdeel.

#### Noodzakelijk onderzoek

Op grond van het beleid uit 1995 dient onderzoek naar de geurhindersituatie verricht te worden door enquêtes, belevingsonderzoek e.d. Naast het vaststellen van de geuremissie en/of de geurmissie is het dus ook nodig om een objectief inzicht te krijgen in de mate van ondervonden geurhinder in relatie tot de concentratie waaraan men wordt blootgesteld.

#### Verricht onderzoek en resultaten

Door SGS Environmental Services is in januari 2007 de huidige geurbelasting en hindersituatie in het plangebied onderzocht en vergeleken met de resultaten van eerder onderzoek. Nagegaan is welke geurbelasting er op dat moment optrad in het plangebied. Deze geurbelasting is vervolgens gekoppeld aan hinderinformatie, welke is verkregen door een Telefonisch Leefsituatie Onderzoek (TLO) uit september 2004. Tot slot zijn de verwachte ontwikkelingen van de geurbelasting op het gebied onderzocht. In december 2008 heeft SGS Environmental Services de geursituatie geactualiseerd vanwege enkele recente (revisies van) Wm-vergunningen van geurrelevante bedrijven.

Op basis van deze onderzoeken kan vastgesteld worden dat in de periode 1993-2004 de geurbelasting in en rondom het plangebied is afgenomen. De geurbelasting in het plangebied bedroeg in 2004 op leefniveau circa  $5 \text{ ge/m}^3$  als 98-percentiel geurimmissieconcentratie. De geurimmissieconcentratie zal in 2010 zijn afgenomen tot waarden tussen de 3 en  $5 \text{ ge/m}^3$  als 98-percentiel, met  $4 \text{ ge/m}^3$  als 98-percentiel in het midden van het plangebied. Dit is op alle posities in het plangebied circa  $1 \text{ ge/m}^3$  (als 98-percentiel) lager dan in 2004. Deze verlaging is te danken aan het feit dat drie van de vier voor de geurbelasting belangrijkste bedrijven een lagere vergunde geuremissie hebben in de recente milieuvergunning. Uit berekeningen blijkt dat ook op grotere woonhoogten (tot 20 meter) geen andere geurbelasting te verwachten is. De ondervonden geurhinder is eveneens afgenomen. In het onderzoek uit 2007 werd verwacht dat in het plangebied 30% geurgehinderden zullen voorkomen. In het geactualiseerde onderzoek van december 2008 is berekend dat dit percentage geurgehinderden in het jaar 2010 zal zijn afgenomen tot gemiddeld 24 á 25%.

Op basis van de vigerende milieuvergunningen van de vier voor de geurbelasting belangrijkste bedrijven, is redelijkerwijs aan te nemen dat de geurbelasting op het plangebied ook in de toekomst nauwelijks zal wijzigen en in elk geval niet zal toenemen. De provincie Noord-Holland is namelijk voornemens om geurbeleid vast te stellen, met als uitgangspunt dat de geurimmissieconcentraties van inrichtingen zo laag moeten zijn dat geuroverlast wordt voorkomen. Dit kan tot gevolg hebben dat sommige inrichtingen aanvullende voorschriften bovenop het niveau van BBT (best beschikbare technieken) krijgen opgelegd. Indien dit beleid daadwerkelijk wordt vastgesteld, zal dat positieve gevolgen kunnen hebben voor de geurbelasting in het plangebied Houthaven.

Geconcludeerd kan worden dat de huidige en toekomstige geursituatie geen beletsel vormen voor woningbouw in het plangebied Houthaven. De geursituatie wordt door het bevoegd gezag als aanvaardbaar opgevat omdat de maatschappelijk en economische waarde van de ruimtelijke ontwikkeling hoog is. Ook worden relatief weinig geurklachten geregistreerd, zijn de gezondheidsrisico's zeer laag en zijn de huidige bewoners die nu dezelfde mate van geurhinder ondervinden tevreden met hun woonomgeving. Bovendien zal de geurbelasting in het plangebied vergelijkbaar zijn met die in de bestaande woonbuurten in de omgeving.

Tenslotte mogen toekomstige bewoners erop vertrouwen dat een acceptabel woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Dit wil echter niet zeggen dat het optreden van hinder is uitgesloten. De situatie waaronder besloten is dat woningbouw toch toelaatbaar is, moet met toekomstige bewoners worden gecommuniceerd. Het informeren van bewoners over de geurbelasting van het gebied zal onder meer geschieden via algemene project informatie op internet, informatiebijeenkomsten en speciale projectinformatie (folders). In koop- of huurovereenkomsten zou bevestigd moeten worden dat degene die de woning betreft van deze informatie in kennis is gesteld.

De stadsdeelraad van Westerpark heeft op basis van voorgaande overwegingen op 20 maart 2007 besloten dat zij de mate van geurhinder en het te verwachte aantal gehinderden aanvaardbaar vindt wat betreft de bestaande en toekomstige situatie. Uit de actualisatie van het geuronderzoek in november 2008 blijkt dat de geurbelasting op het plangebied inmiddels is afgenomen. Het eerder genomen besluit van de stadsdeelraad over de aanvaardbaarheid van de geurhinder volstaat daarom voor dit bestemmingsplan.

### 5.11 *Wet Luchtvaart*

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn op grond van deze wet in twee uitvoeringsbesluiten vastgelegd: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchtverkeer rond Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom Schiphol, regels ten aanzien van uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen en de maximale geluidsbelasting.

Het luchthavenindeliningsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is hoofdzakelijk het luchthavenindeliningsbesluit van belang.

Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- a. vogelaantrekkende functies;
- b. maximale bouwhoogten;
- c. toegestane functies (zoals woningen).

Op de afbeelding is de Houthaven omcirkeld. Het "beperkingengebied" rondom Schiphol is met de rode arcering weergegeven. Het plangebied ligt ten dele binnen het "beperkingengebied". Wat betreft de Pontsteiger en een gedeelte ten westen daarvan gelden beperkingen ten aanzien van bouwhoogtes. Hiervoor geldt dat de maximale bouwhoogte niet meer dan 150 meter mag bedragen. De maximale bouwhoogten in het plangebied blijven ver beneden de 150 meter. De overige delen van het plangebied liggen geheel buiten het "beperkingengebied".



Op basis van onderzoek uit 2006 hebben betrokken ministeries besloten tot een aanvullend onderzoek naar de ruimtelijke gevolgen van een verlaging van de uitliegvakken en het vastleggen van een omvangrijk gebied. Op basis van de op dit moment beschikbare informatie zou ter plaatsen van de Houthaven een verlaging van de maximale bouwhoogte naar 110 tot 120 meter aan de orde kunnen zijn. Omdat het Pontsteigergebouw met een maximale bouwhoogte van 90 meter hier nog onder blijft, leidt de mogelijke verlaging niet tot nieuwe belemmeringen.

Er gelden geen beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer of ten aanzien van toegestane functies in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. De herontwikkeling van de Houthaven wordt dan ook niet belemmerd.

#### 5.12 MER(beoordelings)plicht

Een Milieueffectrapportage (MER) levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij besluiten over plannen en projecten met grote milieugevolgen. De rapportage vermeldt de milieugevolgen van een plan of project en de mogelijke (milieuvriendelijker) alternatieven. In het Besluit MER 1994 staat wanneer een MER moet worden toegepast. Het besluit bevat bijlagen waaronder de C- en D-lijst. De C-lijst geeft een overzicht van activiteiten en besluiten waarvoor een milieueffectrapport verplicht is. De D-lijst somt de activiteiten en besluiten op waarvoor per geval wordt beoordeeld of een MER noodzakelijk is, een zogenaamde MER-beoordelingsplicht.

Een MER is bijvoorbeeld verplicht bij de bouw van 4.000 woningen of meer en landaanwinning van 200 ha of meer.

De projecten die MER-beoordelingsplichtig zijn bijvoorbeeld ruimtelijke plannen die voorzien in de bouw van 2.000 woningen of meer, realisatie van een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m<sup>2</sup> of meer en landaanwinning van 100 ha of meer.

### Noodzakelijk onderzoek

Binnen de herontwikkeling van de Houthaven zijn geen activiteiten aan te wijzen waarvoor direct een MER-plicht geldt. Wel zijn er activiteiten aan te wijzen die gezien kunnen worden als MER-beoordelingsplichtig. Het betreft hier de realisatie van 2.000 of meer woningen in een aaneengesloten gebied. Voor de Houthaven wordt op dit moment een programma voorgesteld van maximaal 2.250 woningen. Hiermee is categorie D 11.1 van het Besluit MER van toepassing en dient een MER-beoordeling uitgevoerd te worden.

Bij MER-beoordelingsplichtige activiteiten moet het bevoegd gezag bepalen of voor de activiteit, vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder zij wordt ondernomen, een MER moet worden gemaakt. Onder bijzondere omstandigheden worden verstaan de belangrijke gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben gezien de:

- kenmerken van de activiteit (o.a. omvang en cumulatie/samenhang met andere projecten);
- plaats waar de activiteit wordt verricht (locatiekeuze in relatie tot de kwetsbaarheid van de omgeving);
- kenmerken van die gevolgen (o.a. bereikbaarheid, grensoverschrijdendheid en onomkeerbaarheid).

Bovengenoemde selectiecriteria zijn een korte samenvatting. Volledigheidshalve wordt verwezen naar Bijlage III van de Eu richtlijn MER (85/337 EEG en 97/11/EG).

Bij een MER-beoordeling worden deze onderwerpen in beschouwing genomen en wordt per onderdeel van de activiteit vastgesteld of sprake is van een "bijzondere omstandigheid" waarvoor een MER-plicht geldt. Het bevoegd gezag moet beslissen of voor de MER-beoordelingsplichtige activiteit een MER moet worden gemaakt, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

### Verricht onderzoek en resultaten

Door Oranjewoud is een MER-beoordeling uitgevoerd. De conclusie van het rapport is dat vanwege de ontwikkeling van De Houthaven geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben en dat er dus geen MER behoeft te worden gemaakt. De Commissie MER heeft op 30 juli 2008 naar aanleiding van de MER-beoordeling geadviseerd geen MER op te stellen. Op 30 september 2008 heeft de stadsdeelraad op basis van het rapport en het advies besloten geen MER op te stellen. De nadien uitgevoerde onderzoeken geven geen aanleiding tot een andere conclusie. Hierna wordt de conclusie van het rapport nader toegelicht.

### Algemeen uitgangspunt

Het belangrijkste uitgangspunt bij de MER-beoordeling is dat de voorgenomen herinrichting van het gebied Houthaven betrekking heeft op een stedenbouwkundige activiteit in een grootstedelijke omgeving. Het is, met andere woorden, niet vreemd (niet uitzonderlijk) dat er in het gebied van de Houthaven stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Verder is van belang dat in het kader van bestemmingsplanprocedures voor alle milieuaspecten de wettelijk noodzakelijke milieu-informatie zal worden verzameld. Het gaat daarbij in elk geval om de volgende wettelijke kaders:

- de Watertoets, met als onderdeel daarvan het Wateradvies van de waterbeheerder;
- het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Wet milieubeheer, Titel 5.2: Luchtkwaliteitseisen);
- de Wet geluidhinder;
- de Flora- en faunawet;
- de Wet bodembescherming;
- de wettelijke bepalingen ten aanzien van externe veiligheid.

In de bovenstaande wettelijke regelingen zijn eisen opgenomen die erop gericht zijn het milieu te beschermen en zo belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen. Door bij juridisch planologische procedures de milieueffecten te onderzoeken en ervoor te zorgen dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan, zo nodig door het treffen van maatregelen, wordt de kans op aanzienlijke nadelige milieugevolgen al op voorhand tot een minimale omvang teruggebracht.

### *De gevolgen*

De omvang van de ontwikkelingen in het plangebied is, gerelateerd aan de stedelijke omgeving, niet zodanig dat sprake is van een belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen leidt niet tot bijzondere omstandigheden. De kwaliteit van de woningen en de voorzieningen zal voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit en, met betrekking tot de woningen, bovendien aan de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006. De bouw van de woningen en voorzieningen leidt, gerelateerd aan de gangbare bouwprocessen, niet tot ernstige verontreiniging of hinder dan wel risico van ongevallen. Er is in dit opzicht dan ook geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De plaats van de activiteit kan een bijzondere omstandigheid zijn. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer een activiteit gepland is in de buurt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of wanneer een gebied deel uitmaakt van de Habitat- of Vogelrichtlijn. Voor het plangebied van de Houthaven is dit niet aan de orde.

### *Samenhang met Spaarndammerbuurt*

De ontwikkeling van de Houthaven maakt deel uit van het integrale project SpaarndammerHout. De ontwikkeling van de Houthaven kent echter een eigen exploitatie en een eigen ruimtelijke procedure. Als zodanig geldt dat in deze een aparte MER-beoordeling voor de ontwikkeling van de Houthaven wordt gevolgd.

### *5.13 Beperkingen ten gevolge van overige bedrijven*

In de voorgaande paragrafen is reeds ingegaan op mogelijke milieutechnische beperkingen voor het project ten gevolge van bedrijven op de gezoneerde industrieterreinen dan wel bedrijven die op basis van geuroverlast, grof stof en externe veiligheid speciale aandacht verdienen. Het is daarnaast tevens mogelijk dat bestaande milieurechten van overige bedrijven in de nabijheid van een nieuwe ontwikkeling beperkingen oplegt aan de gewenste ontwikkeling.

### Noodzakelijk onderzoek

Het plangebied ligt ten oosten van de bedrijventerreinen Westpoort en Minervahaven. In de voorgaande paragrafen is reeds ingegaan onderzoeken naar akoestiek, externe veiligheid, luchtkwaliteit, geur en grof stof. Om tevens inzichtelijk te krijgen of op de nabije bedrijventerreinen bedrijven aanwezig zijn die beperkingen opleggen aan de herontwikkeling, is op 15 februari 2008 gerapporteerd door de dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam. Van de relevante bedrijven is de milieucategorie bepaald volgens de systematiek van de uitgave van de VNG "Bedrijven en milieuzonering".

Hierna wordt beschreven welke bedrijven mogelijk een belemmering vormen voor de herontwikkeling van de Houthaven, danwel of de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven beperkt wordt door de nieuwe woningen. Voor wat betreft de gevallen waar dat nodig is wordt tevens is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om belemmeringen voor het project op te heffen.

### Onderzoek en resultaat

Uit de inventarisatie blijkt dat binnen een afstand van 100 meter tot aan de toekomstige woonbebouwing diverse categorie 3 bedrijven aanwezig zijn.

Er zijn vier bedrijven dicht bij de toekomstige bebouwing gesitueerd dan op grond van de algemene hinderafstanden van de VNG milieucategorieën wordt aanbevolen. Het milieuaspect geluid is bepalend voor deze afstanden. In het plan Houthaven wordt voor de betreffende woningen door middel van het stellen van nadere eisen een dove gevel voorgeschreven. Deze dove gevel geldt, via de bepalingen van de Wet geluidhinder en het activiteitenbesluit, ook voor de geluidbelasting van deze bedrijven waardoor geen sprake is van knelpunten.

In het bedrijvencomplex Houtpark aan de Archangelkade 6 zijn nog enkele leegstaande panden. Gelet op de afstand van 55 meter tussen de toekomstige bebouwing en het bedrijvencomplex kunnen zich hier bedrijven van maximaal milieucategorie 3.1 vestigen zonder dat dit tot knelpunten leidt.

Aan de bewaarhavensteiger bevinden zich een drietal scheepsreparatie bedrijven. Van één van deze bedrijven is met zekerheid te stellen dat dit op grond van de Wet geluidhinder een zoneringsplichtig bedrijf ("A-inrichting") is.

Voor de overige twee bedrijven zijn er nog enkele onduidelijkheden met betrekking tot de lengte van de te repareren schepen.

In het bestemmingsplan Minervahaven is geen zone rondom deze bedrijven opgenomen. A-inrichtingen zijn in het bestemmingsplan zelfs uitgesloten.

Hiermee vormen deze drie bedrijven een belangrijk aandachtspunt voor zowel het bestemmingsplan Minervahaven als voor Houthaven.

Ten aanzien van deze aandachtspunten zijn de volgende afspraken gemaakt tussen stadsdeel Westerpark, Haven Amsterdam en DMB.

- In het bestemmingsplan De Houthaven wordt opgenomen dat de gevels van de woningen die zich binnen de algemene hinderafstanden van bovengenoemde zes bedrijven bevinden zullen worden uitgevoerd als dove gevel.
- Binnen de wettelijke mogelijkheden zal DMB in dit gebied geen milieuvergunningen verlenen die kunnen leiden tot knelpunten voor de toekomstige bebouwing in Houthaven.
- Haven Amsterdam zal een vergelijkbaar beleid toepassen bij nieuwe erfpacht uitgiftes of bij omzettingen van bestaande erfpacht uitgiftes in dit gebied.
- In het nieuw op te stellen bestemmingsplan Minervahaven zal Haven Amsterdam een inwaartse zonering toepassen én wordt een geluidszone conform de Wet geluidhinder opgenomen rondom de scheepsreparatie bedrijven aan de bewaarhavensteiger.
- In het akoestisch onderzoek dat door TNO voor het bestemmingsplan De Houthaven wordt uitgevoerd, wordt rekening gehouden met de scheepsreparatie bedrijven aan de bewaarhavensteiger.

Tenslotte is gebleken is dat zich in de bestaande bebouwing van de Spaarndammerbuurt en de Zeeheldenbuurt geen bedrijven bevinden die een belemmering vormen voor de ontwikkeling van Houthaven.

#### 5.14 Lichthinder

Wegens de nabijheid van Westpoort is het mogelijk dat de nieuwe woningen hinder ondervinden van verlichting van het industrieterrein. In november 1999 publiceerde de Commissie Lichthinder van de NSVV een algemene richtlijn aangaande grenswaarden voor lichthinder en in deel 2 in juni 2003 grenswaarden voor terreinverlichting. Naar deze grenswaarden wordt verwezen in het Activiteitenbesluit in artikel 2.1 en artikel 4.113.

##### Noodzakelijk onderzoek

Bij de algemene richtlijn betreffende lichthinder deel 1 is in de bijlagen zijn richtlijnen voor het uitvoeren van lichtsterktemetingen opgenomen. Daarmee kan worden vastgesteld of grenswaarden worden overschreden.

##### Verricht onderzoek en resultaten

Op 15 oktober 2008 rapporteerde Oostendorp Nederland bv over het door haar uitgevoerde onderzoek.

Geconcludeerd is dat de gemeten lichtsterktes ten gevolge van enkele bronnen boven de grenswaarde van 10.000 candela ligt en boven de grenswaarde van 1.000 candela. Er is derhalve sprake van lichthinder. Geadviseerd is de meest hinderlijke armaturen in de omgeving te vervangen. Naar aanleiding van het advies treedt het stadsdeel in overleg met enkele bedrijven om de meest hinderlijke verlichting aan te passen. Voor de daarmee samenhangende kosten heeft het stadsdeel in de grondexploitatie een reservering opgenomen.

### 5.15 Tunnelveiligheid

Met de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVW) is een Europese Richtlijn geïmplementeerd met als doel het bereiken van een uniform niveau van bescherming in wegtunnels. De richtlijn schrijft zowel technische als organisatorische maatregelen voor wegtunnels voor. Met deze richtlijn dient het bevoegd gezag een aantal stappen (waaronder het opstellen van documenten en inwinnen van advies) te ondernemen voordat overgegaan kan worden tot een planologisch besluit (vaststelling bestemmingsplan), een bouwvergunning en een vergunning tot openstelling. De Warvw heeft tevens geleid tot specifieke bepalingen in het Bouwbesluit 2003.

De belangrijkste onderdelen uit de Wet die planologisch relevant zijn, zijn:

1. Risicoanalyse (artikel 6 van de WARVW);
2. Tunnelveiligheidsplan (artikel 6 van de WARVW);

Bij AMvB (Barvw) en ministeriële regeling (Rarvw) worden regels gesteld ten aanzien van:

- de methode van uitvoeren van de risicoanalyse en de betrokken aspecten,
- vorm en inhoud van het tunnelveiligheidsplan en,
- de inhoud van het veiligheidsbeheersplan.

Op grond van artikel 3 van de WARVW is een Commissie voor Tunnelveiligheid ingesteld die de taak heeft in de bij of krachtens deze wet of de Woningwet aangegeven gevallen desgevraagd advies uit te brengen over de veiligheid van de tunnel. Blijkens artikel 6 van de WARVW dient advies ingewonnen te worden bij de Commissie voor de Tunnelveiligheid over het tunnelveiligheidsplan, voorafgaand aan het planologisch besluit en het bouwplan waarvoor een bouwvergunning zal worden aangevraagd.

In de wettekst van de WARVW wordt niet direct een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen (bestemmingsplan, projectbesluit). Uit de Memorie van Toelichting alsmede de Nota Tunnelveiligheid blijkt dat de risicoanalyse en het tunnelveiligheidsplan een relatie hebben met een ruimtelijk plan.

#### Noodzakelijk onderzoek

In artikel 6, lid 1 is bepaald dat de tunnelbeheerder een risicoanalyse laat uitvoeren ten aanzien van het tracé van de tunnel, alternatieven tracés en mogelijke alternatieven voor de tunnel alsmede ten aanzien van het ontwerp van de tunnel.

Na uitvoering van de risicoanalyses dienen in het tunnelveiligheidsplan opgesteld te worden. Hierin worden alle veiligheidsaspecten die een rol spelen bij de keuze van de locatie, het ontwerp en het beoogde gebruik afgewogen. De risicoanalyse dient van het tunnelveiligheidsplan opgenomen te worden.

Blijkens de Memorie van Toelichting en de beleidsnota Tunnelveiligheid wordt in het kader van het tunnelveiligheidsplan de Commissie van Tunnelveiligheid advies gevraagd over:

- a. de planologische inpassing van de tunnel;
- b. het bouwplan van de tunnel waarvoor bouwvergunning zal worden aangevraagd.

Ten aanzien van ad a. wordt in de Memorie van Toelichting vermeld dat het advies van de Commissie betrokken dient te worden bij de beslissing van het bevoegd gezag op het verzoek, ingevolge artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht. Daarom moet voor vaststelling van het bestemmingsplan het tunnelveiligheidsplan gereed zijn en voorzien zijn van een advies van de Commissie.

Het is aan de tunnelbeheerder om een besluit te nemen over de wijze waarop hij omgaat met de adviezen van de Commissie. Bij afwijking van het advies moet hij dit gemotiveerd voorleggen aan degene die de planologische beslissing zal nemen. Deze fase wordt afgesloten met een planologisch besluit, dat wordt genomen door het bevoegd gezag

#### Verricht onderzoek en resultaten

Op 12 juni 2007 heeft Oranjewoud een Tunnelveiligheidsplan afgerond. Op 24 augustus 2007 heeft de Commissie Tunnelveiligheid daarover een advies uitgebracht. De Commissie heeft geschreven dat ze de indruk heeft dat het om een relatief eenvoudige tunnel gaat, waarvan de potentie voor het veiligheidsniveau op basis van de huidige risicoanalyses als voldoende wordt beoordeeld. Op basis

van de risicoanalyses en gezien de ligging in het dichtbevolkte stadsdeel zijn enkele aandachtpunten geformuleerd voor het ontwerp en de inrichting.

De Commissie heeft als voorbehoud dat ze constateert dat ten aanzien van het gekozen toetsingskader en uitwerkingsniveau van de risicoanalyses te veel naar de vervolgfase van het ontwerp van de tunnel wordt doorgeschoven. Met name het aspect brandbestrijding in combinatie met hulpverlening verdient nadere uitwerking. De Commissie adviseert dan ook om nadere onderzoeken en uitwerkingen van de risicoanalyses zo snel mogelijk op te starten. Aan het advies is gevolg gegeven door het uitvoeren van scenarioanalyses. Dit heeft niet geleid tot andere inzichten over de veiligheid van de tunnel.

### 5.16 Duurzaamheid

#### Inleiding

De gemeente Amsterdam heeft in het Milieubeleidsplan 2007-2010 de titel Duurzaam aan de top meegegeven. Het toekomstbeeld van Amsterdam is een schone, gezonde en leefbare stad die zich duurzaam blijft ontwikkelen met duurzame gebouwen in een compacte opzet, waardoor het omringende landschap wordt ontzien. Maar ook het groen binnen de stad krijgt de waarde die het verdient. Met voor iedereen bereikbare speelplekken, parken en een rijk aanbod aan cultuur en recreatie. En een economisch sterke stad met een moderne infrastructuur, autoluw van aard en met schoon openbaar vervoer, voetgangers en fietsers die het straatbeeld bepalen.

Daarnaast heeft het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad recent de ambitie uitgesproken om vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te gaan bouwen, met een Energie Prestatie op Locatie (EPL) van 9,5. Voor deze ambitie liggen in het project de Houthaven goede kansen.

De betrokkenen bij het plan voor de Houthaven hebben zelf te kennen gegeven aan de slag te willen met het Cradle to cradle concept. Dit moet nog verder worden uitgewerkt.

Het gebied de Houthaven kan ook aan het toekomstbeeld van de stad een goede bijdrage leveren door klimaatneutraal te gaan bouwen, door duurzame materialen toe te passen, duurzaam vervoer te stimuleren en het water duurzaam te gebruiken. Daarbij kunnen duurzame materialen zichtbaar worden gebruikt als verbindend element naar de geschiedenis van dit gebied die is verweven met het materiaal hout. In het onderstaande ga ik op deze onderwerpen in.

#### Energie: Klimaatneutrale wijk en gebouwen

Het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad hebben recent de ambitie uitgesproken om vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te gaan bouwen, met een Energie Prestatie op Locatie van 9,5. Ook in de bouwperiode 2010-2015 ligt er een ambitie om al voor 40% klimaatneutraal te bouwen.

Voor het vaststellen van een realistisch pakket aan maatregelen die leiden tot een EPL-score van 9,5 (alle gebouwgebonden energie klimaatneutraal) van dit plangebied wordt momenteel een quick-scan uitgevoerd. De trias energetica is daarbij het leidende principe. Het principe houdt in dat men bij de keuze van maatregelen eerst kiest voor energiebesparing, daarna kiest voor het lokaal opwekken van duurzame energie en vervolgens dat er voor de resterende energie fossiele energie op een efficiënte wijze wordt ingezet.

De eerste resultaten van de quick-scan laten zien dat er op warmte-, tapwater-, koude - en elektriciteitsverbruik forse besparende maatregelen te vinden zijn. Onderzoek richt zich ook op het vinden van geïntegreerde duurzame energie maatregelen in het plangebied. Stadswarmte, stadskoude en PV panelen kunnen daarin een belangrijke bijdrage leveren.

De woningen in Houthaven zullen ook voldoen aan de dan geldende Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam, waarin onder andere extra isolatie, Laag temperatuurverwarming, FSC-hout, het voorkomen van ongecoat koper, lood en zink en maatregelen voor aanpasbaar bouwen zijn opgenomen.

De ambitie voor klimaatneutraal geldt niet expliciet voor woonboten, maar het ligt voor de hand om ook woonboten een bijdrage te laten leveren aan het verminderen van het energieverbruik. In de Houthaven worden ligplaatsen geboden voor zowel bestaande – als nieuwe woonboten. Het energieverbruik van bestaande woonboten kan verminderd worden door energiebesparende - en duurzame energiemaatregelen te stimuleren. Voor de ligplaats van nieuwe woonboten kan men mogelijk duurzame energievoorzieningen voorschrijven zoals warmtepompen, zonnecollector en PV panelen. Daarmee wordt ook het ruimtebeslag van een gasinfrastructuur voorkomen.

De ambities voor het Pontsteigergebouw zijn al eerder vastgesteld. Deze zijn vergelijkbaar c.q. gaan verder dan de ambitie voor klimaatneutraal bouwen. Het Pontsteigergebouw kan een icoon zijn op het gebied van duurzaamheid door duurzame maatregelen zichtbaar te maken (vegetatiedak, zonne-energie). Het voornemen is om dit gebouw uit te voeren met overstekken (balkons), warmtepompen in combinatie met energieopslag (WKO), een centrale zonneboilerinstallatie voor warm tapwater, hergebruik van regenwater en een vegetatiedak.

Verder heeft de gemeente de ambitie om het energieverbruik in de openbare ruimte te verminderen door het gebruik van LED-lichten, het dimmen van de lichten in de nachturen (lantaarnpalen) en het beperken van verlichting in de nacht (billboards, abri's , reclames, aanlichten gebouwen etc.).

#### Duurzame materialen

De Houthaven kan door het toepassen van duurzame materialen ook bijdragen aan een duurzaam Amsterdam. Maatregelen die bij deze ambitie passen zijn:

- Het zo veel mogelijk gebruik maken van natuurlijke materialen in zowel woningen, utiliteitsbouw als de openbare ruimte zoals FSC-hout, glas, staal en natuursteen.
- Het zichtbaar toepassen van FSC hout kan een verbindend element zijn naar de geschiedenis van het plangebied en tevens de duurzaamheid ervan versterken. Denk bijvoorbeeld ook aan steigers, vlonders, meerpalen etc. .
- Voorkomen van ongecoat koper, lood of zink, danwel beperken van gecoat koper, lood en zink.
- Hergebruik van materialen zoals de Piet Kramerbrug of steigerpalen en steigers.
- Containers voor afvalscheiding met ten minste fracties papier, glas, textiel, waardoor deze materialen weer hergebruikt kunnen worden.
- Overwogen kan worden het concept Cradle to cradle in de Houthaven uit te werken. Dit kan nader worden onderzocht.

#### Duurzaam vervoer

Om te voorkomen dat nieuwe bewoners en werknemers de auto gaan gebruiken, is het van belang om fietsen en het gebruik van openbaar meer te stimuleren. Maatregelen die dit bewerkstelligen zijn:

- Het reserveren van ruimte voor fietsstallingen, zowel in pandig als buiten in de openbare ruimte (meenemen van parkeernorm bezoekers fietsen 0,2/ woning)
- het zo laag mogelijk houden van de parkeernorm voor auto's (zowel bezoekersparkeren als ook bewonersparkeren) met als bovengrens 1,0/ woning.
- Onderzoeken of er een directe pontverbinding kan worden gerealiseerd naar het Centraal Station (voorbeeld Java eiland).

#### Duurzaam watergebruik

De Houthaven ligt aan het open water en zal ook ligplaatsen bieden aan woonboten. Die ligging biedt kansen voor het duurzaam gebruik van water dat kansen kan bieden voor meerdere doelen. Ambities zijn:

- Daken worden zoveel mogelijk met vegetatie uitgevoerd om de isolatie te verbeteren, de afvoer van het regenwater te reguleren en te vertragen. Daarbij zorgt vegetatie op het dak voor natuurlijke koeling.
- Het regenwater wordt volledig afgekoppeld van het riool, d.w.z. het regenwater van de gebouwen wordt apart afgevoerd en mogelijk hergebruikt.
- Het overtollig regenwater kan mogelijk zichtbaar bovengronds worden afgevoerd via bijvoorbeeld molgoten en ornamenten in de kade. Dit dient nader te worden overlegd met Waternet.

- Aan elke ligplaats voor woonboten worden eisen gesteld aan de afvalwaterzuivering. In dat verband eist Rijkswaterstaat dat in de toekomst iedere woonboot wordt aangesloten op het riool.

#### 5.17 *Windhinder*

Cauberg-Huygen heeft op 7 maart 2008 gerapporteerd over de te verwachten windhinder ten gevolge van het Pontsteigergebouw. In het rapport "Project Pontsteiger te Amsterdam Windtunnelonderzoek windklimaat op looppniveau" wordt geconcludeerd dat het windklimaat op een aantal locaties slecht is. Door het treffen van maatregelen kan het windklimaat ter plaatse worden verbeterd. De ontwikkelaar is voornemens de benodigde maatregelen te treffen. Bij indiening van het bouwplan zal de ontwikkelaar op basis van een aanvullen onderzoek moeten aantonen dat windhinder zo veel als mogelijk wordt vermeden.

## 6. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

### 6.1 Principe bestemmingsplanregeling

In het voorliggende bestemmingsplan is het grootste deel van de beoogde ontwikkeling mogelijk gemaakt door uit te werken bestemmingen, waarbij bouwvergunning verleend kan worden zodra het dagelijks bestuur van het stadsdeel een uitwerkingsplan heeft vastgesteld. Deze regeling is gebaseerd op artikel 3.6 van de Wro. In deze paragraaf wordt toegelicht welk doel het toepassen van deze uitwerkingsplicht dient.

#### 6.1.1 Bouwenvelop en stedenbouwkundige hoofdstructuur als basis

##### *Stedenbouwkundige hoofdstructuur*

De vastgestelde stedenbouwkundige plandocumenten kennen een aantal onmiskenbare hoofdprincipes. Zo is de eilandenstructuur met daarop langgerekte bouwblokken in gestapelde bouw de basis van het plan. Daar doorheen loopt de ontsluiting van de eilanden. Op een aantal eilanden is een thema, zoals de bedrijfsmatige functie, de groenstructuur of de voorzieningen (hotel, school) bepalend voor de ontwikkeling.

Binnen deze hoofdstructuur is het programma voor de ontwikkeling bepaald. Per eiland is aangegeven hoeveel woningen en niet-woonfuncties maximaal gerealiseerd zullen worden. Deze maxima zijn afgeleid van wat verkeerskundig op verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld op de bestaande ontsluitingswegen van het plangebied en zijn door de ten gevolge van het project optredende milieueffecten begrensd.

De stedenbouwkundige hoofdprincipes en het bijbehorende programma die in het SP 2006, de Aanvullingen en het Plan Openbare Ruimte zijn vastgelegd zijn leidend voor de ontwikkeling van de Houthaven en zijn daarom in het voorliggende bestemmingsplan vastgelegd op de plankaart en in de planregels. Daarin zijn de structuur van de bestemmingen en de maximale bebouwingmogelijkheden vastgelegd. Afhankelijk van de beoogde invulling van het eiland is een woonbestemming of gemengde bestemming gegeven. Op de eilanden waar de woonfunctie overheerst is een woonbestemming gegeven, waarbij niet-woonfuncties slechts in beperkte mate mogelijk zijn. Op de eilanden waar een grotere functiemenging wordt nagestreefd zijn gemengde bestemmingen gegeven. In de planregels van de bestemming is opgenomen welke functies zijn toegestaan. In de planregels is in zowel de woonbestemming als de gemengde bestemmingen het programma in oppervlak begrensd.

##### *Flexibiliteit in het bestemmingsplan*

Op de plankaart en in de planregels van het bestemmingsplan wordt een enigszins ruimere bouwregeling opgenomen dan de in het Stedenbouwkundig Plan 2006 weergegeven bouwenvelopen. De reden daarvoor is dat de in het SP 2006 opgenomen bouwenvelopen, in het kader van de nadere concretisering, nu en in de komende jaren herzien zullen worden. De definitieve bouwenvelopen zijn bedoeld om onderdeel uit te maken van de contractvorming met de projectontwikkelaars. Binnen de hoofdprincipes van het SP 2006 kunnen deze in voorkomende gevallen meer ontwikkelruimte bieden dan de bouwvelop uit het SP. De herzieningen van de bouwenvelopen vinden gefaseerd in een periode van enkele jaren plaats. Dit zal gelijke tred houden met de gefaseerde uitvoering van het plan Houthaven. Voor de eilanden die pas later in ontwikkeling worden gebracht zijn voorlopig nog geen nieuwe bouwenvelopen in ontwerp. De ruimere regeling in dit bestemmingsplan moet voorkomen dat een toekomstige nadere afweging bij het uitwerken van nieuwe bouwenvelopen al te zeer beperkt wordt. Om deze vervolgstap in de planvorming te kunnen sturen zijn geen eindbestemmingen vastgelegd, waarmee ontwikkelaars een direct bouwrecht krijgen en zonder meer de ruimere contouren kunnen volbouwen, maar zijn uit te werken bestemmingen opgenomen.

In dit bestemmingsplan worden daarom de stedenbouwkundige hoofdprincipes vastgelegd en voor de verdere detaillering is enige terughoudendheid betracht. Op de kaart worden de contouren, de bouwhoogtes en de uiterste bouwgrenzen weergegeven. Eventuele verschuivingen van gevels binnen de kaders van de bouwvelop zijn dan mogelijk, mits de bestemmingsgrenzen niet worden

overschreden. Daardoor zullen de vast te stellen bouwveloppen en de te ontwerpen bouwaanvragen altijd binnen de kaders van het bestemmingsplan passen. Wat betreft de bouwhoogtes is de hoogste bouwhoogte binnen de bouwvelop als maximale bouwhoogte op de plankaart gehanteerd. Hiermee wordt zeker gesteld dat alle aanvaardbare hoogtes daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden. Daadwerkelijke bouwvergunningverlening kan plaatsvinden zodra het dagelijks bestuur de bestemmingen heeft uitgewerkt.

#### *Dijkpark, tunnel en Pontsteigergebouw*

De aanleg van het Dijkpark en de bouw van de tunnel zijn in het bestemmingsplan opgenomen als eindbestemming, zodat na in werkingtreding van het bestemmingsplan snel tot bouwvergunningverlening, start bouw en aanleg van het groen kan worden overgegaan. Voor de ontwikkeling van de het Pontsteigergebouw en de tunnel is de planvorming reeds verder geconcretiseerd in bouwplanontwerpen. Voor dit planonderdeel is voorts een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 WRO gestart. Aan het te realiseren Pontsteigergebouw en de tunnel is daarom een direct bouwrecht, zonder uitwerkingsplicht, toegekend.

#### *Aanleg eilanden*

Het bestemmingsplan maakt al wel mogelijk dat de aanleg van de eilandenstructuur plaatsvindt, omdat de bestemmingen reeds op de gronden zijn geprojecteerd en bouwwerken geen gebouwen zijnde kunnen worden vergund zonder uitwerkingsplan. De reden daarvan is dat de hoofdstructuur voldoende uitgewerkt is om het aanleggen van de eilanden op korte termijn uit te kunnen voeren, wat ook nodig is om de beoogde planning van de opstalontwikkeling te realiseren. Ook voor dit planonderdeel is inmiddels een vrijstellingsverzoek ingediend, zodat na het doorlopen van de vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 WRO met de aanleg van de eilanden kan worden gestart vooruitlopend op de in werking treding van het bestemmingsplan.

#### 6.1.2 Planologisch en stedenbouwkundig beheer

Het bestemmingsplan vertegenwoordigt de planologisch aanvaardbare bebouwings- en gebruiksmogelijkheden op het niveau van hoofdprincipes, maar wanneer de stadswijk is gerealiseerd is terughoudendheid bij aanpassingen of aanvullingen veelal nodig. De ontwerpen van de bouwblokken worden zorgvuldig en in samenhang ontworpen. Latere, niet in samenhang ontworpen aanpassingen kunnen afbreuk doen aan de in eerste instantie gerealiseerde ruimtelijke kwaliteit.

Een te globale regeling in het bestemmingsplan die zich beperkt tot het vastleggen van de hoofdprincipes kan voor beheersproblemen zorgen. Nadat de ontwikkeling gereed is kunnen zich particuliere initiatieven voordoen die passen binnen het bestemmingsplan, maar niettemin onwenselijk zijn. Door het toepassen van uit te werken bestemmingen kan na concrete planvorming op het niveau van bouwplannen in de vast te stellen uitwerkingsplannen een nader detaillering van de bouw- en gebruiksregels worden vastgesteld. Daardoor ontstaat een gedetailleerde planregeling die het planologisch beheer op adequate wijze mogelijk maakt.

#### 6.1.3 Verkeersafwikkeling als randvoorwaarde

In het kader van de stedenbouwkundige planvorming is bepaald welke omvang van het nieuwbouwprogramma verkeerskundig afgewikkeld kan worden op de omliggende wegen. Op grond van verkeersmodelberekeningen is vastgesteld dat een maximum programma van 2.250 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen (ca. 90.000 m<sup>2</sup> bvo) in de Houthaven verkeerskundig verantwoord is. Bij de besluitvorming over de Aanvullingen op het Stedenbouwkundig Plan in maart 2007 is dit programma als maximum voor de ontwikkeling vastgesteld. In het voorliggende bestemmingsplan zijn deze maxima, verdeeld over de eilanden en bestemmingen, overgenomen.

Om enige flexibiliteit te bieden is in de bestemmingen GD-1, GD-U3 en GD-U5 opgenomen dat van de maxima van woningaantallen of oppervlaktes niet-wonen kan worden afgeweken, mits een verkeerskundig evenredige afname van ander programma wordt gerealiseerd.

#### 6.1.4 Luchtkwaliteit als randvoorwaarde

##### *Verwachte realisatieduur van de ontwikkeling*

Indien de ontwikkeling van de Houthaven in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt door middel van eindbestemmingen die direct na in werkingtreding van het bestemmingsplan verwezenlijkt kunnen worden ontstaat strijd met de wet- en regelgeving ten aanzien van de luchtkwaliteit, zo is gebleken uit berekeningen.

Omdat er in werkelijkheid geen sprake zal zijn van het ineens ontwikkelen van het gehele plangebied na in werkingtreding van het bestemmingsplan is de redelijkerwijs te verwachten realisatieduur van de plandelen in de uitvoering basis geworden voor het luchtkwaliteitsonderzoek. Uit dat onderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit niet verslechtert op locaties waar de grenswaarden in de autonome situatie worden overschreden, zodat wordt voldaan aan artikel 5.16 lid 1b sub 1 van de Wet milieubeheer. Op de locaties waar al wordt voldaan aan de grenswaarden ontstaat er geen overschrijding ten gevolge van het project, waarmee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid 1a van de Wet milieubeheer. Om deze reden is de verwachte realisatieduur door middel van het opnemen van data vastgelegd in het bestemmingsplan, zodat het juridisch niet mogelijk is een grotere / snellere ontwikkeling te realiseren die in strijd zou zijn met de wet en regelgeving ten aanzien van de luchtkwaliteit.

In het bepalen van deze data is als uitgangspunt genomen dat het opleveren van het programma wordt voorafgegaan door het vaststellen van een uitwerkingsplan, bouwvergunningverlening en de bouw, waarvoor een periode van tenminste 1½ jaar gerekend moet worden. De toegestane data van vaststelling van uitwerkingsplannen is daarom 1½ jaar voor het beoogde (en in het luchtkwaliteitsonderzoek berekende) moment van oplevering van het programma.

##### *Relatie tussen tunnel en ontwikkeling Houthaven*

Het plangebied wordt ontsloten via de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk, waar in de huidige situatie de luchtkwaliteitsnormen overschreden worden. Doordat in het plan Houthaven de aanleg van een tunnel voor het doorgaande verkeer over de huidige Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat is gepland, zal het effect van de ontwikkelingen als geheel op de luchtkwaliteit positief zijn. Door de aanleg van de tunnel nemen de concentraties fijn stof en stikstof langs de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat sterk af, evenals het aantal personen dat wordt blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden. De aanleg van de tunnel is echter geen voorwaarde voor de ontwikkeling van de Houthaven, omdat de gefaseerde ontwikkeling ook zonder de tunnel voldoet aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen.

De aanleg van de tunnel wordt uitgevoerd door het stadsdeel en de voorbereidingen daartoe zijn reeds ter hand genomen. Gezien de voorbereidingstijd die gepaard is met de aanleg van de tunnel wordt de start van de aanleg voorzien vanaf 2010, zodat de tunnel in 2012 in gebruik genomen kan worden. Met uitzondering van het Pontsteigergebouw zal de nieuwe bouwprogramma niet eerder worden opgeleverd.

##### *Gevoelige bestemmingen*

Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er gevoelige bestemmingen worden gemaakt bij drukke wegen. Voor Amsterdam geldt conform hoofdstuk 6.3 van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam een richtlijn. Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen, de blootstelling van deze groepen aan luchtverontreinigende stoffen geminimaliseerd dient te worden. Dit kan bereikt worden door deze voorzieningen zo ver mogelijk van grote verkeersaders te realiseren of door middel van bijzondere afschermdende maatregelen.

De concept uitwerking van het Amsterdamse amendement spreekt over het beperken van gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing op een afstand van maximaal 50 meter van drukke stedelijke wegen. De definitie van wat als drukke weg wordt beschouwd is nog niet vastgesteld. Ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan wordt er van uitgegaan dat de Spaarndammerdijk / Tasmanstraat als corridor als een drukke weg beschouwd zal worden. Binnen een afstand van 50 meter van de bestaande Spaarndammerdijk / Tasmanstraat en de nieuwe bovengrondse rijbanen na realisatie van de tunnel zijn daarom in de planregels gevoelige bestemmingen uitgesloten.

### 6.1.5 Voorwaarden vanwege geluidhinder

#### *Algemeen*

De geluidhinder vanwege met name Westpoort en de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat leidt tot eisen aan de stedenbouwkundige structuur, de verkavelingsrichting, bestemmingen en de realisatie van gevels. De eilanden zijn zodanig gepositioneerd dat zij voor onderlinge afscherming van het geluid van Westpoort zorgen. De geluidhinder vanwege de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat wordt beperkt door de bouw van de verkeerstunnel.

#### *Uit te werken bestemmingen*

Voor de uit te werken bestemmingen, betreffende het grootste deel van de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zijn de planregels zodanig geformuleerd dat bij het vaststellen van een uitwerkingsplan dove gevels (waar nodig) voorgeschreven zullen worden. Daarbij wordt uitgegaan van het niet vaststellen van hogere waarden<sup>4</sup>. Dove gevels zijn daarom al nodig vanaf de voorkeursgrenswaarde. Uit het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het voorliggende bestemmingsplan blijkt dat lang niet alle woningen een geluidbelasting van boven de voorkeursgrenswaarde hebben dankzij de gekozen verkaveling, het gericht toepassen (en voorschrijven) van schuine gevels en de realisatie van de tunnel. De woningen met verplichte dove gevels zullen daarom over het algemeen beperkt blijven tot de bovenste bouwlagen. Op afbeelding 6.1 uit het akoestisch onderzoek is weergegeven op welke bouwlagen er dove of schuine gevels gerealiseerd moeten worden indien de in het Stedenbouwkundig Plan ontworpen verkaveling wordt gerealiseerd.

#### *Relatie tussen tunnel en ontwikkeling Houthaven*

In de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan is gegarandeerd dat wat betreft de nieuwe woningen wordt voldaan aan de Wet geluidhinder door de uitwerkingsregel dat gevels van woningen doof dienen te worden uitgevoerd indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarden. Om een beter leefmilieu te creëren wordt een tunnel aangelegd om de geluidoverlast van de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk op de nieuwe woningen te verminderen. De tunnel heeft voorts als effect dat de huidige geluidhinder op de bestaande woningen langs de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat sterk afneemt. Zonder tunnel zou de geluidhinder op de bestaande woningen toenemen door het extra verkeer dat ten gevolge van de ontwikkeling van de Houthaven over de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat komt te rijden. Door de aanleg van een tunnel, waar het doorgaande verkeer doorheen geleid zal worden, zal het effect van de ontwikkelingen als geheel op de geluidssituatie positief zijn en een groot deel van de nieuwe woningen wordt afgeschermd van het verkeerslawaai. De aanleg van de tunnel wordt uitgevoerd door het stadsdeel en de voorbereidingen daartoe zijn reeds ter hand genomen. Gezien de voorbereidingstijd die gepaard is met de aanleg van de tunnel wordt de start van de aanleg voorzien vanaf 2010, zodat de tunnel in 2012 in gebruik genomen kan worden. Met uitzondering van het Pontsteigergebouw zullen de nieuwe programmaonderdelen niet eerder worden opgeleverd.

#### *Pontsteigergebouw*

In de regels van het bestemmingsplan is voor de eindbestemming Gemengd – 1 (het Pontsteigergebouw) bepaald dat het dagelijks bestuur nadere eisen kan stellen aan bouwplannen zodat dove gevels worden gerealiseerd indien geen toereikende hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld en geen bouwvergunning voor afschermende bebouwing is verleend.

Voor dit gebouw worden hogere waarden vastgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp van het bouwplan zoals dat ten tijde van ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan bekend was. Indien het bouwplan zou wijzigen op zodanige wijze dat de vastgestelde hogere waarden niet meer toereikend zijn, kunnen op basis van voornoemde nadere eisenregeling aanvullende maatregelen aan de gevels worden getroffen.

<sup>4</sup> Voor het Pontsteigergebouw, met de eindbestemming Gemengd – 1, worden wel hogere waarden vastgesteld.

### *Geluidhinder van Minervahaven*

Tenslotte bevinden de gevels in het Cluster en Blok 0 zich binnen de invloedssfeer van de bedrijven in de Minervahaven. Omdat een aantal van deze bedrijven ter plaatse van de geprojecteerde nieuwe geluidgevoelige bestemmingen een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) kunnen produceren, is voor de gevels die daardoor worden beïnvloed geregeld dat deze voorzien moeten zijn van een dove gevel. Zo wordt de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven niet beperkt.

### *Verplichting tot stille zijde*

Voor elke geluidgevoelige bestemming wordt geregeld dat dove gevels moeten worden toegepast indien geen toereikende hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld en de geluidbelasting op de gevels van de woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen lager of gelijk is dan de voorkeursgrenswaarde.

De regeling heeft derhalve betrekking op gevels waarop de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarden.

Voor woningen met gevels waarop de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarden (en er hogere waarden worden vastgesteld of dove gevels worden toegepast) vereist het Amsterdamse geluidbeleid dat een stille zijde wordt gerealiseerd.

Om die reden wordt voor in de planregels voorgeschreven dat alle woningen dienen te zijn voorzien van een stille zijde. In artikel 1 van het bestemmingsplan is een stille zijde gedefinieerd als: "een gevel of geveldeel, niet zijnde een plat dak of een vliesgevel, die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht of een afgeschermd buitenruimte, met een maximale geluidsbelasting per geluidsbron vanwege:

- a. wegverkeerslawaai van 48 dB;
- b. industrielawaai van 50 dB(A);
- c. spoorweglawaai van 55 dB."

Een stille zijde is derhalve een gevel waarop de geluidbelasting lager of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarden.

Afwijken van het Amsterdamse beleid is toegestaan mits daarvoor een zware motivatie wordt gegeven. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken is er geen aanleiding van deze uitzonderingsmogelijkheid gebruik te maken, een dergelijke motivatie is er voor De Houthaven daarom niet. Het bestemmingsplan moet daarom voor alle woningen een stille zijde voorschrijven.

Woningen waarvoor geen hogere waarden worden vastgesteld en waar geen dove gevels worden toegepast zijn woningen waar de voorkeursgrenswaarden op gevels niet worden overschreden. Deze woningen hebben daardoor alleen maar stille zijden.

#### 6.1.6 Voorwaarden vanwege BP tankstation

Momenteel functioneert aan de Spaarndammerdijk 218 een LPG-tankstation van BP. Het tankstation is gelegen in het tracé van de tunnel. Om de westelijke ingang van de tunnel te kunnen realiseren is opheffing van het tankstation nodig.

Het terrein waarop het LPG-tankstation is gesitueerd is eigendom van het stadsdeel en wordt verhuurd aan BP ten behoeve van een brandstofverkoopspunt. Het huurcontract is ingegaan in juli 1991 en heeft een looptijd van 10 jaar, met een optie voor een verlenging met nog eens 10 jaar. Deze huurperiode van 20 jaar eindigt in juli 2011 en zal niet meer worden verlengd. Conform de huurovereenkomst zal het huidige terrein na beëindiging van de huurovereenkomst ontruimd worden geleverd aan het stadsdeel.

Momenteel wordt overleg gevoerd tussen stadsdeel Westerpark, het havenbedrijf en BP over een alternatieve locatie voor het tankstation. Dit overleg geeft voldoende vertrouwen om aan te nemen dat overeenstemming tussen de drie partijen wordt bereikt en het tankstation geen belemmering is voor realisatie van de tunnel.

Zolang dit tankstation LPG levert, moet voorts rekening worden gehouden met het risico dat daardoor wordt veroorzaakt. De bouw van woningen en voorzieningen in de nabijheid van het tankstation is daarom niet zonder meer mogelijk. Omdat de doorzet van LPG in de milieuvergunning niet is begrensd, moet worden uitgegaan van een te respecteren veiligheidsafstand van 150 meter voor kwetsbare objecten. In de bestemmingsplanregels is daarom opgenomen dat binnen de veiligheidscontour geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. Van dit verbod kan ontheffing worden verleend indien uit onderzoek is komen vast te staan dat ter plaatse wordt voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Er kan worden voldaan aan het Bevi zodra het LPG-vulpunt is opgeheven.

Uitgangspunt is dat er na juli 2011 geen belemmering meer is voor de oplevering van de tunnel of voor de nieuwe woningen in de nabijheid van het tankstation.

## 6.2 Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging

In de publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* (VNG, april 2007) is een tweetal bedrijvenlijsten opgenomen. Een lijst is geschikt voor pure bedrijventerreinen, de andere lijst is geschikt voor gemengde gebieden, zoals stadscentra, dorpskernen, horecagebieden en gemengde woon- en werkgebieden. De Houthaven wordt een gemengd woon-werkgebied waar naast woningen ook horeca, dienstverlening, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en bedrijven zijn gevestigd. Voor bestemmingsplan Houthaven is daarom de "Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging" (bijlage 4 van de publicatie *Bedrijven en Milieuzonering*) toegepast.

### 6.2.1 Bedrijvencategorieën

In de Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging is een aantal bedrijven opgenomen welke uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in een gebied met functiemenging. In de lijst is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. Categorie A bedrijven zijn relatief weinig milieubelastend voor de omgeving en kunnen daarom worden gevestigd in panden waar ook wordt gewoond. De eisen die het Bouwbesluit stelt aan de scheiding tussen wonen en bedrijven zijn toereikend.

Categorie B bedrijven kunnen zich in een gemengd gebied vestigen. De milieubelasting van deze bedrijven is echter zodanig dat deze bouwkundig moeten worden afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies. Dit betekent dat deze bedrijven niet kunnen worden ondergebracht in hetzelfde pand als waar wordt gewoond.

Categorie C bedrijven (zoals groothandel) hebben een dermate grote verkeersaantrekkende werking dat deze uitsluitend gewenst zijn langs de hoofdontsluiting van een wijk of stad.

In de toelichting van de publicatie *Bedrijven en Milieuzonering* is aangegeven dat per geval (of per bestemmingsplan) aan de hand van de Staat van bedrijfsactiviteiten een keuze moet worden gemaakt welke bedrijven wel en welke niet toelaatbaar zijn in het gebied. Deze keuze moet worden gemotiveerd in de toelichting. In de navolgende tekst wordt hierop ingegaan.

### 6.2.2 Toepassing in bestemmingsplan De Houthaven

In het bestemmingsplan De Houthaven is op grond van de door de stadsdeelraad vastgestelde stedenbouwkundige planvorming nieuwe horeca op bepaalde plaatsen toegestaan en detailhandel uitgesloten. Het is op grond van deze besluitvorming niet wenselijk om horeca en detailhandel als "bedrijf" aan te merken en daarmee op veel plekken in het plangebied toe te staan. Omdat de horeca en detailhandel al apart geregeld is in het bestemmingsplan, zijn deze categorieën geschrapt uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging.

Ook voor maatschappelijke voorzieningen, kantoren en dienstverlening (kappers, banken, etc) geldt een specifiek beleid, wat heeft geresulteerd in op maat gesneden bestemmingen.

In De Houthaven is de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging daarom beperkt tot de "ambachtelijke" bedrijven, welke in een gemengd stedelijk gebied goed inpasbaar zijn. Volgens de systematiek is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. In het bestemmingsplan is dit

vertaald door categorie A bedrijven toe te staan in panden waar ook wordt gewoond. Ook bij bedrijf aan huis is uitsluitend een categorie A bedrijf toegestaan. De categorie B bedrijven zijn alleen toegestaan in panden alwaar geen woningen zijn toegestaan. Categorie C bedrijven zijn uitsluitend toegestaan in de bouwblokken die goed ontsloten worden door de grotere wegen. Voor dit plangebied zijn dit Blok 0, het Cluster en het Entreegebouw langs de Haparandaweg, Archangelweg en de Spaarndammerdijk.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging is nader toegesneden op de situatie in de Houthaven. Zo is een aantal bedrijven categorie B ingedeeld bij categorie A, waarbij het bruto vloeroppervlak is beperkt tot 100 m<sup>2</sup>. Bedrijven groter dan 100 m<sup>2</sup> zijn aangewezen als categorie B. Op deze wijze worden meer soorten kleine ambachtelijke bedrijven mogelijk gemaakt in panden waar ook wordt gewoond, hetgeen in het stedelijke gebied in Westerpark (en andere stadsdelen) reeds veelvuldig voorkomt en vanuit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar is.

### 6.3 standaardisatie en digitalisering

Het voorliggende bestemmingsplan wordt na 1 juli 2008 als ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegd. Daarom zal het plan moeten voldoen aan de bepalingen de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de daaruit volgende aanvullende regelingen.

De nieuwe Wro en het Bro stellen de digitalisering van ruimtelijke plannen en besluiten volgens daartoe gestelde standaarden verplicht. De nieuwe Wro treedt op 1 juli 2008 in werking, de digitaliserings- en standaardisatieverplichting is echter een jaar uitgesteld en treedt op 1 juli 2009 in werking. Dit uitstel heeft voor nieuwe bestemmingsplannen consequenties.

Het nieuwe Bro stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de ro-standaarden voor de digitalisering wordt vastgesteld en dat daarvan tevens een analoge verbeelding wordt vastgesteld. Van een bestemmingsplan, vastgesteld na 1 juli 2009, is er dus altijd een digitale en analoge (papieren) verschijningsvorm. Deze zijn beide (rechts)geldig. Het gevolg van het uitstellen van de digitale verplichting is dat in de periode van 1 juli 2008 tot 1 juli 2009 beide planvormen rechtsgeldig zijn, maar het digitale plan kan ontbreken. Als er verschillen zijn tussen de analoge en digitale versie, dan is de inhoud van het analoge plan beslissend. Indien er geen digitaal plan volgens de standaarden voor digitalisering wordt gemaakt dient in de periode van 1 juli 2008 tot 1 juli 2009 een nieuwe analogoog plan wel in pdf-vorm te worden vastgesteld. Dit is een gevolg van de tekst van artikel 3.8 Wro, waarin wordt gesteld dat een bestemmingsplan in elektronische vorm dient te worden vastgesteld.

Geregeld is voorts dat een nieuw analogoog bestemmingsplan vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe Wro op 1 juli 2008 ook nog niet hoeft te voldoen aan de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008. Ook dat moet per 1 juli 2009.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, maar er is nog geen digitaal plan.

### 6.4 opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een plankaart (deel I), profielen (deel II), regels (deel III) en een toelichting. De plankaart en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

#### 6.4.1 plankaart en kadastrale kaart

De plankaart is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes/volumes staan aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter.

Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te

waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankkaart weergegeven.

Dit bestemmingsplan is gericht op de ontwikkeling van het gebied. Daarom is tevens een kadastrale kaart in het bestemmingsplan opgenomen.

#### 6.4.2 Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden.

De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten.

In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit hoeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen.

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Ontheffing van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Ontheffing van de gebruiksregels
- Wijzigingsbevoegdheid

Zodra sprake is van een uit te werken bestemming is de volgende opbouw aan de orde:

- Bestemmingsomschrijving
- Uitwerkingsregels
- Bouwregels
- Ontheffing van de bouwregels

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een aantal gevallen is in afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden mogelijk, in sommige gevallen is dit slechts mogelijk na het verlenen van een ontheffing door het dagelijks bestuur.



**Ontwerp bestemmingsplan De Houthaven**  
Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam  
Toelichting  
26 januari 2009

In de specifieke gebruiksregels worden nadere bepalingen gegeven omtrent de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

## 7. Uitvoerbaarheid

### 7.1 Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid

Voor de Houthaven is een grondexploitatie vastgesteld. De aanleg van het Dijkpark en de tunnel wordt gefinancierd door de opbrengsten van de gronduitgifte. Indien onvoldoende afzetmogelijkheden zouden bestaan voor de niet-woonfuncties is omzetting naar woningen mogelijk. Dit is niet van negatieve invloed op het exploitatieresultaat.

Ter uitvoering van het bestemmingsplan De Houthaven heeft het stadsdeel de intentie om alle terreinen binnen het plangebied te verwerven en te ontruimen ten behoeve van sloop, gevolgd door nieuwbouw.

Het terrein aan de Gevleweg 10 is eigendom van Ambagtsheer Beleggingen b.v. Met de eigenaar van dit terrein vinden onderhandelingen plaats over minnelijke verwerving. Naar het zich laat aanzien wordt op korte termijn overeenstemming bereikt. Uitgangspunt voor de verwerving is ontruimde levering. Daarbij zal Ambagtsheer Beleggingen b.v. zich inspannen om te zoeken naar vervangende huisvesting voor de huurders op dit terrein.

De Gemeente (het Stadsdeel) is eigenares van het terrein aan de Spaardammerdijk 218. Zij heeft dit terrein verhuurd aan BP waarbij de gehuurde grond werd bestemd voor de bouw en inrichting van een motorbrandstoffenstation, met inbegrip van de daartoe benodigde werken (waaronder het elders in deze toelichting genoemde LPG-vulpunt). De huurovereenkomst met BP is ingegaan in juli 1991 en heeft een looptijd van 10 jaar, met een optie op een verlenging van de huurperiode met nog eens 10 jaar. Deze laatste huurtermijn eindigt in juli 2011 en zal niet worden verlengd. De Gemeente heeft inmiddels de huurovereenkomst aan BP opgezegd met 1 januari 2010 als datum van beëindiging. De Gemeente voert reeds enige tijd overleg met BP en het havenbedrijf over de andere locatie binnen het grondgebied van het havenbedrijf waarop BP een nieuw motorbrandstoffenstation kan bouwen en inrichten en, in verband daarmee, de minnelijke beëindiging van het gebruik van de grond aan de Spaardammerdijk. Partijen zijn hierover in een gevorderd stadium van onderhandeling. Het Stadsdeel verwacht dat partijen terzake ten tijde van de planvaststelling overeenstemming hebben bereikt.

Binnen het plangebied staan nog vijf voormalige bedrijfspanden. Deze percelen zijn in het verleden verworven door het stadsdeel, waarbij de oorspronkelijke bedrijven met een schadeloosstelling zijn verplaatst. In afwachting van de daadwerkelijke start van de uitvoering van het project Houthaven, zijn de vrijkomende ruimtes tijdelijk verhuurd. Verhuur vindt plaats op basis van een tijdelijk huurcontract met een looptijd van een maand en een automatische verlenging met een maand. Al deze huurovereenkomsten hebben bovendien een opzegtermijn van een maand. Aan al deze tijdelijke huurders is bij het afsluiten van de huurovereenkomsten duidelijke gecommuniceerd, dat er voor het stadsdeel bij het einde van de tijdelijke verhuurperiode geen verplichting bestaat om te zoeken naar vervangende woonruimte. Ook komen deze tijdelijke huurders niet in aanmerking voor een schadeloosstelling. Deze beperking komt tot uitdrukking in het feit, dat de huur voor deze ruimtes zeer laag is ten opzichte van de normale marktconforme huurprijzen voor vergelijkbare ruimtes.

Alle overige terreinen binnen het plangebied zijn in het verleden aangekocht, waarna de bedrijven zijn verplaatst en de opstallen direct daarna zijn gesloopt. Op een aantal van deze terreinen is in afwachting van de start van het project Houthaven en op basis van een artikel 17 procedure (ex "oude" WRO) semipermanente bebouwing gerealiseerd voor een periode van maximaal 5 jaar. Het gaat daarbij om studentenhuusvesting, tijdelijke wisselwoningen, een onderwijsvoorziening en een tweetal horecavestingen. De betreffende terreinen zijn door het stadsdeel tijdelijk verhuurd en worden door de huurder na afloop van deze termijn weer ontruimd geleverd aan het stadsdeel. Daarnaast is er nog een onbebouwde terrein, dat tijdelijk wordt verhuurd aan onder meer aannemers, ten behoeve van opslag van bouwmaterialen.

Binnen het plangebied liggen verder nog 45 woonschepen en ca. 10 bedrijfsvaartuigen. De woonschepen krijgen in het nieuwe plan een definitieve ligplaats. Datzelfde geldt voor een aantal

bedrijfsvaartuigen. De overige bedrijfsvaartuigen komen volgens de huidige regelgeving niet aanmerking voor de definitieve ligplaats en dienen zelf een ligplaats elders te zoeken.

Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan zullen alle gronden binnen de plangrens eigendom zijn van het stadsdeel. Daarmee is het kostenverhaal verzekerd en is er geen aanleiding tot het vaststellen van een exploitatieplan. Op grond daarvan besluit het stadsdeel om toepassing te geven aan artikel 6.12, tweede lid Wro en geen exploitatieplan vast te stellen.

## 7.2 *Maatschappelijk overleg*

In de zomer van 2005 is over het Stedenbouwkundig Plan, voorafgaand aan de vaststelling door de stadsdeelraad, inspraak gehouden. Een belangrijk punt van discussie was de overgang van de bestaande naar de nieuwe buurt. De overgang is cruciaal voor een ongedeelde buurt. Er komt nu een brede groene strook, waar mensen uit beide wijkdelen kunnen recreëren. In het plan heet dit het Dijkpark. Onder het Dijkpark komt de tunnel voor het doorgaande verkeer. Autoverkeer kan niet rechtstreeks vanuit de Spaarndammerstraat naar de eilanden. Fietsers en voetgangers wel.

Op grond van de inspraakverordening van het stadsdeel wordt over het voorontwerp van het bestemmingsplan geen inspraak gehouden. Het ontwerp van het bestemmingsplan zal ter visie gelegd, waarop door een ieder zienswijzen kunnen worden ingebracht.

## 7.3 *Ambtelijk overleg*

### 7.2.1 GDO en TAVGA

Het voorontwerp is diverse malen geagendeerd bij het Goede Diensten Overleg (GDO). Dit heeft geleid tot afstemming over het toepassen van het locatiebeleid, de geluidshinderproblematiek en de luchtkwaliteitsaspecten. De in deze overleggen besproken tussenversies van het voorontwerp bestemmingsplan hebben wijzigingen ondergaan. Het definitieve voorontwerp bestemmingsplan is door de deelnemers aan het GDO van reactie voorzien in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro. Daarop wordt hierna ingegaan.

Wegens de specifieke geluidsproblematiek is het bestemmingsplan meerdere malen besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidshinder Amsterdam (TAVGA). Het TAVGA heeft met name zijn zorg uitgesproken over het feit dat de besproken juridische oplossingen zouden leiden tot zeer veel woningen met dove gevels. De juridische uitwerking in dit bestemmingsplan is inmiddels zodanig aangepast dat het geuite bezwaar is weggenomen. Geconstateerd is dat het plan aan het Amsterdamse geluidbeleid voldoet.

Het ontwerp besluit tot vaststelling van hogere waarden voor het Pontsteigergebouw is op 3 september 2008 besproken in het TAVGA. Het TAVGA adviseerde op hoofdlijnen positief, de inhoudelijke opmerkingen zijn verwerkt.

### 7.3.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan is aan de volgende instanties gezonden in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro:

1. Provincie Noord-Holland;
2. VROM-inspectie;
3. Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam (APC);
4. Rijksdienst Archeologie Cultuur en Monumenten;
5. Stadsregio Amsterdam;
6. Waternet;
7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
8. Ministerie van Defensie;
9. Ministerie van LNV;
10. Stadsdeel Amsterdam Centrum;

11. Stadsdeel Amsterdam Noord;
12. Stadsdeel Amsterdam Bos en Lommer;
13. Kamer van Koophandel (KvK);
14. Bureau Monumenten & Archeologie;
15. Haven;
16. ORAM.

De ingekomen reacties worden hierna behandeld.

1. Provincie Noord-Holland

*Opmerking 1*

Geconstateerd wordt dat het bestemmingsplan past binnen het streekplan en het structuurplan.

*Antwoord 1*

De opmerking van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Opmerking 2*

Gevraagd wordt of in de verkeersmodellen rekening is gehouden met de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg.

*Antwoord 2*

De verkeersstudie van Goudappel Coffeng is gebaseerd op het stedelijke verkeersmodel Genmod van de dienst IVV. In het Genmod wordt rekening gehouden met de aanleg van de Tweede Coentunnel en de Westrandweg.

*Opmerking 3*

Gevraagd wordt of gerekend is met de meest recente versie van CAR.

*Antwoord 3*

Ja, in de herziene onderzoeksrapportage wordt gebruik gemaakt van de laatste versie van het CAR model. In de rapportage is het gebruikte model worden aangegeven.

*Opmerking 4*

Adressant stelt dat zij zelf een berekening van de luchtkwaliteit heeft uitgevoerd met exact dezelfde invoergegevens en op een aantal wegvakken andere uitkomsten krijgt wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>.

*Antwoord 4*

Telefonisch overleg heeft plaats gevonden met de provincie. Oorzaak is het gebruik van de verschillende CAR versies. Bij de herziene berekening is dit verschil opgelost.

*Opmerking 5*

Adressant stelt dat de toegepaste saldering niet in overeenstemming is met de Handreiking Saldering luchtkwaliteit.

*Antwoord 5*

In het herziene onderzoek wordt uitgegaan van een in de loop der jaren gespreide realisatie van de Houthaven. Hierdoor is er ten gevolge van het plan in de relevante zichtjaren geen sprake van verslechtering van de luchtkwaliteit. Daardoor wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 lid 1b onder 1 van de Wet milieubeheer.

*Opmerking 6*

Adressant raadt aan, indien het aantal blootgestelden in 2010 ten gevolge van het plan toeneemt, de uitvoering van het project pas te starten na realisatie van de tunnel omdat het plan anders leidt tot verslechtering van de luchtkwaliteit.

*Antwoord 6*

De planregels schrijven een fasering voor die ertoe leidt dat het aantal blootgestelden niet toeneemt. Door realisatie van de tunnel neemt het aantal blootgestelden juist af.

### Opmerking 7

Ten aanzien van geur merkt adressant het volgende op:

1. dat gerekend moet worden met de meest recente versie van het betreffende model;
2. dat er voor Cargill meer recente gegevens bekend zijn dan in de plantoelichting is aangegeven;
3. dat de mate waarin geur als akelig wordt ervaren niet is onderzocht en gevraagd wordt waarom geen hedonische waardebeoordeling heeft plaatsgevonden.
4. Voorts wordt aangegeven dat adressant ten gevolge van de toename van woningen een toename van klachten verwacht, wat niet in overeenstemming is met het rijksbeleid en het provinciaal beleid. De conclusie van het stadsdeel dat er sprake is van aanvaardbare hinder moet nader onderbouwd worden naar aanleiding van het TLO-onderzoek;
5. Gevraagd wordt of rekening is gehouden met het feit dat het bevoegd gezag in specifieke situaties vaststelt welke objecten moeten worden beschermd tegen geurhinder, nu er scholen in het plan worden geprojecteerd.
6. Adressant acht het nodig dat meer duidelijkheid wordt gegeven over wat de mate is waarin de geuren akelig worden gevonden. Is er sprake van een acceptabele geurhinder en van een duurzame kwaliteit van de leefomgeving?
7. In de toelichting wordt gesteld dat de provincie zou hebben aangegeven dat klachten van nieuwe bewoners niet direct leiden tot het aanpassen van de bestaande milieuvergunningen. Echter als sprake is van een toename van klachten, dan kan het nodig zijn om bij een vergunningaanvraag aanvullende maatregelen op te nemen.

### Antwoord 7

1. Het geuronderzoek is geactualiseerd en daarvoor is het meest recente en goedgekeurde model gebruikt. In de rapportage staat de versie aangegeven.
2. In de meest recente vergunning van Cargill is een strengere eis opgenomen voor de maximale geurimmissie ter hoogte van de Spaarndammerdijk. Bovendien heeft de provincie in de vergunning een onderzoeksverplichting opgenomen om de geurimmissie nog verder te verlagen. De gegevens uit deze vergunning zijn verwerkt in het geactualiseerde geuronderzoek. Ook van drie andere bedrijven met een grote geurbijdrage op het plangebied zijn de vergunningen nagelopen op wijzigingen met betrekking tot de geuremissie. De nieuwste gegevens zijn opgenomen in de actualisatie van het geuronderzoek. De geurbelasting voor het plangebied Houthaven blijkt als gevolg van de vergunningwijzigingen te zijn verlaagd ten opzichte van het laatste geuronderzoek.
3. De mate waarin men de geur als akelig ervaart is indirect gemeten via het Telefonisch Leefbaarheidsonderzoek TLO. Voor wat betreft de aanvaardbaarheid van de hinder heeft men gekeken naar het percentage gehinderden en de gevolgen van deze hinder, de wijze waarop de geur ervaren wordt, het aantal klachten, de maatschappelijke en economische waarde van het plangebied en de waardering van het woon- en leefklimaat ter plaatse. Op basis van dit onderzoek heeft de Raad geconcludeerd dat de geurhinder aanvaardbaar is. In aanvulling hierop heeft de provincie in een overleg aangegeven dat ze bezig is geurbeleid te ontwikkelen met als doel de geurbelasting substantieel te reduceren tot 1 ge/m<sup>3</sup>. In dit verband moet het bedrijf Cargill (als één van de grootste geurbronnen in dit gebied) een onderzoek uit voeren naar de hedonische waarde. De provincie constateerde in het overleg dat het geen toegevoegde waarde heeft als wij ten behoeve van het plan Houthaven ook de hedonische waarde gaan onderzoeken. Wij sluiten op dit punt dus aan bij de plannen van de provincie.
4. Allereerst blijkt uit de registratie van milieuklachten bij de Provincie Noord-Holland en de Dienst Milieu en Bouwtoezicht dat relatief weinig klachten worden ontvangen die specifiek over de bedrijven gaan die verantwoordelijk zijn voor de meeste geurbelasting in het gebied. Wij verwachten daarom geen grote toename van klachten door de woningbouw in Houthaven. Ook het feit dat er reeds vier jaar studenten wonen in tijdelijke huisvesting in het plangebied en het aantal klachten niet is toegenomen, onderbouwt de conclusie dat de geurhinder in het plangebied acceptabel is. Maar het aantal potentieel gehinderden neemt wel toe door de woningbouw. Het Rijksbeleid biedt ruimte voor een uitbreiding van het aantal gehinderden. Dit is bevestigd door de Raad van State ( uitspraak 20060082/2, 26 april 2006). Volgens de Raad van State moet een gemeente motiveren "waarom ter verkrijging van een goede ruimtelijke ordening... kan worden afgezien van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen alle (potentiële) stankbronnen en (potentiële) gehinderden en, indien het voorkomen van een toename van het aantal geurgehinderden door ruimtelijke scheiding niet mogelijk is, op grond van welke

belangenafweging een toename van het aantal geurgehinderden...aanvaardbaar kan worden geacht". Voor de Houthaven is deze belangenafweging zeer zorgvuldig uitgewerkt in een notitie en vastgesteld door de Raad, met als conclusie dat een toename van het aantal potentieel geurgehinderden in het plangebied Houthaven aanvaardbaar wordt geacht.

5. Volgens het rijksbeleid zijn scholen geurgevoelige objecten, net als woningen. Er wordt voor deze objecten geen onderscheid gemaakt in het te hanteren acceptabele hinderniveau. De raad van het stadsdeel vindt het aanvaardbaar dat deze geurgevoelige objecten in het plangebied Houthaven worden blootgesteld aan de heersende geurhinder.
6. Wij verwijzen hier naar de tevredenheid over de leefomgeving van de huidige bewoners in het plangebied en bewoners in de omgeving die een vergelijkbare geurhinder ervaren (blijkt mede uit TLO). Er worden ook relatief weinig klachten ontvangen die specifiek over de bedrijven gaan die verantwoordelijk zijn voor de meeste geurbelasting in het gebied. De Raad acht het huidige hinderniveau daarom acceptabel. Bovendien zal het (binnenkort) aangescherpte geurbeleid van de provincie leiden tot nog weer een verbetering van de leefomgeving. Er is dus wel degelijk sprake van een duurzame kwaliteit van de leefomgeving.
7. Uiteraard kan het zo zijn dat de provincie bij een herziening van vergunningen rekening houdt met het toegenomen aantal woningen en dus strengere emissie-eisen oplegt. Maar dat betekent dat de geurhinder in elk geval niet zal toenemen ten opzichte van de onderzochte situatie. Het stadsdeel heeft dus het "worst case scenario" onderzocht. Uit ons overleg met de provincie blijkt overigens dat men door de wijziging van vergunningen geen ernstige geurhinderklachten verwacht.

#### *Opmerking 8*

Adressant stelt dat de weergave dat het invloedsgebied van Chemtura van 1.000 meter niet juist is en 4.200 meter is. Ten gevolge daarvan en omdat het plangebied is gelegen binnen de invloeds sfeer van het transport over het IJ dient verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden en dient de brandweer in de gelegenheid te worden gesteld te adviseren over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

#### *Antwoord 8*

- Chemtura

De maximale effectafstand (gelijk aan de 1%-letaliteitgrens) van de risicobron bij Chemtura is 4.200 meter en volgt uit de kwantitatieve risicoanalyse (d.d. 28 maart 2006) die Chemtura heeft laten maken ten behoeve van de milieuvergunning. Het plangebied Houthaven ligt op 3.250 meter van de risicobron van Chemtura en ligt dus binnen deze maximale effectafstand. De maximale effectafstand is echter niet per definitie gelijk aan het invloedsgebied van het groepsrisico; dat is in het BEVI namelijk gedefinieerd als het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

Daarom heeft AVIV voor Chemtura het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend met Safeti-NL, de door de minister aangewezen rekenmethodiek voor het BEVI. Uit de berekeningen van AVIV blijkt dat het invloedsgebied van Chemtura is te begrenzen tot een afstand van maximaal 1.000 meter rond de inrichting. Op grotere afstand leidt nieuwe bebouwing niet tot een toename van het groepsrisico. Het gehele plangebied Houthaven ligt buiten het invloedsgebied van 1.000 meter, zodat het plan niet leidt tot een toename van het groepsrisico van Chemtura.

Omdat het plan weliswaar buiten het invloedsgebied van het groepsrisico ligt maar binnen de 1%-letaliteitgrens van 4.200 meter, is het plan voor advies voorgelegd aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland. De Brandweer heeft schriftelijk advies gegeven aan het stadsdeel Westerpark over het plan. Het risicobepalende scenario voor de hulpverlening is een brand in de opslagloods voor gevaarlijke stoffen, waarbij giftige gassen vrijkomen. De Brandweer heeft bepaald dat de afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen als gevolg van een brand bij Chemtura ca. 2.000 meter is. Het plangebied Houthaven ligt op 3.250 meter van Chemtura, dus ver daarbuiten. Gelet op deze afstand en de mogelijkheden voor de hulpdiensten constateert de Brandweer in haar advies dat risicobeperkende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

In de toelichting op het bestemmingsplan zijn de stappen uit art. 13 BEVI van de verantwoording van het groepsrisico doorlopen.

#### - Transport over het IJ

Wat betreft het transport over het IJ ligt de bebouwing in het plan Houthaven op minimaal 500 meter afstand van het midden van de vaarweg. Uit paragraaf 5.2.3 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS) blijkt dat er in principe geen beperkingen aan ruimtegebruik hoeven te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt. Toch is het groepsrisico bepaald. In de berekende toekomstige situatie zonder het plan Houthaven is er geen groepsrisico (het maximum aantal slachtoffers is kleiner dan 10 bij een frequentie van  $1.0 \cdot 10^{-9}$  /jr). Als in de berekening rekening wordt gehouden met het plan Houthaven is er ook geen groepsrisico. De toekomstige bebouwing heeft daarom geen invloed op het groepsrisico.

Volgens de circulaire RNVGS moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van een omgevingsbesluit bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico. Aangezien er als gevolg van het plan Houthaven noch een overschrijding noch een toename van het groepsrisico aan de orde is, hoeft er geen overweging groepsrisico te worden opgesteld.

#### *Opmerking 9*

Adressant vindt de bijlagen van het akoestisch onderzoek onduidelijk vanwege het grote aantal onderzochte situaties. Daardoor zou onvoldoende inzicht worden geboden in de doorwerking van de verschillende aspecten. Gesteld wordt dat hoofdzakelijk de berekende waarden worden aangegeven en niet de toe- of afname vanwege het onderzochte geluidsaspect en zouden de rekenmodelgegevens onvoldoende weergegeven zijn. Voorts ontbreekt volgens adressant ene opgave van de gehanteerde verkeersintensiteiten evenals een totaaloverzicht van de bronnen van industrielaawaai. Adressant acht het gewenst dat de belangrijkste uitgangspunten van het onderzoek ook cijfermatig in het rapport of als extra bijlage in het plan worden opgenomen.

#### *Antwoord 9*

Het is een feit dat het onderzoek complex is. Het is noodzakelijk een groot aantal verschillende situaties te onderzoeken, omdat er veel variabelen van belang zijn in de geluidssituatie en de planontwikkeling. Het doorgronden daarvan vergt veel tijd en aandacht en is helaas, wegens de complexiteit, niet eenvoudiger te maken.

Ten aanzien van de vraag naar de cijfermatige onderbouwing van de uitgangspunten wijzen wij erop dat de gehanteerde verkeerscijfers zijn opgenomen als bijlage B. De intensiteiten van het spoorverkeer zijn opgenomen in een tabel.

Het plan Houthaven ligt binnen de geluidzone van twee gezoneerde industrieterreinen: Westpoort en de scheepsreparatiebedrijven Minervahaven. In het zonemodel van het gezoneerde terrein Westpoort zijn bijna 10.000 geluidbronnen opgenomen. Wij achten het niet zinvol om al deze bronnen in een bijlage van het rapport op te nemen.

## 2. VROM-inspectie

#### *Opmerking 1*

Adressant geeft aan dat in paragraaf 5.4.1 van de bestemmingsplantoelichting niet wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico ten gevolge van Amfert en Chemtura.

#### *Antwoord 1*

Uit het rapport "Externe veiligheidsrisico's planvorming Houthaven" (AVIV, 29 februari 2008), dat aan het bestemmingsplan ten grondslag heeft gelegen, blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour van de grenswaarde van  $1.0 \cdot 10^{-6}$  /jr van Amfert nagenoeg cirkelvormig is met een diameter van ongeveer 220 meter. Het plan Houthaven ligt duidelijk buiten deze contour. Het plaatsgebonden risico vormt daardoor geen belemmering voor realisatie van het plan. Ten aanzien van Chemtura is in dat rapport geconstateerd dat de Houthaven is gesitueerd buiten de plaatsgebonden risicocontouren van Chemtura.

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

#### *Opmerking 2*

Adressant verzoekt de bestemmingsplantoelichting aan te passen ten aanzien van het verdwijnen van et LPG-vulpunt met dien verstande dat duidelijk wordt hoe gewaarborgd wordt dat het vulpunt daadwerkelijk zal verdwijnen.

**Antwoord 2**

Het terrein aan de Spaarndammerdijk 218, waarop het LPG-vulpunt is gesitueerd, is eigendom van het stadsdeel en wordt verhuurd aan BP ten behoeve van een brandstofverkoopspunt. Het huurcontract is ingegaan in juli 1991 en heeft een looptijd van 10 jaar, met een optie voor een verlenging met nog eens 10 jaar. Deze huurperiode van 20 jaar eindigt in juli 2011 en zal niet meer worden verlengd. Met BP wordt al enige tijd overleg gevoerd over een nieuw verkoopspunt op een locatie elders binnen het stadsdeel, ter vervanging van de huidige locatie. Conform de huurovereenkomst zal het huidige terrein na beëindiging van de huurovereenkomst ontruimd worden geleverd aan het stadsdeel.

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

**3. Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam (APC)**
**Opmerking 1**

Geconstateerd wordt dat het bestemmingsplan past binnen het structuurplan en de uitgangspunten van de "kernpunten van beleid".

**Antwoord 1**

De opmerking van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Opmerking 2**

Adressant adviseert in de plantoelichting te vermelden dat de OV-bereikbaarheid op termijn zal verbeteren, waardoor het gerechtvaardigd is het plangebied te typeren als B-locatie.

**Antwoord 2**

In de plantoelichting is uiteengezet dat de locatie ook nu al voldoet aan de criteria die horen bij een B-locatie (zie paragraaf 3.5 onder "locatiebeleid", subparagraaf "ABC-beleid"). Na contact met de APC heeft zij inmiddels deze conclusie onderschreven.

**Opmerking 3**

Geadviseerd wordt in de plantoelichting op te nemen dat ten aanzien van het plan advies is ingewonnen van de Centrale Verkeerscommissie (CVC).

**Antwoord 3**

De stedelijke randvoorwaarden voor de hoofdverkeersnet Spaarndammerdijk/Tasmanstraat zijn in de CVC enkele keren besproken opgesteld. Het college van B&W heeft de randvoorwaarden op 18 december 2007 vastgesteld. Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

**Opmerking 4**

Adressant stelt dat artikel 3.3 sub a en 3.4 geen uitvoering geven aan de Wet geluidhinder en dat de voorwaarden moeten worden geconcretiseerd. Gesteld wordt voorts dat de regeling, die de beperkingen uit de Wet geluidhinder niet rechtstreeks opleggen maar via nadere eisen, niet verzekert dat de voorwaarden uit de Wet geluidhinder daadwerkelijk worden gesteld.

**Antwoord 4**

De bedoelde juridische regeling is ontleend aan het bestemmingsplan Gershwin van de gemeente Amsterdam, die op dit onderwerp expliciet is getoetst door de Raad van State. In haar uitspraak van 12 maart 2008 (uitspraak 200607251/1) heeft de Raad van State deze regeling aanvaard.

**Opmerking 5**

Adressant vindt het niet exact duidelijk wat er moet worden verstaan onder "afgekeerd" zoals gebruikt in artikel 10.3.5 sub a.

**Antwoord 5**

Het gaat om gevels die niet gericht zijn op de genoemde bedrijven en daardoor niet direct belast worden door geluid van deze bedrijven. De bepaling is hierop verduidelijkt en als volgt geformuleerd: "met uitzondering van de gevels die zijn afgekeerd van de aan de Danzigerkade, haparandaweg en Rigakade gevestigde bedrijven en daardoor niet direct worden belast door geluid vanaf deze bedrijven".

**Opmerking 6**

Gesteld wordt dat het de vraag is of met het op grote schaal voorschrijven van dove gevels sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Gesteld wordt dat de regel dat dove gevels achterwege kunnen blijven voor zover de voorkeursgrenswaarden worden gehaald niet concreet is. Gesteld wordt dat de afweging of de gevels achterwege kunnen blijven gekoppeld zou moeten zijn aan een toetsmoment, bijvoorbeeld het verlenen van een vrijstelling.

**Antwoord 6**

De gemaakte opmerkingen lijken te zijn gebaseerd op een verouderd concept van het voorontwerp bestemmingsplan. In een eerder concept werden alle woningen middel eindbestemmingen (direct bouwrecht) mogelijk gemaakt en werden voor alle woningen dove gevels voorgeschreven. Daarop werd door de dienst Milieu en Bouwtoezicht in voorbesprekingen met het TAVGA met de nu aangehaalde opmerking gereageerd. Het in het vooroverleg ingebrachte voorontwerp bestemmingsplan is echter structureel anders van opzet, nu niet meer sprake is van een direct bouwrecht maar van een uitwerkingsplicht op grond van artikel 3.6 lid 5 Wro. In artikel 10.3.1 onder a is bepaald dat de door adressant aangehaalde bouwregel randvoorwaarde is voor het vast te stellen uitwerkingsplan. Elk van de uit te werken bestemmingen in dit bestemmingsplan kent deze bepaling. Daarmee is vastgelegd dat het dagelijks bestuur bij het vaststellen van een uitwerkingsplan op basis van akoestisch onderzoek in het uitwerkingsplan moet regelen waar dove gevels verplicht zijn. Op basis van het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het in het vooroverleg ingebrachte voorontwerp bestemmingsplan kan adressant reeds constateren dat lang niet alle woningen een dove gevel nodig hebben dankzij de gekozen verkaveling en het gericht toepassen (en voorschrijven) van schuine gevels. Dit is inmiddels besproken en onderschreven in het TAVGA.

**Opmerking 7**

Opgemerkt wordt dat de keuze om niet bij vaststelling van het bestemmingsplan hogere waarden vast te stellen ertoe leidt dat deze optie bij verdere invulling van het plan ook wordt uitgesloten.

**Antwoord 7**

Het stadsdeel is zich bewust van de juridische beperking die zij zichzelf oplegt bij het niet vaststellen van hogere waarden. Het stadsdeel meent echter dat het realiseren van woningen met een vastgestelde hogere waarde en woningen met een dove gevel vergelijkbaar zijn als aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ter vermijding van een hogere waardenprocedure is gekozen voor het (gericht) toepassen van dove gevels. Alleen voor het Pontsteigergebouw worden hogere waarden vastgesteld.

**Opmerking 8**

Opgemerkt wordt dat in artikel 6.3 sub a een minimum doorvaarthoogte ontbreekt.

**Antwoord 8**

De dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam heeft doorvaarthoogten opgesteld voor het plan Houthaven, hierin zijn geen doorvaarthoogten opgenomen. Dit wordt ook niet noodzakelijke geacht. In het Plan Openbare ruimte is opgenomen dat dezelfde doorvaarthoogten als in de binnenstad zullen worden gehanteerd.

#### 4. Rijksdienst Archeologie Cultuur en Monumenten

**Opmerking 1**

Adressant verzoekt de visuele effecten van het Pontsteigergebouw nader te onderzoeken vanaf "gevoelige" zichtlocaties vanuit de binnenstad. Concreet wordt een locatie vanaf de Amstel dichterbij de Stopera voorgesteld. De opmerking komt voort uit de vrees dat de hoogbouw effect zou kunnen hebben op de plaatsing van de binnenstad op de Werelderfgoedlijst van UNESCO. Daarbij merkt adressant overigens op dat ze vreest dat de geplande hoogbouw op het Shell-terrein van grotere invloed zal zijn.

**Antwoord 1**

In overleg met de Rijksdienst zijn een aantal aanvullende locaties bepaald van waaruit de visuele effecten middels fotomontage inzichtelijk zijn gemaakt om de landschappelijke inpassing te tonen. Deze aanvulling is inmiddels geaccordeerd door de Rijksdienst.

## 5. Stadsregio Amsterdam

### *Opmerking 1*

Adressant vindt dat te summier wordt ingegaan op de wijze waarop rekening wordt gehouden met een OV-ontsluiting langs het gebied en de aantakking op / verbetering van het regionale fietsnetwerk.

### *Antwoord 1*

Momenteel wordt overleg gevoerd over de mogelijke route van de busverbinding. Het bestemmingsplan sluit een busverbinding niet uit. In het bouwblok langs de Haparandaweg worden op aangewezen locaties onderdoorgangen met een minimale vrije hoogte van 7 meter gegarandeerd. Er is over het nieuw te graven water vanaf de Spaarndammerdijk naar het Entreegebouw een brugverbinding geprojecteerd. Door te voorzien in vrijliggende fietspaden zal de veiligheid op dit gedeelte van het regionale fietsnetwerk verbeterd worden. Tevens zal het comfort en de doorstroming bevorderd worden. In het regionale fietsnetwerk is de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat weliswaar geen hoofdroute, maar wel een belangrijke schakel tussen CS en de richting Zaanstad. De toelichting is op dit onderdeel aangevuld.

### *Opmerking 2*

Gevraagd wordt in te gaan op de wijze waarop zal worden omgegaan met door adressant verwachte vertragingen voor het OV.

### *Antwoord 2*

De capaciteit van het bestemmingsplan De Houthaven is bepaald op grond van verkeersstudies. Het programma is zodanig aangepast (beperkt) dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd. De kruisingen met de Archangelweg en de Pontsleiger worden aangepast conform de ontwerpen van Goudappel Coffeng, teneinde de doorstroming te waarborgen. Tenslotte gaat het verkeersontwerp uit van een verbeterde doorstroming over de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk door het scheiden van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer (door realisatie van de tunnel).

### *Opmerking 3*

Adressant ziet graag dat de Spaarndammerdijk – Tasmanstraat – Van Diemenstraat onderdeel uit gaat maken van het regionale fietsnetwerk, door voorzieningen te treffen op de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat. Voorts ziet zij graag een fietsroute lang de Houtmankade.

### *Antwoord 3*

Langs de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat zal voor doorgaand verkeer een tunnel worden gerealiseerd en op de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat een ventweg waarop het bestemmingsverkeer en de bus rijdt. Met haltes op strategische punten wordt de ventweg nieuw ingericht, wat zal voldoen aan het principe van Duurzaam Veilig. De ventweg zal worden ingericht als "gebiedsontsluitingsweg" waarvoor geldt dat gestreefd wordt naar (onder meer) vrijliggende fietspaden. Er zullen (aanvullende) snelheidsremmende maatregelen genomen worden.

## 6. Waternet

### *Opmerking 1*

Adressant verzoekt om in het bestemmingsplan de bestemming waterkering op te nemen zoals deze is vastgesteld in de ontwerp-legger van AGV.

### *Antwoord 1*

Adressant refereert aan een ontwerp-legger waarop door het stadsdeel een zienswijze is ingediend. Het profiel ligt derhalve nog niet vast. Bescherming van de dijk is echter gewaarborgd middels de Wet op de waterkering en de Keur. Een regeling in de bestemmingsplan daarom niet noodzakelijk en, aangezien het uitsluitend de bescherming van waterhuishoudkundige belangen dient, juridisch niet mogelijk.

### *Opmerking 2*

Adressant verzoekt op te nemen dat de regels van het AGV zoals vastgelegd in het Keur van toepassing zijn op het water op de eilanden.

### *Antwoord 2*

De Keur geldt voor al het water binnen het beheersgebied het AGV.

**Opmerking 3**

Adressant verzoekt om in paragraaf 5.5 om het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) aan te geven als verantwoordelijke partij voor de waterhuishouding. Waternet voert de taken uit van AGV en de gemeente Amsterdam. Tevens wordt aangegeven dat momenteel overleg gevoerd wordt met de provincie over de begrenzing van de beheergebieden

**Antwoord 3**

Paragraaf 5.5 van de toelichting is aangepast op dit punt. De nieuwe beheergrenzen zijn nog onderwerp van overleg.

**Opmerking 4**

Adressant vindt het vreemd dat een positieve waterbalans geen uitgangspunt is voor het plan.

**Antwoord 4**

Met Haven zijn afspraken gemaakt zodat het nog resterende wateroppervlak (1.685 m<sup>2</sup>) binnen de haven wordt gecompenseerd. Dit is inmiddels geaccordeerd door Rijkswaterstaat.

7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland**Opmerking 1**

Adressant verzoekt in de toelichting in hoofdstuk 3 "Plankader" aandacht te besteden aan de kaderrichtlijn Water, de tekst ten aanzien van de Nota Ruimte aan te vullen en in te gaan op de Nota Mobiliteit.

**Antwoord 1**

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

**Opmerking 2**

Adressant stelt dat het verkeersonderzoek zich beperkt tot de directe omgeving van het plangebied en meent dat het noodzakelijk is het onderzoek uit te breiden zodat de effecten op het hoofdnet auto (met name de aansluitingen van de A10) in beeld worden gebracht.

**Antwoord 2**

De veronderstelling dat het verkeersonderzoek zich beperkt tot de directe omgeving van het plangebied is onjuist. Het strekt zich uit tot aan de Nieuwe Hemweg en de Transformatorweg. De Transformatorweg heeft een aansluiting op de A10.

De begrenzing van het onderzoeksgebied (ook voor de milieuonderzoeken) is bepaald door de wegvakken waar ten gevolge van het project significante verschillen in de verkeerscijfers zijn geconstateerd. Vastgesteld is dat de verkeerseffecten op de aansluiting van de A10 verwaarloosbaar zijn.

**Opmerking 3**

Adressant geeft aan dat de beheergebieden onjuist zijn weergegeven. Rijkswaterstaat heeft voor het IJ en de zijwater het kwaliteits- en het waterkwantiteitsbeheer, maar niet het nautisch vaarwegbeheer.

**Antwoord 3**

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting aangepast.

**Opmerking 4**

Adressant geeft aan dat aangegeven dient te worden waar de compensatie van het negatief saldo van 1.685 m<sup>2</sup> in de waterbalans zal plaats vinden. In de exploitatieopzet van het plan dient de financiering van de compensatie opgenomen te worden.

**Antwoord 4**

Met Haven zijn afspraken gemaakt zodat het nog resterende wateroppervlak (1.685 m<sup>2</sup>) binnen de haven wordt gecompenseerd. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat deze afspraak geaccordeerd.

**Opmerking 5**

Adressant geeft aan dat de geplande hoogbouw het functioneren van een in ontwikkeling zijnd walradarsysteem voor de scheepvaart niet mag verstoren.

**Antwoord 5**

Haven Amsterdam is verzocht om een reactie, waarop de initiatiefnemer van het walradarsysteem (RWS) schriftelijk heeft bevestigd dat het functioneren van het walradarsysteem niet wordt belemmerd door de realisatie van het Pontsteigergebouw.

8. Ministerie van Defensie

Adressant heeft te kennen gegeven geen opmerkingen op het bestemmingsplan te hebben.

9. Ministerie van LNV

Adressant heeft geen reactie gegeven.

10. Stadsdeel Amsterdam Centrum

Adressant heeft geen reactie gegeven.

11. Stadsdeel Amsterdam Noord

**Opmerking 1**

Adressant geeft aan dat ze uit de plantoelichting niet duidelijk kan opmaken of er bestaande bedrijven in het gebied aanwezig zijn die de maximaal toelaatbare milieuhindercategorie overschrijden. Ten aanzien van de op pag. 69 vermelde A-inrichting en scheepswerven vraagt adressant wat de invloed van deze bedrijven is op de ontwikkeling van de noordelijke IJ-oever.

**Antwoord 1**

De in het plangebied aanwezige bedrijven, waaronder een nabij de Tasmanstraat/Pontsteiger gevestigde scheepswerf zullen alle verdwijnen ten behoeve van de ontwikkeling van de Houthaven tot gemengd woon/werkgebied. Buiten het plangebied (buiten het grondgebied van stadsdeel Westerpark) bevinden zich momenteel enkele scheepswerven, waaronder een vm. A-inrichting. Het bestemmingsplan De Houthaven verandert daar niets aan. De opmerking van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

12. Stadsdeel Amsterdam Bos en Lommer

Adressant heeft geen reactie gegeven.

13. Kamer van Koophandel (KvK)

**Opmerking 1**

Adressant vindt dat de milieucontouren rond de haven en industrie gerespecteerd dienen te worden.

**Antwoord 1**

In de toelichting van het bestemmingsplan is op dit onderwerp uitgebreid ingegaan. Er worden ten gevolge van het bestemmingsplan geen beperkingen aan de bestaande milieurechten van de haven en industrie opgelegd.

**Opmerking 2**

Adressant verzoekt in de plantoelichting in te gaan op de concept Havenvisie 2008 – 2020.

**Antwoord 2**

De toelichting is overeenkomstig het verzoek aangevuld.

**Opmerking 3**

Adressant acht woningbouw binnen de milieu- en geluidscontouren in de Houthaven niet wenselijk omdat het een inbreuk zou betekenen op de rechtszekerheid van de bedrijven in het havengebied en omdat het voorgenomen groei- en intensiveringsambities zou frustreren.

**Antwoord 3**

Er is geen sprake van inbreuk op rechtszekerheid. De woningbouw leidt niet tot een beperking van bestaande (vergunde) milieurechten.

Waar in de concept Havenvisie wordt gesproken over een toename van geluidhinder, wordt genoemd dat de geluidzone ten behoeve van Ceres Paragon mogelijk herziening zou behoeven. Vergroting van de milieuruimte aan de zijde van de stad is niet reëel. De bestaande woonbebouwing van de stad leidt al tot beperking van die mogelijkheid.

Voor alle toekomstige ontwikkelingen dient voorts bedacht te worden dat het vergunningverlenend gezag op grond van de Wet Milieubeheer zoveel mogelijk uitgaat van het "stand-still"-principe. Dit betekent dat de milieubelasting van de bedrijven in principe niet toe mag nemen. Slechts wanneer een bedrijf dat uitbreidt voldoet aan de Best Beschikbare Techniek en desondanks meer milieuruimte in gaat nemen, kan een verruiming overwogen worden. Daarbij moet die milieuruimte wettelijk gezien ook aanwezig zijn. In de huidige situatie laat bijvoorbeeld de bestaande woonbebouwing in de Spaarndammerbuurt geen uitbreiding van de geluidbelasting toe.

#### 14. Bureau Monumenten & Archeologie

Adressant heeft geen reactie gegeven.

#### 15. Haven Amsterdam

##### *Opmerking 1*

Adressant doet het verzoek om de mogelijkheid tot het realiseren van een busverbinding via de Houthaven naar de Minervahaven niet te belemmeren.

##### *Antwoord 1*

Momenteel wordt overleg gevoerd over de mogelijke route van de busverbinding. Het bestemmingsplan sluit een busverbinding niet uit. In het bouwblok langs de Haparandaweg worden op aangewezen locaties onderdoorgangen met een minimale vrije hoogte van 7 meter gegarandeerd. Er is over het nieuw te graven water vanaf de Spaarndammerdijk naar het Entreegebouw een brugverbinding geprojecteerd.

De opmerking van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan, wel is de geluidbelasting als gevolg van deze busroute in beeld gebracht.

##### *Opmerking 2*

Adressant wijst erop dat de ontwikkeling van de Minervahaven in het verkeersonderzoek als autonome ontwikkeling is opgenomen, terwijl het bestemmingsplan dat die ontwikkeling mogelijk moet maken nog niet is vastgesteld.

##### *Antwoord 2*

Naar aanleiding van de opmerking is het luchtkwaliteitsonderzoek aangepast door in het onderzoek uit te gaan van een geleidelijke groei van het aantal arbeidsplaatsen in de Minervahaven, overeenkomstig de fasering die door de Haven in haar brief van 10 november 2008 is opgegeven. De daarmee samenhangende verkeersproductie is in het aangepaste onderzoek opgeteld bij de autonome situatie.

De opmerking van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

##### *Opmerking 3*

Adressant stelt voor om voor het water ten noorden van het plangebied een nieuw bestemmingsplan voor te bereiden ten behoeve van ligplaatsen voor de binnenvaart.

##### *Antwoord 3*

Stadsdeel Westerpark staat positief tegenover het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het betreffende gebied. Over de inhoud van het op te stellen plan zal overleg met adressant worden gevoerd.

De opmerking van adressant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 16. ORAM

### *Opmerking 1*

Adressant stelt dat de in de concept Havenvisie 2008-2020 geambieerde intensivering van het bestaande havengebied Westpoort wordt beperkt door de voorgestelde ontwikkeling van de Houthaven, omdat deze tot beperking van de milieuruimte zou leiden. Gesteld wordt dat de intensivering meer milieuruimte vergt dan de huidige situatie.

Adressant verwijst naar de notitie "Inventarisatie bedrijven Minervahaven e.o." van de dMB waarin gesteld wordt dat in de Minervahaven geen milieuvergunningen meer verleend zullen worden die kunnen leiden tot knelpunten voor de toekomstige ontwikkeling van de Houthaven. Gevraagd wordt hoe omgegaan wordt met de milieuvergunningen in het Coen- en Vlothavengebied, waarvan de effecten eveneens in de Houthaven meetbaar zijn. Dit zou strijdig zijn met de intensivering van de havenactiviteiten.

### *Antwoord 1*

Waar in de concept Havenvisie wordt gesproken over een toename van geluidhinder, wordt genoemd dat de geluidzone ten behoeve van Ceres Paragon mogelijk herziening zou behoeven. Vergroting van de milieuruimte aan de zijde van de stad is niet reëel. De bestaande woonbebouwing van de stad leidt al tot beperking van die mogelijkheid.

Wat betreft de uitspraak in de aangehaalde notitie van dMB geldt dat deze moet worden gezien in het licht van de reeds, autonoom van de Houthavenontwikkeling, door het Havenbedrijf ingezette transformatie van de Minervahaven naar een inwaarts gezoneerd bedrijventerrein met bedrijfssoorten die een lagere milieubelasting kennen. De bedrijven op dit terrein maken geen deel uit van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. De bedrijven in de Coen- en Vlothaven maken daar wel deel van uit. Binnen de zone rond Westpoort kunnen de bedrijven in de Coen- en Vlothaven nieuwe milieuvergunningen krijgen.

Voor alle toekomstige ontwikkelingen dient voorts bedacht te worden dat het vergunningverlenend gezag op grond van de Wet Milieubeheer zoveel mogelijk uitgaat van het "stand-still"-principe. Dit betekent dat de milieubelasting van de bedrijven in principe niet toe mag nemen. Slechts wanneer een bedrijf dat uitbreidt voldoet aan de Best Beschikbare Techniek en desondanks meer milieuruimte in gaat nemen, kan een verruiming overwogen worden. Daarbij moet die milieuruimte wettelijk gezien ook aanwezig zijn. In de huidige situatie laat bijvoorbeeld de bestaande woonbebouwing in de Spaarndammerbuurt geen uitbreiding van de geluidbelasting toe.

### *Opmerking 2*

Adressant twijfelt er aan dat de rechtszekerheid van de bedrijven in het havengebied voldoende gewaarborgd is ten aanzien van de milieuaspecten geluid en geur.

### *Antwoord 2*

Er is geen sprake van inbreuk op rechtszekerheid. De woningbouw leidt niet tot een beperking van bestaande (vergunde) milieurechten.

### *Opmerking 3*

Adressant merkt op dat in de bestemmingsplantoelichting geen aandacht is besteed aan mogelijke lichthinder ten gevolge van de haven en industrie. Adressant gaat er van uit dat met name Blok 0 hinder zal ondervinden aan de zijde van de dove gevels, waar naar haar verwachting de slaapkamers gesitueerd zullen worden.

### *Antwoord 3*

De plantoelichting is overeenkomstig het verzoek worden aangevuld met een paragraaf die ingaat op mogelijke lichthinder, op basis van onderzoek door Oostendorp Nederland bv. Naar aanleiding van onderzoek door dit bureau treedt het stadsdeel in overleg met enkele bedrijven om de meest hinderlijke verlichting aan te passen. Voor de daarmee samenhangende kosten heeft de gemeente Amsterdam middelen gereserveerd.