4. Overgangs- en slotregels

Artikel 22 OVERGANGSRECHT

22.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
- gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Eenmalig kan ontheffing worden verleend van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

22.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aarde en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen, de overgangsbepalingen van dat plan.

22.3 Hardheidsclausule

Voorzover toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer natuurlijke personen kunnen het dagelijks bestuur ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht ontheffing verlenen.

Artikel 23 SLOTREGEL

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan Houthaven.

Bedrijvenlijst:
Staat van Bedrijfsactiviteiten

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Westerpark

Voorontwerp bestemmingsplan Houthaven
Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam
Regels
6 mei 2008

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
-	nummer		CATEGORIE
01	**-**	**LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW**	
014	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:	
014	1	- algemeen (o.a. loonbedrijven), b.o < 500 m²	B
014	3	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	B
0142		KI-stations	B
15	**-**	**VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN**	
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m²	B
1552	1	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	B
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2500 kg meel/week	B
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	1	- Cacao- en chocoladefabrieken- vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	B
1584	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	B
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	B
17	**-**	**VERVAARDIGING VAN TEXTIEL**	
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	B
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	B
18	**-**	**VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT**	
181		Vervaardiging kleding van leer	B
20	**-**	**HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.**	
203, 204, 205	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 100 m2	A
203, 204, 205	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	B
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken < 100 m2	A
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken < 200 m2	B
22	**-**	**UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA**	
221		Uitgeverijen (kantoren) < 100 m2	A
221		Uitgeverijen (kantoren) < 200 m2	B
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen < 100 m2	A
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen < 200 m2	B
2223	A	Grafische afwerking < 100 m2	A
2223	A	Grafische afwerking < 200 m2	B
2223	B	Binderijen < 100 m2	A
2223	B	Binderijen < 200 m2	B
2224		Grafische reproduktie en zetten < 100 m2	A
2224		Grafische reproduktie en zetten < 200 m2	B
2225		Overige grafische aktiviteiten < 100 m2	A
2225		Overige grafische aktiviteiten < 200 m2	B
223		Reproduktiebedrijven opgenomen media < 100 m2	A
223		Reproduktiebedrijven opgenomen media < 200 m2	B
24	**-**	**VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN**	
2442	0	Farmaceutische produktenfabrieken:	

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
-	nummer		CATEGORIE
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	B
26	**-**	**VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN**	
2615		Glasbewerkingsbedrijven	B
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	B
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	2	- indien p.o. < 2.000 m²	B
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	B
28	**-**	**VERVAARD. VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)**	
281	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	B
284	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	B
2852	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	B
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	B
30	**-**	**VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS**	
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	B
33	**-**	**VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN**	
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	B
36	**-**	**VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.**	
361	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 100 m2	A
361	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	B
362		Fabricage van munten, sieraden e.d. < 100 m2	A
362		Fabricage van munten, sieraden e.d. < 200 m2	B
363		Muziekinstrumentenfabrieken < 100 m2	A
363		Muziekinstrumentenfabrieken < 200 m2	B
3661.1		Sociale werkvoorziening < 100 m2	A
3661.1		Sociale werkvoorziening < 200 m2	B
40	**-**	**PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER**	
40	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	C1	- < 10 MVA	B
40	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	A
40	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	B
40	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	E2	- blokverwarming	B
41	**-**	**WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER**	
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	B1	- < 1 MW	B
45	**-**	**BOUWNIJVERHEID**	
45	3	Aannemersbedrijven met werkplaats, b.o. < 1000 m^2	B
45	3	Aannemersbedrijven zonder werkplaats	A

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
-	nummer		CATEGORIE
50	-	**HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS**	
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven < 100 m2	A
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven > 100 m2	B
5020.4	B	Autobeklederijen	A
5020.5		Autowasserijen	B
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires < 100 m2	A
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires > 100 m2	B
51	-	**GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING**	
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	A
5134		Grth in dranken	C
5135		Grth in tabaksprodukten	C
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	C
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	C
514		Grth in overige consumentenartikelen	C
5148.7	0	Grth in vuurwerk en munitie:	
5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	B
5153	0	Grth in hout en bouwmaterialen:	
5153	1	- algemeen	C
5153	2	- indien b.o. < 2000 m2	B
5153.4	4	zand en grind:	
5153.4	6	- indien b.o. < 200 m²	B
5154	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	1	- algemeen	C
5154	2	- indien b.o. <2.000 m²	B
5156		Grth in overige intermediaire goederen	C
5162	2	Grth in machines en apparaten, exclusief machines voord de bouwnijverheid	C
517		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	C
52	-	**REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN**	
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	A
55	-	**MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING**	
5552		Cateringbedrijven < 100 m2	A
5552		Cateringbedrijven > 100 m2	B
60	-	**VERVOER OVER LAND**	
6022		Taxibedrijven	B
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	C
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	B
61, 62	-	**VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT**	
61, 62	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	A
64	-	**POST EN TELECOMMUNICATIE**	
641		Post- en koeriersdiensten	C
641		Post- en koeriersdiensten, uitsluitend zijnde fietskoerier	A
642	B0	zendinstallaties:	
642	B2	- FM en TV	B

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	
-	nummer		CATEGORIE
71	**-**	**VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN**	
711		Personenautoverhuurbedrijven < 100 m2	**A**
711		Personenautoverhuurbedrijven > 100 m2	**B**
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	**C**
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	**C**
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	**C**
72	**-**	**COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE**	
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	**A**
72	B	Switchhouses	**B**
73	**-**	**SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK**	
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	**A**
74	**-**	**OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING**	
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	**C**
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	**A**

Voorontwerp bestemmingsplan Houthaven

Stadsdeel Westerpark
Gemeente Amsterdam

Toelichting

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Westerpark

Voorontwerp bestemmingsplan Houthaven
Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam
Toelichting
6 mei 2008

INHOUDSOPGAVE

Pagina

1. Inleiding ... 3

1.1 Aanleiding en doelstelling ... 3
1.2 Ligging plangebied ... 3
1.3 Plangrenzen ... 4
1.4 Opbouw van deze toelichting ... 4

2. Plangebied en planvorming ... 5

2.1 Ontstaansgeschiedenis ... 5
2.2 Situatie voorafgaand aan planvorming ... 7
2.3 Beschrijving huidige situatie ... 8
2.4 Planhistorie ... 11
2.5 Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen ... 12
2.6 Ontwikkelingen buiten het plangebied ... 15

3. Plankader ... 16

3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen ... 16
3.2 Rijks- en provinciaal beleid ... 17
3.3 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam ... 20
3.4 Gemeentelijk beleid ... 22
3.5 Stadsdeelbeleid ... 28

4. Motivatie ... 34

4.1 Ruimtelijke structuur ... 34
4.2 Wonen ... 35
4.3 Hotels ... 36
4.4 Maatschappelijke voorzieningen ... 36
4.5 Overige niet-woonfuncties ... 37
4.6 Water ... 39
4.7 Groen ... 40
4.8 Verkeer en parkeren ... 40

5. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan ... 42

5.1 Principe bestemmingsplanregeling ... 42
5.2 Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging ... 44
5.3 Standaardisatie en digitalisering ... 45
5.3 Opbouw van het bestemmingsplan ... 45

6. Milieuaspecten ... 48

6.1 Bodem ... 48
6.2 Geluid ... 49
6.3 Kabels, leidingen en straalpaden ... 52
6.4 Externe veiligheid ... 52
6.5 Waterhuishouding ... 54
6.6 Ontgrondingen ... 59
6.7 Natuurtoets ... 59
6.8 Hoogbouw ... 60
6.9 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie ... 61
6.10 Luchtkwaliteit ... 63

6.11 Wet Luchtvaart 66
6.12 MER(beoordelings)plicht 67
6.13 Beperkingen ten gevolge van overige bedrijven 68
6.14 Tunnelveiligheid 69

7. Uitvoerbaarheid 72

7.1 Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid 72
7.2 Maatschappelijk overleg 72
7.3 Ambtelijk overleg 72

Bijlagen

1. Bodemonderzoek
2. Akoestisch onderzoek
3. Onderzoek externe veiligheid
4. Natuurtoets
5. Landschapsstudie
6. Archeologisch onderzoek
7. Onderzoek luchtkwaliteit
8. MER-beoordeling
9. Inventarisatie bedrijven Minervahaven e.o.
10. Tunnelveiligheidsplan en advies Commissie

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 en in samenhang wordt de zuidelijker gelegen Spaarndammerbuurt opgeknapt, door middel van een kwaliteitsverbetering van bebouwing en openbare ruimte.

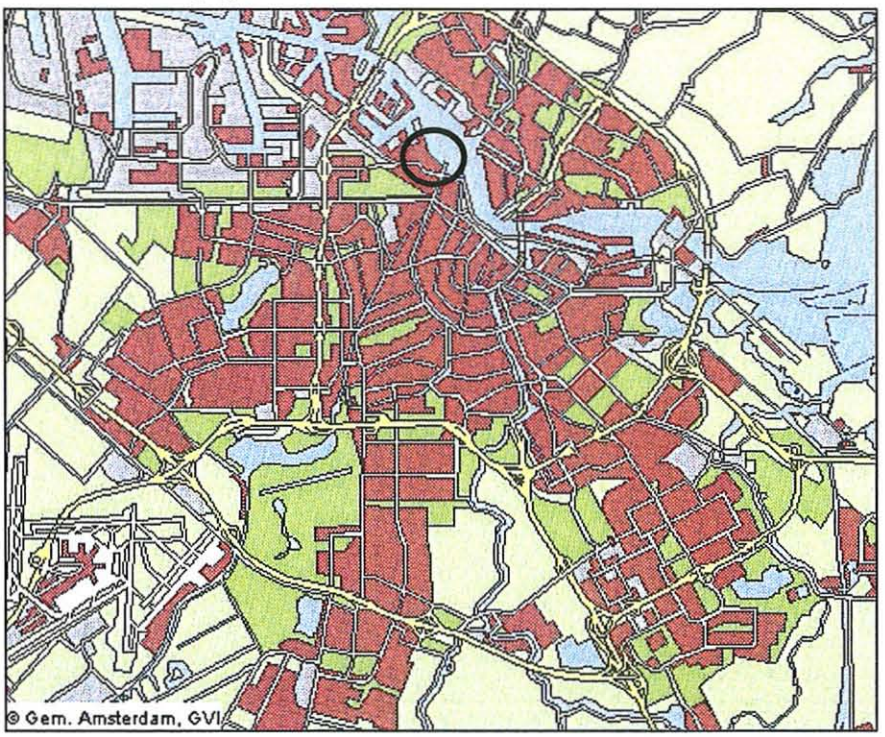
Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de herontwikkeling van de Houthaven. Dit bestemmingsplan is het juridisch-planologisch kader die de herontwikkeling mogelijk maakt en vormt daarmee de basis voor de bouwvergunningverlening en eventuele onteigening.

1.2 Ligging plangebied

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^{e} 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.
Aan de noordzijde van het plangebied is het IJ gelegen. 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.

De Houthaven vormt niet alleen de overgang van de stad naar het IJ, maar ook de overgang van wonen naar werken (Minervahaven). Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied Houthaven weergegeven.



Afbeelding: ligging plangebied binnen Amsterdam

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

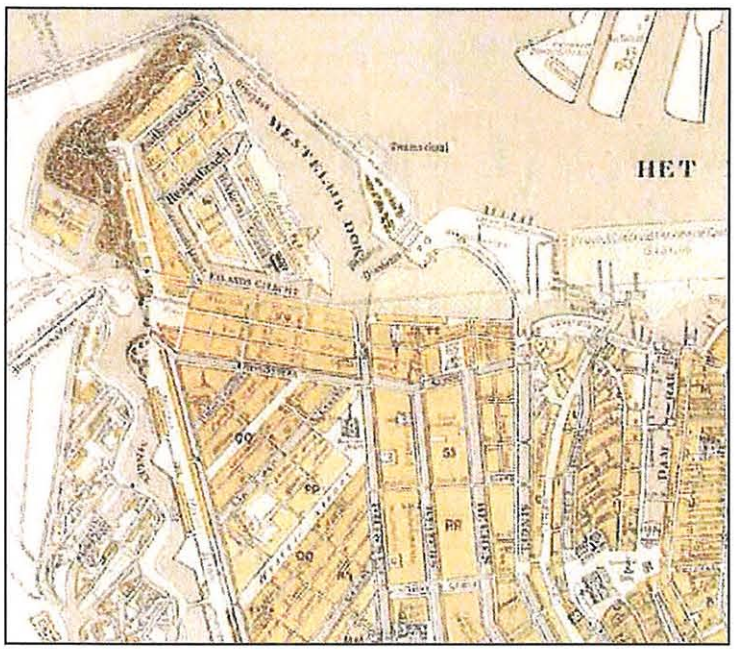
In hoofdstuk 2 is de ontstaansgeschiedenis en de huidige situatie van het plangebied beschreven. Vervolgens volgt er een beschrijving van de planhistorie en is het stedenbouwkundig plan beschreven. Tenslotte is genoemd hoe met marges in het plan wordt omgegaan.
In hoofdstuk 3 is de herontwikkeling van 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.
In hoofdstuk 5 is de juridisch-planologische vormgeving van het op te stellen bestemmingsplan toegelicht.
De milieuaspecten zijn beschreven in hoofdstuk 6. Daarbij is ingegaan op aspecten als luchtkwaliteit, bodem, kabels en leidingen, etc.
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 10 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.

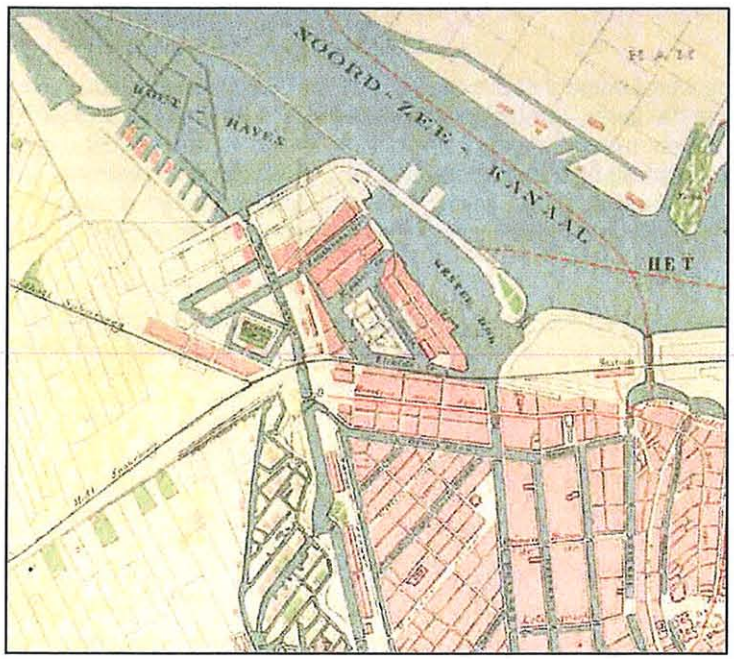
Na de komst van de Oranjesluizen was er tevens geen getijdenbeweging meer in het IJ en ontstond de mogelijkheid om buiten het dok schiereilanden aan te leggen. Onderstaande afbeelding geeft de oude situatie van het Westerdok aan.



Afbeelding: uitsnede nieuwe volledige plattegrond van Amsterdam (1ste uitgave uit 1874)

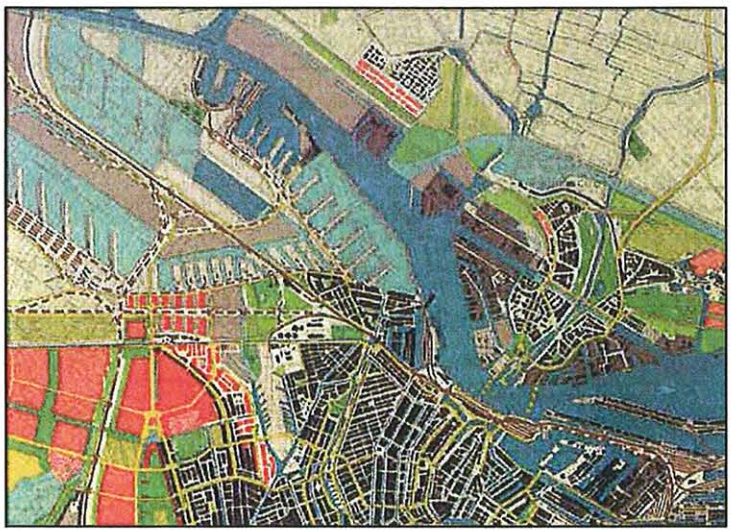
Omdat eind 19e eeuw de Amsterdamse haven uit een dal kroop en het Westerdok niet meer geschikt was om de grotere zeeschepen te ontvangen moesten er nieuwe, grotere houthavens buiten de stad worden gebouwd. In 1873 werd buiten de Haarlemmerpoort de Nieuwe Houthaven, de huidige Houthaven, en later ook 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 drie 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. In de jaren die volgden kreeg de Houthaven het gezicht dat nu nog steeds zichtbaar is met de komst van de schipperbeurs de Bonte Zwaan in 1980. Door het komen en gaan van bedrijven en het aanmeren van woonschepen 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.

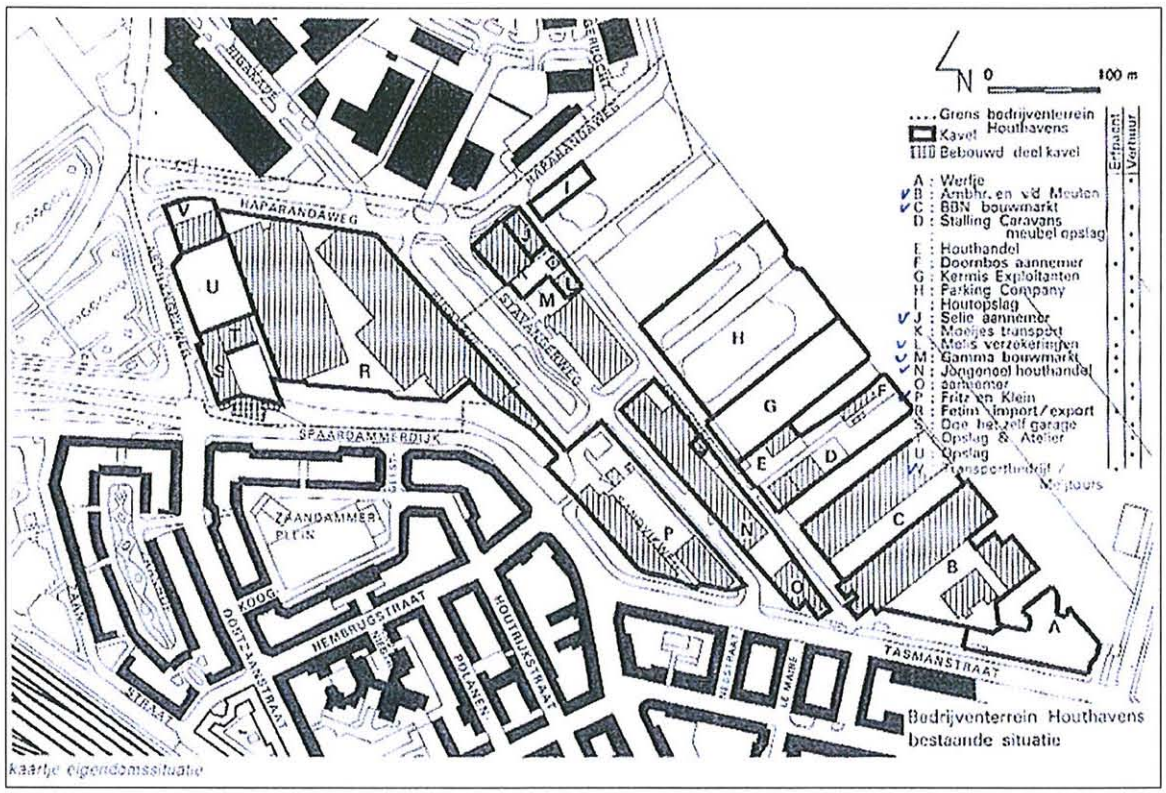


Afbeelding: uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). In het lichtblauw de Houthaven

Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) uit 1935 voorzag al in een verplaatsing van de houtopslag verder richting het Westelijk Havengebied. In het AUP staat beschreven hoe de stedenbouwkundige uitbreidingen van Amsterdam in de jaren na 1935 vorm moeten krijgen. Dit plan vormde de basis voor de naoorlogse uitbreidingen. De ambities richtten zich met name op uitbreidingen in westelijke en zuidelijke richting en er was ruimte voor uitbreiding van nieuwe havenactiviteiten. De bovenstaande afbeelding is een uitsnede van de plankaart behorende bij het AUP (1935). Het AUP geldt tot op de dag van vandaag als het juridisch-planologisch kader voor het plangebied "Houthaven".

2.2 *Situatie voorafgaand aan planvorming*

Voorafgaand aan de planvorming waren 45 woonboten in het plangebied aanwezig. Ten behoeve van het opstellen van het SPvE bedrijventerrein Houthaven februari 1998 is voorts een inventarisatie gemaakt van de aanwezige bedrijven en zijn gesprekken gevoerd met de een groot aantal van de aanwezige bedrijven.



Afbeelding: invulling plangebied rond 1998

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 m2 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

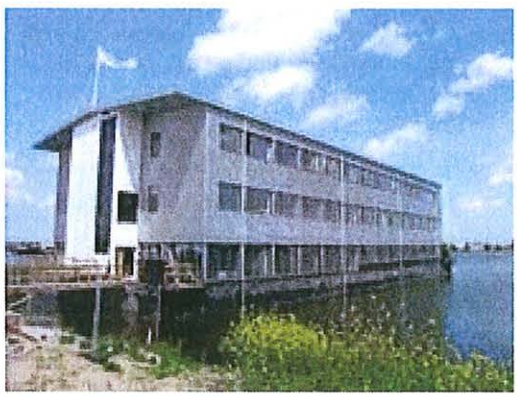
Het plangebied is een overgangsgebied van de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt naar het IJ en het Westelijk Havengebied. In de huidige situatie zijn in de Houthaven nog slechts enkele bedrijven en opslagruimte gevestigd. Daarnaast is een groot gedeelte van het gedempte gebied ingericht met tijdelijk functies zoals studentenwoningen, 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 2004 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 boule 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.

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 aankocht 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.

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 stadbeleid 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.

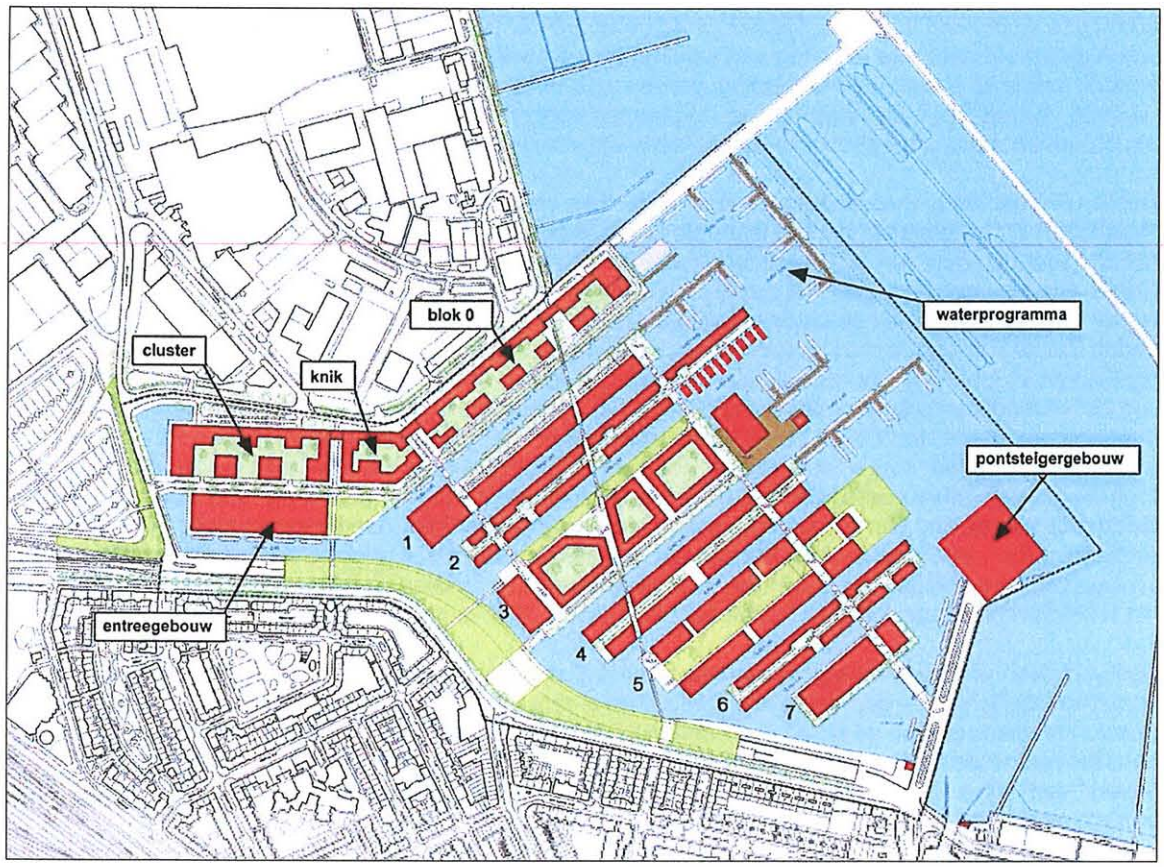
Begin 1994 gaf het gemeentebestuur van Amsterdam opdracht voor de herontwikkeling van de Houthaven. Dit resulteerde in 1995 in eerste instantie een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de bouw van 1.800 woningen en 85.000 m^2 bedrijfsruimten. Door bezwaren vanuit de Amsterdamse industrie 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^2 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 Houthaven was aanvankelijk opgenomen in het globale bestemmingsplan "IJ-oevers" dat onder de verantwoordelijk van de gemeente is opgesteld en in procedure gebracht. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) heeft echter 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 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.

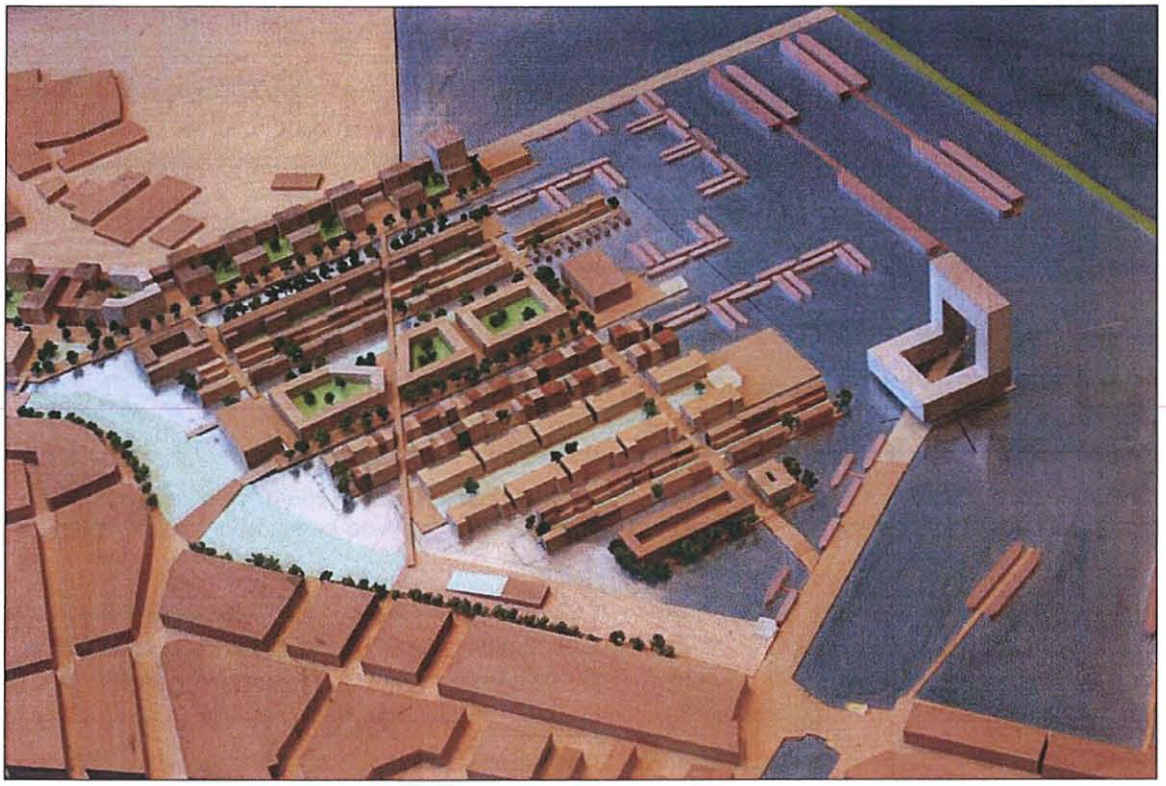
Op 31 januari 2006 heeft stadsdeelraad Westerpark het Stedenbouwkundig Plan Houthaven 2006 vastgesteld.
Op 20 maart 2007 is het document "Stedenbouwkundig Plan - Aanvullingen februari 2007" door de stadsdeelraad vastgesteld. De belangrijkste aanvullingen betreffen het programma, het verkeer en een aantal stedenbouwkundige aspecten.



2.5 *Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen*

De Houthaven ligt op een karakteristieke plek in Amsterdam op de kop van de in de jaren '20 gerealiseerde uitbreiding van Amsterdam. De komende jaren is het gebied aan grote veranderingen onderhevig. Het verandert van een druk in bedrijf zijnde houthaven in het verleden tot een kwalitatief hoogwaardige stadswijk aan en grotendeels in het water. In de Houthaven zal worden gewoond en gewerkt in een stedelijk woon/werk milieu.

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.

Programma 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 m2 niet-woonvloeroppervlak.

Programma 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:

	bvo niet-wonen	*aantal woningen*
Blok 0	20.700	385
Cluster	28.000	80
Entreegebouw	19.500	55
Eiland 1	0	215
Eiland 2	0	155
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	70
Totaal	90.000	2.250

Het totale programma van de verschillende eilanden bestaat uit circa 188.155 m^2 bvo wonen/niet-wonen en 33.842 m^2 bvo voor parkeren. Het parkeren geschiedt of in de eerste bouwlaag of onder de verschillende bouwblokken.

Waterprogramma
Het waterprogramma bestaat uit circa 70 ligplaatsen voor van origine varende woonschepen en circa 10 ligplaatsen voor waterwoningen. 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 voorzien.
Het parkeren geschiedt op het maaiveld op de verschillende eilanden, bij Blok 0 of op de Pontsteiger.

Programma 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. Daarbinnen is 25% aan bedrijvigheid voorzien en in de resterende 75% is in elk geval één sociaal-culturele trekker opgenomen. 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^2 aan niet-woonfuncties. Binnen dit oppervlak is horeca mogelijk. Het parkeren voor eigen gebruik wordt in gebouwde parkeervoorzieningen in de nieuwbouw opgelost.

Programma 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^2 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.

Groene Zoom en Verkeerstunnel
Het hoogteverschil tussen de dijk en het water wordt uitgebuit door een langgerekte groene zoom langs het water te leggen. De ruimte is primair bedoeld voor recreëren. Onder deze groene zoom 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.

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. Daarnaast wordt gewerkt aan oplossingen voor sociale aspecten als werkeloosheid, 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.

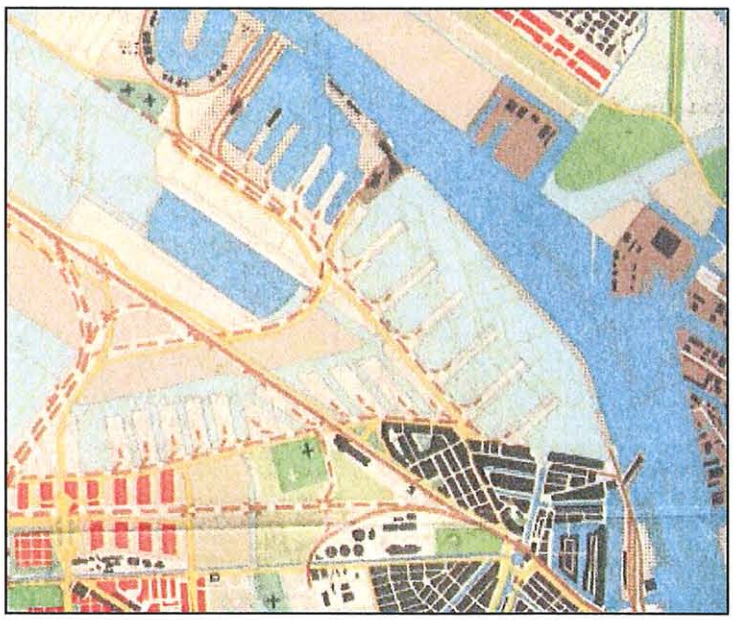
3. Plankader

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 plankaart AUP 1935

Voorbereidingsbesluit
Op 27 juni 2006 is door de deelraad van stadsdeel Westerpark voor het gehele plangebied van het bestemmingsplan "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 treedt in werking per 29 juni 2008 voor de duur van 2 jaar.

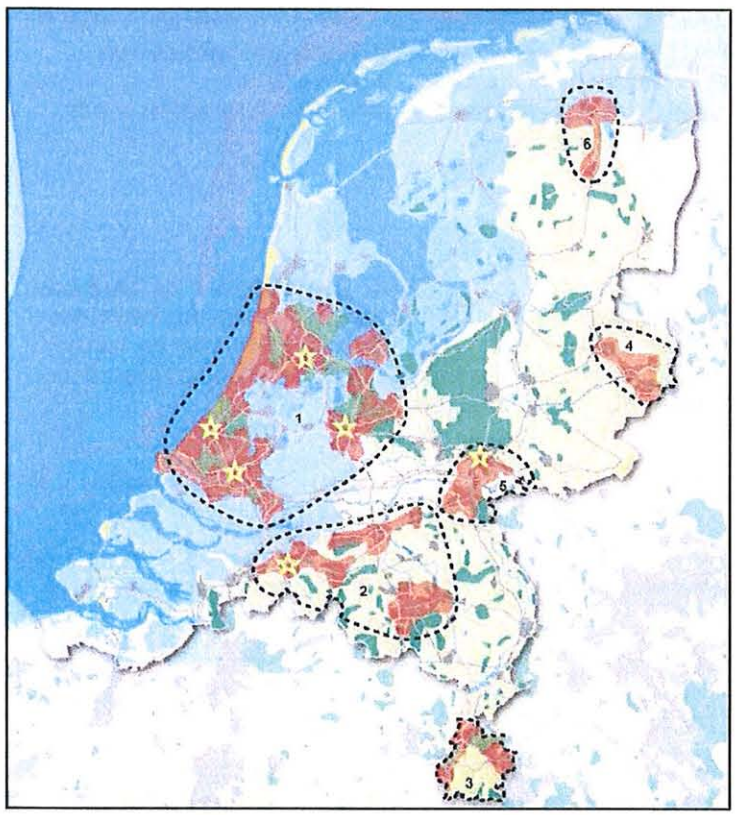
3.2 Rijks- en provinciaal beleid

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 langetermijnopgaven 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.

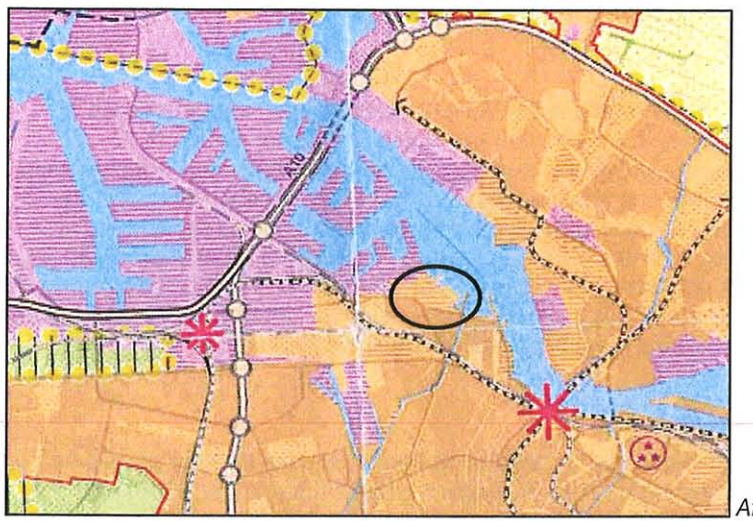
Vierde Nota Waterhuishouding
De regering heeft in 1998 de Vierde Nota Waterhuishouding vastgesteld. In de Vierde Nota Waterhuishouding wordt gepleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, middels gebiedsgericht maatwerk, gericht op de verschillende belangen 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.

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.

Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid
Het streekplan "Noord-Holland Zuid" is vastgesteld op 17 februari 2003. 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 3.4) 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.

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 inde Houthaven en het werkgebied in het Westelijk Havengebied.

3.3 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 werkprogamma 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 ernaar 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 netwerkniveau 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.

3.4 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 verbindingszones;
- 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.

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 m2 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 m2 bvo, GDV en PDV winkels, gebouwde leisurevoorzieningen 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, scholen en een kleine jachthaven 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-lijnhaltes 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 1500 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 m² bvo en op B locatie 1:125 m² 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 parkeerkencijfers 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 bezien 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.

Het Ontwikkelingsbedrijf heeft bij brief van 24 juli 2007 ingestemd met een bestemmingsplan voor de Houthaven waarin voor de hoge bebouwing van Blok 0, het Cluster en het Entreegebouw verschillende niet-woonfuncties mogelijk worden gemaakt, mits door het stadsdeel in de feitelijke uitwerking van het plan wordt gestreefd naar zo min mogelijk kantoorfunctie. Aangegeven wordt dat een multifunctioneel gebouw wordt gezien als voor de handliggende oplossing, waarin diverse gebruiksfuncties flexibel naast elkaar kunnen bestaan.

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.

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 programakkoord 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-oevers 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-oevers (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.

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 voorgezet om de uitgangs- en actiepunten 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 90.000 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 bedrijfshuivesting. 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 herbestemming 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 m2 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 m2) van het winkelvloeroppervlak mag uit nevenassortiment bestaan. Zogenoemde Shop-in- shopconstructies worden niet toegestaan.

Actieplan Luchtkwaliteit
Het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) van Amsterdam heeft ingestemd met de inspraaknota van 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.

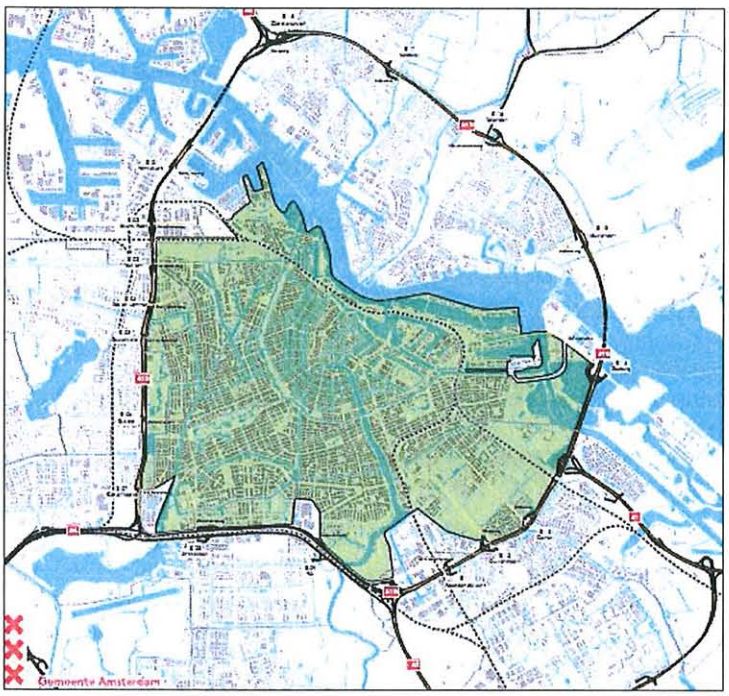
Het doel van het Actieplan is het bieden van oplossingen ten aanzien van de bestaande knelpunten wat betreft luchtkwaliteit in Amsterdam. Het Actieplan bevat concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Daarnaast bevat het Actieplan ook generieke maatregelen. 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.

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.
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.

Convenant Milieuzone goederenvervoer
Op 19 december 2007 is een convenant ondertekend tussen het college van B&W Verladersorganisatie 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" zal ondertekenen. 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 onderstaande afbeelding is de milieuzone weergegeven.



Tevens is in het convenant opgenomen dat snelle stappen gezet zullen worden naar een verbindingsroute 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.

3.5 Stadsdeelbeleid

Welstandsnota Westerpark
Op 25 mei 2005 is door de stadsdeelraad Westerpark de Welstandnota 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.

De herontwikkeling van de Houthaven wordt blijkens de welstandsnotitie gezien als "totale nieuwbouw in een bestaande structuur". De Houthaven maakt deel uit van het ruimtelijk systeem: "Verstedelijkte havengebieden". Voor nieuwbouw projecten, zoals de herontwikkeling van de Houthaven, geldt dat deze in eerste instantie moeten voldoen aan de algemene redelijke eisen van welstand (niveau I). Verder geldt dat wordt getoetst aan specifieke criteria die zijn gebaseerd op de kenmerken van het ruimtelijk systeem en dus buurt- en omgevingsgericht zijn (niveau II).

Bij praktische toetsing geven de criteria van niveau II, voor zover aanwezig, de doorslag boven de criteria van niveau I. Als voor nieuwbouwprojecten een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) of een Stedenbouwkundig Plan (SP) wordt opgesteld dan dienen de te hanteren welstandscriteria daarin opgenomen te worden. De welstandstoets vindt plaats in de Commissie voor Welstand en Monumenten (CWM).

Voor woonschepen(boten) geldt dat elk woonschip(boot) dat binnen het stadsdeel wordt verbouwd, vervangen of toegelaten moet voldoen aan de redelijke eisen van welstand. Dat wil zeggen dat het woonschip(boot) voor wat betreft het uiterlijk in een redelijke staat moet verkeren, zowel op zichzelf als in relatie met de bestaande omgeving. In de welstandsnota worden twee type woonschepen(boten) onderscheiden, te weten: van origine varende en niet van origine varende woonboten. In de welstandsnota zijn maximale maten voor woonschepen opgenomen.

In de Welstandsnota staat genoemd dat de loketcriteria niet van toepassing zijn op de woonboten in het Houthavengebied. In het in voorbereiding zijnde nieuw woonbotenbeleid zullen daarom welstandscriteria worden opgenomen.
Momenteel is een vernieuwing van de welstandsnota in voorbereiding.

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.

Beleidsnota horeca
Op 17 februari 1998 is de horecanota door de stadsdeelraad vastgesteld. Uitgangspunt één in de nota 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. Uitgangspunt drie is dat allerlei soorten van verslaving (alcohol-, gok- en drugsverslaving) zoveel mogelijk voorkomen moeten worden.

In de horecanota is een aantal horeca-concentratiegebieden genoemd. Binnen deze horeca-concentratiegebieden is het toegestaan om horeca te vestigen, voor zover dit op basis van de geldende bestemmingsplannen en/of leefmilieuverordening toegestaan is. In de Houthaven zijn bij vaststelling van de horecanota nog geen horecaconcentratiegebieden aangewezen, omdat de stand van de planvorming dat nog niet toeliet. Horecavestiging is daarom mogelijk in afwijking van het reguliere beleid.

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.

Beleidsplan SpaarndammerHout
In september 1998 is het integrale project van start gegaan onder de naam SpaarndammerHout. Dit project betreft de herontwikkeling van de Houthaven verbonden met de vernieuwing van de Spaarndammerbuurt. Onderdeel van dit project is het opstellen van een visie op de toekomst van de buurt in sociaal, fysiek en economisch opzicht in de vorm van een beleidsplan. Het Beleidsplan SpaarndammerHout (september 2001) voorziet daarin.

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. Per onderdeel komen de projecten, waaronder de Houthaven, aan de orde.
De Houthaven en de Spaarndammerbuurt worden in nauwe samenhang met elkaar ontwikkeld, zodat er "één" wijk ontstaat. De samenhang beperkt zich niet tot een bepaald beleidsterrein, maar geldt zowel voor sociale, economische als fysieke beleidsmaatregelen.

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

- Vrijmaken van openbare ruimte voorvoetgangers, 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.

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 de Spaarndammerdijk 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.

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;
- verbeter bestaande ecologische structuur;
- onderling schakelen van groenvoorzieningen.

In het groenstructuurplan is aandacht voor verschillende gebieden die aangewezen zijn als grotere groenvoorzieningen. Hierin wordt tevens het gebied bovenop de tunnel, als onderdeel van het plangebied de Houthaven, 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
Op 24 maart 1998 is het Integraal Huisvestingsplan (IHP) voor onderwijsvoorzieningen door de stadsdeelraad vastgesteld. In 2000 is dat plan geactualiseerd om enerzijds de prognoses met betrekking tot de leerlingenaantallen aan te passen en anderzijds als gevolg van de regeling klassenverkleining. Daarnaast kunnen de plannen met betrekking tot de Zeeheldenbuurt en de SpaarndammerHout tot herschikking van schoolgebouwen leiden. 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. Inmiddels wordt uitgegaan van de vestiging van twee basisscholen in de Houthaven.
Voorts heeft de stadsdeelraad op 5 februari 2008 besloten tot de realisatie van het 4e 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 leeftijdscategorieën en de bijbehorende loopafstanden zijn als volgt:
- van 0 tot 6 jaar is dat 150 meter;
- van 6 tot 12 jaar is dat 300 meter;
- vanaf 12+ is dat 600 meter.

De Houthaven ligt buiten de invloedsfeer van de huidige speelplekken in de Spaarndammerbuurt, op het Zaandammerplein na. Enerzijds is de loopafstand te groot en anderzijds vormt de Spaarndammerstraat en de Tasmanstraat een te grote barrière voor de leeftijdscategorie van 0 tot 12 jaar. Het Zaandammerplein bedient gezien de omvang en de functie van het plein een groot gebied en heeft betekenis voor de Houthaven. In het SAP uit 1993 worden ook per leeftijdscategorie uitspraken gedaan over kenmerkend gedrag en behoefte wat bij die leeftijd past.

Wegcategoriseringsplan
Op 27 februari 2001 heeft de stadsdeelraad het wegcategoriseringsplan "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 ertoegangsweg wordt:
- onderdeel van het hoofdnet auto of weg van overig stedelijk belang;
- wegen met meer dan 6.000 voertuigen per etmaal;
- onderdeel van hoofdnet OV of onderdeel "lichte busroute";
- wegen met winkels/horeca aan weerszijden van de straat;
- wegen met een hoog percentage doorgaand verkeer;
- overschrijding verwerkingscapacieteit hoofdnet Auto en hoofdnet OV;
- maaswijdte van verblijfsgebieden en hoofdnet OV;
- rijtijdverlies openbaar vervoer;
- aanwezigheid/realiseerbaarheid vrije tram/busbaan, ventwegen, fietspaden en recreatieve fietsvoorzieningen;
- aansluiting wegcategorisering op stadsdeelgrenzen.

De wegen van het hoofdnet Auto (Spaarndammerdijk/Tasmanstraat) worden beschouwd als gebiedsontsluitingswegen, met een toegestane snelheid van 50 km/uur. Verder is er in Westerpark een groot aantal verkeersluwe gebieden aangelegd. De daarvoor in aanmerking komende straten zijn reeds als erftoegangswegen uitgevoerd. Voor de wegen die niet onder één van deze twee categorieën vallen dient een besluit genomen te worden. Voor deze wegen wordt in de notitie een advies uitgebracht. De Houthaven is hier geen onderdeel van.

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

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 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 afmeerlocaties voor de Houthaven opgenomen.

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 draagvalk bij bewoners voor toerisme.