

4. Motivatie

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

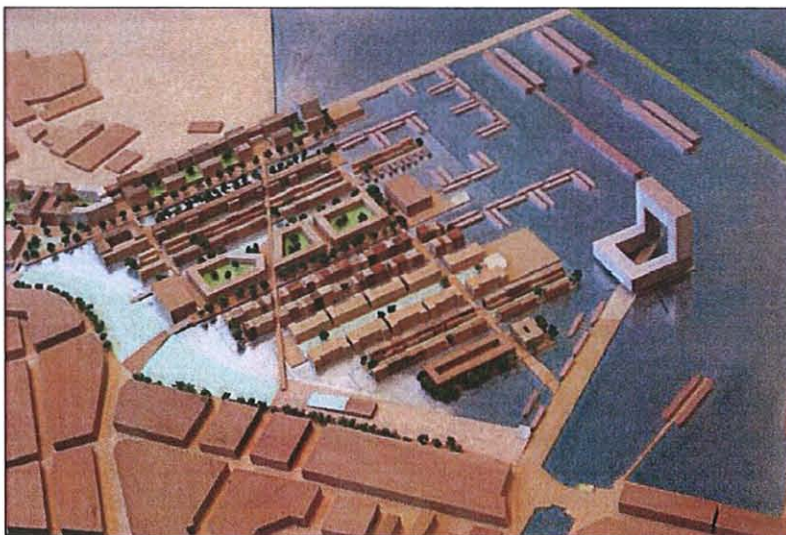
De Houthaven is echter gelegen op een locatie waar een afweging tussen de diverse gebiedskenmerken aan de orde is. Enerzijds leent de locatie zich voor realisatie van een gemengd woonwerkgebied binnen de stedelijke contour. De locatie wordt ook aangewezen als stedelijk gebied dat bestemd is als bestaand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

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

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

Het bovenstaande is een weergave van het beleid van verschillende overheden op hoofdlijnen. Hieronder zal per functie nader worden ingegaan op het relevante beleid, zoals beschreven in hoofdstuk 3, en zal daaraan worden getoetst.

4.1 Ruimtelijke structuur



Afbeelding: uitsnede maquette met op de achtergrond de Spaarndammerbuurt

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

Om vast te stellen of voldaan wordt aan het in het structuurplan voorgeschreven stedelijk milieu zijn de volgende richtlijnen van toepassing:

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

Om de doelstelling van het project SpaarndammerHout, waarbij de Houthaven en de Spaarndammerbuurt in de toekomst als één stadswijk worden gezien, te kunnen realiseren sluiten schaal, typologie en dichtheid van het stedenbouwkundig ontwerp voor de Houthaven aan bij de ten zuiden gelegen Spaarndammerbuurt. Dit wordt onder meer vormgegeven doordat de bouwhoogte aansluit bij de bouwhoogte in de Spaarndammerbuurt. De structuur van de bebouwing van beide gebieden, voornamelijk stroken op het eiland en gesloten bouwblokken in de Spaarndammerbuurt, wijken van elkaar af. De eilandenstructuur levert een bijdrage om de openheid van de huidige Spaarndammerbuurt richting het IJ te versterken. De eilandenstructuur is afgeleid van de historische structuur met insteekehavens. De in het structuurplan aangegeven hoofdroutes verkeer en scheepvaart blijven intact.

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

4.2 Wonen

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

In het plan worden maatregelen getroffen om overlast van bestaande bedrijven te minimaliseren. Deze overlast bestaat met name uit geluidhinder vanwege het Westelijk Havengebied. De verkaveling en hoogteopbouw in het plan Houthaven is van grote betekenis voor de beperking van de geluidhinder. Door het realiseren van een afschermende wand aan de noordwestzijde van het plangebied en daarachter parallelle bouwstroken wordt een optimale onderlinge afscherming bereikt. De naar de industrie gekeerde zijde van de woningen die, ondanks de afschermende bebouwing ervoor, door industrielawaai worden belast, worden uitgevoerd met dove gevels. Het betreft over het algemeen slechts de bovenste bouwlagen van de woningen, omdat de onderste bouwlagen voldoende worden

afgeschermd. Alleen de bebouwing van Blok 0 en het Cluster zullen over de hele naar het industrieterrein gekeerde gevel voorzien zijn van dove gevels.

Door deze verkaveling en het waar nodig toepassen van dove gevels wordt de geluidhinder buiten de woning gehouden. Alle woningen zijn voorzien van een zijde waar geen geluidhinder wordt ondervonden. Daardoor wordt een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd.

4.3 Hotels

Het programma van de herontwikkeling gaat uit van realisatie van een hotel van circa 6.000 m² op het derde eiland. Ook in Blok 0 / het Cluster / Entreegebouw en in het Pontsteigergebouw zijn hotels mogelijk.

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



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

4.4 Maatschappelijke voorzieningen

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

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

4.5 Overige niet-woonfuncties

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

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

Kantoren

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

locatiebeleid

Het locatiebeleid is gewijzigd. Ten opzichte van de situatie van 2003 zijn er twee duidelijke verbetering voor het plan Houthaven. Ten eerste zijn nu kantoren in de typologie stedelijk wonen en werken toegestaan afhankelijk van de plaats en de functie. Ten tweede is de Houthaven als gebied opgewaardeerd van een C-locatie naar een B-locatie.

PlaBeKa, Minder kantorenplannen in uitvoering

Het Plan Houthaven vormt onderdeel van het PlaBeKa. Het PlaBeKa heeft geen bezwaar tegen het opnemen van de functie kantoren in het Plan Houthaven, mits bij de daadwerkelijke uitvoering van het plan wordt gestreefd naar een zo minimaal mogelijk te realiseren volume kantoorruimte (conform het PlaBeKa-besluit). In deze zin is het Plan Houthaven in overeenstemming met het gemeentelijk beleid. Op 1 april 2008 heeft het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam per brief ingestemd met het maximale oppervlak van 35.000 m2 kantoorvloeroppervlak.

Verkeer en Milieu

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

Het meest milieubelaste planonderdeel van de Houthaven is het zogenaamde Cluster en Entreegebouw. Gezien de milieubelasting is deze locatie het meest geschikt voor ongevoelige functies zoals bijvoorbeeld kantoren.

Ruimtelijk beleid

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

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

Marktvraag

Door de realisatie van 2.250 woningen is er behoefte aan verschillende voorzieningen waarvan sommige een kantoorachtige vorm aannemen. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om ruimte te bieden aan kantoor(achtige) functies die de Spaarndammerbuurt of Westerpark bedienen waarvoor in de bestaande buurt geen ruimte is. Te denken valt dan aan bijvoorbeeld bedrijfsverzamelgebouwen waarin in de behoefte voor kleinschalige bedrijfsruimte of creatieve bedrijven wordt voorzien.

Stadsdeel Westerpark heeft momenteel 6 bedrijfsverzamelgebouwen waarvan geen enkele wordt geconfronteerd met structurele leegstand. Gezien de gewenste functiemenging zoals voorgesteld in het structuurplan is het logisch dat een deel daarvan een kantoor(achtige) functie heeft.

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

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

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

Fasering van het plan Houthaven

De fasering van het plan is dusdanig dat in de eerste 5 jaar geen substantieel volume kantoorruimte zal en in veel gevallen kan worden opgeleverd. Op de te realiseren wooneilanden worden geen kantoren toegestaan. De oplevering van het Cluster en Entreegebouw zal naar verwachting later in de fasering aan de orde te zijn. Dit is afhankelijk van de marktvraag. Voor deze locatie is de kans het grootst dat de ontwikkelaar kantoorruimte wil realiseren, gezien de concrete interesse uit de markt en de locatievoordelen. Het stadsdeel is in overleg om met de werkgroep PlaBeKa afspraken te maken over dit onderdeel van het plan.

Bedrijven

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



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

Horeca

In het SP 2006 wordt genoemd dat

er in het ontwerp ook ruimte wordt geboden aan horecavestigingen in het plangebied. Het plangebied maakt echter geen deel uit van het horecaconcentratiegebied zoals genoemd in de beleidsnota "Horeca" van stadsdeel Westerpark. Horeca buiten deze concentratiegebieden wordt alleen onder voorwaarden toegestaan, binnen een straal van 50 meter geen andere horecavestiging aanwezig mogen zijn. De gevolgen van overlast van horeca dienen tot een minimum te beperken. Omdat verwacht wordt dat enige horeca in het nieuwe plan voor de Houthaven een bijdrage levert aan de levendigheid van de buurt, is in het SP 2006 gekozen voor het toelaten van een beperkte hoeveelheid nieuwe horecavestigingen.

4.6 Water

Structuur

Binnen het plangebied speelt het water een belangrijke rol. Niet alleen maakt het water onderdeel uit van de "Hoofdwater structuur" van de gemeente Amsterdam, maar ook zijn verschillende ontwikkelingen voorzien in en op het water. Zo wordt water gegraven, gedempt, herbestemd en moet het water ruimte bieden aan bruggen, steigers en ligplaatsen voor woonschepen(boten), waterwoningen en binnenvaartschepen. Daarvoor zullen diverse vergunningen en ontheffingen aan de orde zijn. Het water dat de Houthaven omringt heeft op verschillende terreinen een belangrijke functie. Enerzijds heeft het water een vervoers- en economische functie en anderzijds een ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige functie. De herontwikkeling van de Houthaven betekent een ingrijpende verandering in de huidige structuur. Hierbij moet in ogenschouw genomen worden dat de herontwikkeling geen afbreuk mag doen aan de bestaande bedrijfsvoeringen. Dit houdt in dat de huidige vaarroutes van schepen gewaarborgd dienen te blijven. Aantasting daarvan door de herontwikkeling is uitgesloten.

Voorts is het ook van belang dat met een aantal zaken rekening gehouden dient te worden bij de herontwikkeling en verandering van structuur. Zo is uitbreiding alleen mogelijk in de vorm van verbreding en toevoeging, er gelden voorwaarden aan de ruimtelijke kwaliteit van de uitbreiding en er dient rekening gehouden te worden met ecologische kwaliteit ter plaatse. Flexibiliteit in het IJ is wenselijk, maar de structuur en de maat van het water is ook een ruimtelijke kwaliteitsdrager van het toekomstig gebied. Bovendien maakt het onderhavige plangebied geen deel uit van vaarroutes. Blijkens het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is een groot gedeelte van de Houthaven reeds aangewezen als "Stedelijk wonen/werken", waarmee rekening wordt gehouden met het wonen en werken op het water. Wel zal bij het dempen van water rekening gehouden moeten worden met de voorwaarden die het structuurplan voorschrijft (zie paragraaf 3.3).

Programma

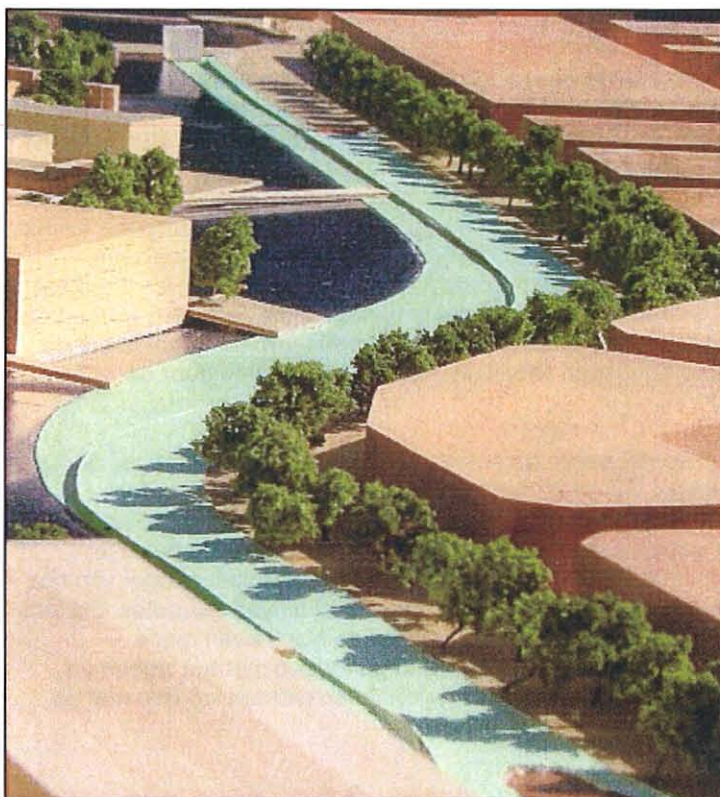
Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet in een toename van het waterprogramma ten opzichte van de huidige situatie. Er worden meer ligplaatsen gerealiseerd voor woonschepen(boten), binnenvaartschepen en drijvende woningen/watervilla's en wordt er ruimte geboden aan een watersportcentrum en een sociaal cultureel centrum. Het beleid ten aanzien van woonboten is gedelegeerd aan de verschillende stadsdelen.

Op centraal stedelijk niveau is ten aanzien van woonboten alleen de verordening op de haven en binnenwater (VHB) van toepassing. In deze 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.

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

4.7 Groen

Op de verschillende eilanden worden diverse stukken groen ingericht (openbaar groen). Deze variëren van groene niet voor auto's toegankelijke kades tot een groen park op eiland vijf. Daarnaast zijn op een aantal eilanden de woningen voorzien van een tuin (niet openbaar groen). Om de overlast van het verkeer op de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk te verminderen wordt het wegtracé ter hoogte van het plangebied ondergronds aangelegd in een tunnel. De ruimte op het dak van de tunnel en een deel van de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk worden ingericht als langgerekte groene zoom langs het water. Deze ruimte is primair bedoeld voor recreatie.



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

Het beleid richt zich voornamelijk op bescherming van de hoofdgroenstructuur. Daarnaast levert groen een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en de uitstraling van een buurt of wijk en heeft het tevens een recreatieve functie. Waar zich kansen voor doen om groen te realiseren worden deze aangegrepen.

Afbeelding: de tunnel met daarboven de langgerekte groene zoom langs het water.

4.8 Verkeer en parkeren

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

Nader onderzoek is uitgevoerd naar de verkeersbelasting op bestaande infrastructuur als gevolg van het nieuwe programma. Uit onderzoek is gebleken dat de kruispunten met de Archangelweg en de Houtmankade, langs de route Spaarndammerdijk/Tasmanstraat, in hun huidige vorm de toekomstige hoeveelheid verkeer niet kunnen verwerken. Naar aanleiding van onderzoek zijn daarom inrichtingsvoorstellen gedaan, zodat de te toekomstig geraamde hoeveelheid autoverkeer goed kan worden verwerkt en groei mogelijk is. Een programma van 2.250 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen (ca. 90.000 m² bvo) is verkeerskundig uitvoerbaar. Tevens wordt in een opwaardering voorzien van bestaande routes, zoals voor het tracé tussen de Archangelweg en het Bredius hotel.

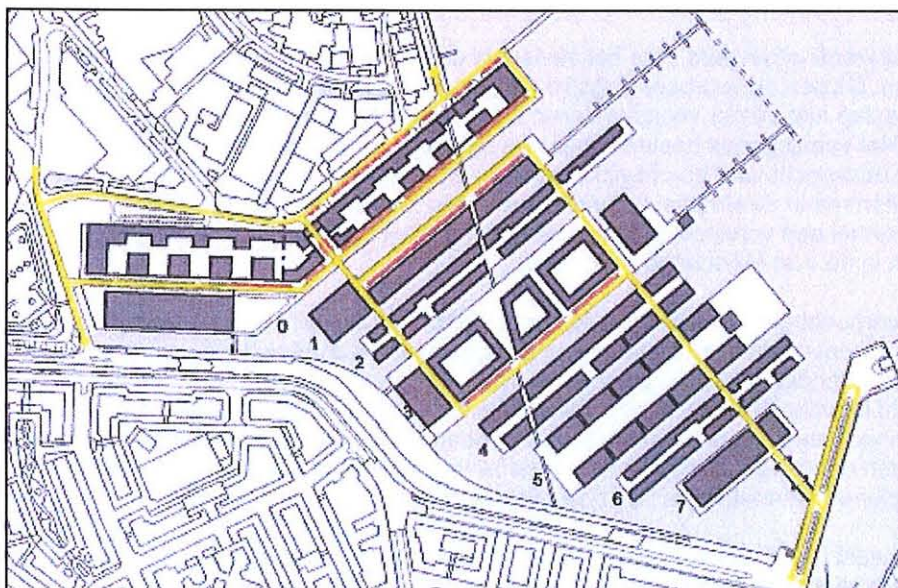
Het parkeren in het plangebied geschiedt veelal in gebouwde parkeervoorzieningen in en onder de bouwblokken. Een deel van het parkeren vindt plaats in de openbare ruimte op de kades van de Blok

0 en de eilanden 1 en 3 en op de Pontsteiger. De parkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn bestemd voor bewoners van de woonschepen(boten) en drijvende woningen/watervilla's en voor bezoekers. De parkeervoorzieningen in en onder de bouwblokken zijn niet openbaar.

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

Het stedenbouwkundig programma gaat uit van parkeren alleen voor bewoners, gebruikers en bezoekers van de Houthaven. Hierdoor is sprake van een parkeerbalans wat betreft het nieuwbouw project de Houthaven. Verder worden uitsluitend gebouwde parkeervoorzieningen in of onder de bebouwing gerealiseerd voor bewoners van de woningen op de eilanden. Voor niet-woonfuncties geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m2 bvo, voor woningen maximaal 1 parkeerplaats per woning.

Op de onderstaande afbeelding is met een gele lijn de verkeersroute voor het autoverkeer weergegeven. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn met een rode kleur weergegeven.



5. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

5.1 Principe bestemmingsplanregeling

5.1.1 Luchtkwaliteit als randvoorwaarde

Het plangebied wordt ontsloten via de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk. Doordat in het plan Houthaven de aanleg van een tunnel naast de huidige Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat is gepland, zal het effect van de ontwikkelingen als geheel op de luchtkwaliteit per saldo positief zijn. Langs de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat nemen de concentraties sterk af. Dit heeft tot gevolg dat het plan per saldo leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit en daarmee voldoet aan de eisen uit de Wet Milieubeheer, artikel 5.16. De bouw van de tunnel leidt tot een forse afname van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan concentraties die boven de grenswaarden liggen.

In de Regeling Saldering luchtkwaliteit zijn regels gesteld over de gevallen waarin en de wijze waarop saldering toepassing kan worden gegeven. Daarin is geregeld dat de maatregelen ter vermindering van de concentratie van de stof in beginsel *niet later dan gelijktijdig* met de te compenseren activiteiten worden uitgevoerd. De aanleg van de tunnel moet daarom vooruitlopen op de ontwikkeling van de Houthaven.

De aanleg van de tunnel wordt uitgevoerd door het stadsdeel en de voorbereidingen daartoe zijn reeds ter hand genomen. Gezien de voorbereidingstijd die gepaard is met de aanleg van de tunnel wordt de start van de aanleg niet eerder voorzien dan in 2010, zodat de tunnel in 2012 in gebruik genomen kan worden. Het voorliggende bestemmingsplan zal reeds eerder in werking treden. Het vestigen van een direct bouwrecht voor de ontwikkeling van de Houthaven zou er daarom toe leiden dat al een zodanig programma in de Houthaven gerealiseerd zou kunnen worden, dat er vóór ingebruikname van de tunnel een verslechtering van de luchtkwaliteit zou optreden. Daardoor zou strijd met de bepalingen in de Wet Milieubeheer ontstaan.

De verlening van bouwvergunningen voor het project moet daarom afhankelijk gesteld worden van de aanleg van de tunnel. Daarom wordt in dit bestemmingsplan geregeld dat het verlenen van bouwvergunningen op de eilanden niet is toegestaan voordat het dagelijks bestuur het plan heeft uitgewerkt zoals bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Aan het moment van vaststelling van uitwerkingsplannen is de voorwaarde verbonden dat dit niet eerder mag plaatsvinden dan 1 januari 2010 en een aanvang is gemaakt met de bouw van de tunnel. De genoemde datum van 1 januari 2010 is de geplande startdatum van de bouw van de tunnel.

Het bestemmingsplan maakt het al wel mogelijk dat de aanleg van de eilandenstructuur plaatsvindt, maar de ontwikkeling van het woningbouwprogramma en de niet-woonfuncties is vooralsnog uitgesloten.

De ontwikkeling van de het Pontsteigergebouw leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en is daarom niet afhankelijk gesteld van de realisatie van de tunnel. Aan het te realiseren Pontsteigergebouw is daarom wel een direct bouwrecht toegekend.

5.1.2 Voorwaarden vanwege geluidhinder

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

In de regels van het bestemmingsplan is voorts bepaald dat het dagelijks bestuur nadere eisen kan stellen aan bouwplannen zodat dove gevels worden gerealiseerd en ter voorkoming van reflectie van geluid door bebouwing.

In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de akoestische situatie.

5.1.3 Bouwenvelop en stedenbouwkundige hoofdstructuur als basis

Uit de uitwerkingsregels moet in grote lijnen kunnen worden afgeleid hoe de ontwikkeling van de Houthaven vormgegeven zal worden. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin door de uitwerkingsplicht te koppelen aan concrete bouw- en gebruiksregels waarin is vastgesteld op welke wijze de Houthaven ontwikkeld zal worden. Dit is mogelijk omdat de beoogde ontwikkeling op stedenbouwkundig niveau reeds ver is uitgewerkt in het door de stadsdeelraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan 2006 (SP 2006) en de Aanvulling van februari 2007.

Het vastgestelde SP 2006 en de Aanvulling kennen een aantal onmiskenbare hoofdprincipes. Zo is de eilandenstructuur met daarop langgerekte bouwblokken in gestapelde bouw de basis van het plan. Daar doorheen loopt de ontsluiting van de eilanden. Op een aantal eilanden is een thema (zoals de bedrijfsmatige functie, de groenstructuur of de voorzieningen (hotel, school) bepalend voor de ontwikkeling.

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

In het vastgestelde SP 2006 zijn bouwenveloppen opgenomen. In het kader van de nadere uitwerking worden nu en in de komende jaren herzieningen van de bouwenveloppen in voorbereid. Deze enveloppen zijn bedoeld om onderdeel uit te maken van de contractvorming met de projectontwikkelaars. Deze kunnen in voorkomende gevallen meer ontwikkelruimte bieden dan de bouwenvelop uit het SP 2006, maar blijven passen binnen de hoofdprincipes van dat document. De herzieningen van de bouwenveloppen vinden gefaseerd in een periode van enkele jaren plaats. Dit zal gelijke tred houden met de gefaseerde uitvoering van het plan Houthaven. Voor de eilanden die pas later in ontwikkeling worden gebracht zijn voorlopig nog geen nieuwe bouwenveloppen in ontwerp.

De stedenbouwkundige hoofdprincipes en het bijbehorende programma die in het SP 2006 en de Aanvulling zijn vastgelegd zijn leidend voor de ontwikkeling van de Houthaven en zijn daarom in het voorliggende bestemmingsplan vastgelegd op de plankaart en in de uitwerkingsregels. Daarin zijn de structuur van de bestemmingen en de maximale bebouwingsmogelijkheden vastgelegd. Afhankelijk van de beoogde invulling van het eiland is een woonbestemming of gemengde bestemming gegeven. Op de eilanden waar de woonfunctie overheerst is een woonbestemming gegeven, waarbij niet-woonfuncties slechts in beperkte mate mogelijk zijn. Op de eilanden waar een grotere functiemenging wordt nagestreefd zijn gemengde bestemmingen gegeven. In de voorschriften van de bestemming is opgenomen dat woningen, bedrijven, kantoren, tuinen, verkeersareaal, openbare ruimte, groen en parkeren zijn toegestaan. In de planvoorschriften is in zowel de woonbestemming als de gemengde bestemmingen het programma in oppervlak begrensd.

5.1.4 Planologisch en stedenbouwkundig beheer

Op de plankaart en in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan wordt een enigszins ruimere bouwregeling opgenomen dan de bouwenveloppen. De stedenbouwkundige hoofdprincipes worden vastgelegd, maar de verdere detaillering niet. Op de kaart worden daarom uitsluitend de contouren, de bouwhoogtes en de uiterste bouwgrenzen weergegeven. Eventuele verschuivingen van gevels binnen de kaders van de bouwenvelop zijn dan mogelijk, mits de bestemmingsgrenzen niet worden overschreden. Daardoor zullen de te ontwerpen bouwaanvragen altijd binnen de kaders van het bestemmingsplan vergund kunnen worden. Wat betreft de bouwhoogtes is de hoogste bouwhoogte binnen de bouwenvelop als maximale bouwhoogte op de plankaart gehanteerd. Hiermee wordt zeker gesteld dat alle aanvaardbare hoogtes daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden.

Het bestemmingsplan vertegenwoordigt daarmee de planologisch aanvaardbare bebouwings- en gebruiksmogelijkheden op het niveau van hoofdprincipes, maar wanneer de stadswijk is gerealiseerd is terughoudendheid bij aanpassingen of aanvullingen veelal nodig. De ontwerpen van de

bouwblokken worden zorgvuldig en in samenhang ontworpen. Latere, niet in samenhang ontworpen aanpassingen kunnen de ruimtelijke kwaliteit bedreigen.

Een te globale regeling in het bestemmingsplan die zich beperkt tot het vastleggen van de hoofdprincipes kan voor beheersproblemen zorgen. Nadat de ontwikkeling gereed is kunnen zich particuliere initiatieven voordoen die passen binnen het bestemmingsplan, maar niettemin onwenselijk zijn. In de uitwerkingsplannen kan daarom een nader detaillering van de bouw- en gebruiksregels worden vastgesteld.

5.2 Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging

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

- bedrijfscategorieën

In de Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging is een aantal bedrijven opgenomen welke uit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in een gebied met functiemenging.

In de lijst is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. Categorie A bedrijven zijn relatief weinig milieubelastend voor de omgeving en kunnen daarom worden gevestigd in panden waar ook wordt gewoond. De eisen die het Bouwbesluit stelt aan de scheiding tussen wonen en bedrijven zijn toereikend.

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

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

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

- toepassing in bestemmingsplan Houthaven

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

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

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

vertaald door categorie A bedrijven toe te staan in panden waar ook wordt gewoond. Ook bij bedrijf aan huis is uitsluitend een categorie A bedrijf toegestaan. De categorie B bedrijven zijn alleen toegestaan in panden alwaar geen woningen zijn toegestaan.

Categorie C bedrijven zijn uitsluitend toegestaan in de bouwblokken die goed ontsloten worden door de grotere wegen. Voor dit plangebied zijn dit Blok 0, het Cluster en het Entreegebouw langs de Haparandaweg, Archangelweg en de Spaarndammerdijk.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging is nader toegesneden op de situatie in de Houthaven. Zo is een aantal bedrijven categorie B ingedeeld bij categorie A, waarbij het bruto vloeroppervlak is beperkt tot 100 m². Bedrijven groter dan 100 m² zijn aangewezen als categorie B. Op deze wijze worden meer soorten kleine ambachtelijke bedrijven mogelijk gemaakt in panden waar ook wordt gewoond, hetgeen in het stedelijke gebied in Westerpark (en andere stadsdelen) reeds veelvuldig voorkomt en vanuit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar is.

5.3 Standaardisatie en digitalisering

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

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

Het nieuwe Bro stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de ro-standaarden voor de digitalisering wordt vastgesteld en dat daarvan tevens een analoge verbeelding wordt vastgesteld. Van een bestemmingsplan, vastgesteld na 1 juli 2009, is er dus altijd een digitale en analoge (papieren) verschijningsvorm. Deze zijn beide (rechts)geldig.

Het gevolg van het uitstellen van de digitale verplichting is dat in de periode van 1 juli 2008 tot 1 juli 2009 beide planvormen rechtsgeldig zijn, maar het digitale plan kan ontbreken. Als er verschillen zijn tussen de analoge en digitale versie, dan is de inhoud van het analoge plan beslissend. Indien er geen digitaal plan volgens de standaarden voor digitalisering wordt gemaakt dient in de periode van 1 juli 2008 tot 1 juli 2009 een nieuwe analoog plan wel in pdf-vorm te worden vastgesteld. Dit is een gevolg van de tekst van artikel 3.8 Wro, waarin wordt gesteld dat een bestemmingsplan in elektronische vorm dient te worden vastgesteld.

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

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

5.4 Opbouw van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een plankaart (deel IA), een kaart met wijzigingsregels (deel IB), regels (deel II) en een toelichting. De plankaart en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

5.4.1 Plankaart, kaart wijzigingsregels en kadastrale kaart

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

Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaart te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaart weergegeven.

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

5.4.2 Regels

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Bestemmingsomschrijving
- Uitwerkingsregels
- Bouwregels
- Ontheffing van de bouwregels
- Aanlegvergunning

In de bestemmingsomschrijving wordt beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels wordt weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden worden maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen



zijnde. In een aantal gevallen is in afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden mogelijk, in sommige gevallen is dit slechts mogelijk na het verlenen van een ontheffing door het dagelijks bestuur.

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

6. Milieuaspecten

6.1 Bodem

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

Eilanden

Recente bodemonderzoeken hebben aangetoond dat in het gebied plaatselijk ernstige verontreinigingen met zware metalen, pak's en minerale olie aanwezig zijn. Deze behoren tot de diffuus verontreinigde Amsterdamse ophooglaag. Tevens zijn locaties met potentieel mobiele verontreiniging met PAK's, minerale olie en/of fenolen aanwezig (in grond en grondwater). De mobiele verontreiniging zal wordt volledig verwijderd. De immobiele ernstige verontreiniging zal worden geïsoleerd, of verwijderd vanwege de aanleg van de grachten (functionele sanering).

Ten behoeve van het bouwrijp maken van de eilanden in de Houthaven is het Saneringsplan Houthaven woonpieren opgesteld door De Ruiter Boringen en Bemalingen B.V. (10 juli 2003). Het saneringsplan uit 2003 is inmiddels herzien op basis van het gewijzigde stedenbouwkundig plan, het uitgangspunt is onveranderd. De datum van de herziening is 26 maart 2007.

Westzijde plangebied (Blok 0 & entreegebouw)

Aan de westkant van het plangebied was voorheen een bedrijventerrein gepland. Hier is in 2002 een bodemsanering uitgevoerd. Inmiddels is de beoogde functie veranderd. Er wordt nog nader onderzocht of de bodemkwaliteit geschikt is voor de bestemming wonen en werken (voorheen: werken). Het stadsdeel is hierover in overleg met de Dienst Milieu en Bouwtoezicht.

Pontsteiger

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

Tunneltracé

In 1998 is een bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat (OMEGAM, 24 februari 1998). Hieruit blijkt dat in het huidige dijklichaam en in het grondwater matige tot sterke verontreinigingen met metalen aanwezig zijn. Een deel van deze grond kan na ontgraving niet worden hergebruikt en zal moeten worden afgevoerd.

De overige grond kan geïsoleerd dan wel ongeïsoleerd worden hergebruikt. Voordat het tunneltracé wordt aangelegd zal opnieuw een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd, zodat op basis van de resultaten hiervan zonodig een saneringsplan kan worden opgesteld ten behoeve van de afvoer van de grond die vrijkomt bij het aanleggen van de tunnel.

Huidige waterbodem

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

6.2 *Geluid*

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

Als uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarden worden overschreden moet onderzocht worden of geluidsbeperkende maatregelen aan de bron kunnen worden genomen om de geluidsbelasting op de gevels terug te brengen tot onder de voorkeursgrenswaarden. Indien bronmaatregelen en maatregelen in de overdracht (bijv. schermen) niet mogelijk of ontoereikend zijn kan ontheffing worden verleend van de voorkeursgrenswaarden. In de Wet en het daaruit volgende Besluit geluidhinder is benoemd voor welke gevallen dat mogelijk is en aan welke voorwaarden dan voldaan dient te worden.

Bij het voeren van een procedure tot vaststelling van hogere grenswaarden geldt dat ontheffing slechts kan worden verleend indien bronmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn. In geval het nodig is gebruik te maken van de mogelijkheid van ontheffing, dient de vaststelling van hogere waarden te hebben plaatsgevonden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan door de stadsdeelraad. Tevens dient bepaald te worden voor hoeveel woningen ontheffing wordt aangevraagd.

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

In het beleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd dat bij het vaststellen van hogere geluidswaarden of realisatie van een "dove" gevel er ook een "stille zijde" wordt gerealiseerd. Het gemeentelijk beleid bepaalt dat een stille zijde een gevel is waarop de geluidsbelasting van de in de wet geregelde geluidsoorten de voorkeursgrenswaarden niet overschrijden. Dit wordt per bron bepaald en niet gecumuleerd.

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

Voor verkeerslawaai geldt in de wet een voorkeurgrenswaarde van 48 dB. Daarbij mag bij het akoestisch onderzoek de berekende waarde met 5 dB voor stedelijke wegen worden verlaagd. Voor een situatie waarbij nieuwe woningen langs een bestaande stedelijke weg worden geprojecteerd geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

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

Noodzakelijk onderzoek

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

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

Voor spoorweglawaai is het akoestisch spoorboekje maatgevend voor de geluidsbelasting.

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

Verricht onderzoek en resultaten

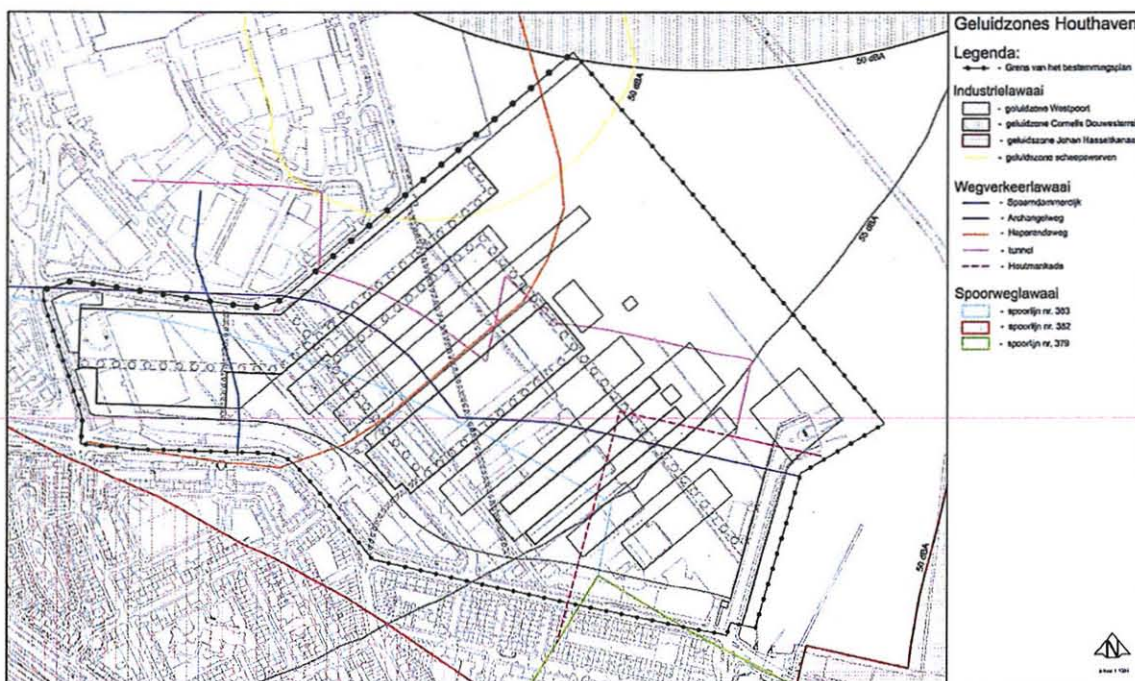
De Houthaven ligt binnen de geluidzones van industrielawaai (Westpoort en scheepswerven Minervahaven), wegverkeerslawaai (Spaarndammerdijk/Tasmanstraat, Haparandaweg en Archangelweg) en spoorweglawaai (traject Amsterdam-Haarlem en Amsterdam-Zaandam). Op de volgende afbeelding is met een aantal gekleurde lijnen weergegeven welke geluidzones aan de orde zijn. Een aantal van deze bronnen leidt daadwerkelijk tot geluidhinder in het plangebied.

Voorontwerp bestemmingsplan Houthaven

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

6 mei 2008



Op 16 april 2008 heeft TNO gerapporteerd over het onderzoek naar akoestische situatie van het project de Houthaven. Het akoestisch onderzoek is zeer omvangrijk. In de kern komt het er op neer dat de geluidbelasting is onderzocht op basis van hetgeen in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt en op basis van wat in het Stedenbouwkundig Plan is uitgewerkt.

Industrielawaai

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

Ondanks de afschermende werking van eilanden wanneer het gehele plan is gerealiseerd, wordt op elk eiland op één of meer bouwlagen de voorkeursgrenswaarde overschreden, soms aan meerdere zijden. Het grootste deel van de woningen, op de lagere bouwlagen, wordt door de gekozen verkaveling effectief afgeschermd van het Industrielawaai, waardoor de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Voor het Pontsteigergebouw worden hogere waarden vastgesteld in het kader van de vrijstellingprocedure die wordt doorlopen vooruitlopend op dit bestemmingsplan.

In de regels van het bestemmingsplan is bepaald dat het dagelijks bestuur nadere eisen kan stellen aan bouwplannen zodat dove gevels worden gerealiseerd, indien de geluidbelasting op de gevels hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze bebouwing worden dus geen hogere waarden vastgesteld, maar dove gevels voorgeschreven. Vanwege de gekozen verkaveling komt dit over het algemeen alleen voor op de hoogste bouwlagen van de bouwblokken. Woningen met een dove gevel dienen voorts voorzien te zijn van ten minste één stille (niet geluidbelaste) zijde.

Nadere eisen kunnen ook gesteld worden indien dit nodig is ter voorkoming van reflectie van geluid door bebouwing. Indien geen maatregelen zouden worden getroffen zal in een aantal situaties geluid

gereflecteerd worden ten nadele van tegenoverliggende bebouwing. Dat kan tot gevolg hebben dat de geluidbelasting op die tegenoverliggende bebouwing hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, waardoor deze bebouwing niet zou voldoen aan de eis van een stille zijde.

Verkeerslawaaai

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

Combinatie industrie- en verkeerslawaaai

Dankzij de verkavelingstructuur overschrijdt de geluidbelasting op het grootste deel van de woningen de voorkeursgrenswaarde niet. Het gericht toepassen van schuine gevels op de bovenste bouwlagen van bebouwing leidt er voorts toe dat veruit de meeste woningen die wel geluidbelast zijn voorzien kunnen worden van een stille zijde. Dat lukt niet overal, er is een aantal gevels die op één of meerdere lagen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden en daarom niet als "stil" kunnen worden gekwalificeerd.

In de meeste gevallen gaat het om gevels waarvan slechts één van de bouwlagen niet stil is. Stedenbouwkundige aanpassingen door modificaties in de verkaveling leiden voor deze situaties niet tot oplossingen. Voor het terugbrengen van de geluidbelasting op de gevel tot maximaal de voorkeursgrenswaarde moet dan gebruik worden gemaakt van afsluitbare loggia's, vliesgevels of dergelijke oplossingen op maat.

Toename wegverkeerslawaaai als gevolg van reconstructie

In het onderzoek is tevens berekend wat de toename van wegverkeerslawaaai is ten gevolge van de nieuwe verkeersintensiteiten na uitvoering van het plan. Geconstateerd is dat er geen sprake is van reconstructie van bestaande wegen.

Conclusies

Op basis van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de gekozen verkaveling en opbouw van bouwhoogten voorziet in voldoende maatregelen om te komen tot een goed woon- en leefklimaat. Door toepassing van dove en schuine gevels en dat de verkavelingstructuur er toe leidt dat verreweg het grootste deel van de woningen kan voldoen aan de gemeentelijke eis van een stille zijde. In een aantal gevallen, op een enkele bouwlaag, lukt dat niet en zijn loggia's of vliesgevels nodig. Op enkele locaties zal het stadsdeel nader onderzoek doen naar oplossingen door beperking van geluidgevoelige functies of aanpassingen aan de bouwmassa.

6.3 Kabels, leidingen en straalpaden

In of nabij het plangebied is geen nationale of regionale kabel- en leidingenstrook gelegen waar rekening mee gehouden moet worden. Tevens is er in de nabijheid geen hoofdtransportleiding voor gas aanwezig. Tijdens de bouwwerkzaamheden dient echter wel rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van huisaansluitingen en eventueel overige kabels en leidingen in of nabij het plangebied.

Blijkens het streekplan Noord-Holland Zuid zijn er geen straalpaden in of nabij het plangebied gelegen waardoor de voorgestelde maximale bouwhoogtes worden beperkt.

6.4 Externe veiligheid

6.4.1 Inrichtingen met gevaarlijke stoffen

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

Het onderzoeksbureau AVIV heeft op 29 februari 2008 gerapporteerd over haar onderzoek naar risicovolle inrichtingen die het plangebied mogelijk kunnen beïnvloeden (rapport "Externe veiligheidsrisico's planvorming Houthaven"). Onderzocht zijn de opslag van ammoniak bij Amsterdam Fertilizers (Amfert), opslag van toxische verbrandingsproducten bij Chemtura Netherlands en de aanwezigheid van een LPG-tankstation aan de Spaarndammerdijk. Door AVIV is inzicht gegeven in de omvang van de risicozonering rond de inrichtingen en wordt aangegeven in hoeverre de herontwikkeling binnen het invloedsgebied ligt van deze inrichtingen.

Voor zowel Amfert als Chemtura is het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend met Safeti-NL, de door de minister aangewezen rekenmethodiek voor het BEVI. Volgens het onderzoek reikt het invloedsgebied van Amfert ten aanzien van het groepsrisico tot maximaal 1.120 meter vanaf de ammoniakopslag. Het gehele plangebied ligt op een afstand groter dan 1.120 meter en de woningen en andere functies binnen de herontwikkeling liggen op een afstand van minimaal 1.558 meter ten opzichte van de ammoniakopslag.

Het plangebied Houthaven ligt daarmee buiten het invloedsgebied van Amfert zodat de risicozones van Amfert conform art. 2, lid 2a van het BEVI niet van toepassing zijn op dit plan. Het plan leidt niet tot een toename van het groepsrisico van Amfert.

Uit de berekeningen van AVIV blijkt dat het invloedsgebied van Chemtura is te begrenzen tot een afstand van maximaal 1.000 meter rond de inrichting. Op grotere afstand leidt nieuwe bebouwing niet tot een toename van het groepsrisico. Het gehele plangebied Houthaven ligt buiten het invloedsgebied van 1.000 meter, zodat de risicozones van Chemtura conform art. 2, lid 2a van het BEVI niet van toepassing zijn op dit plan. Het plan leidt niet tot een toename van het groepsrisico van Chemtura.

Ten aanzien van het LPG-tankstation wordt vastgesteld dat het invloedsgebied ten aanzien van het groepsrisico een afstand heeft van 150 meter rondom het vulpunt. Omdat het LPG-vulpunt zal verdwijnen ten tijde van de herontwikkeling van de Houthaven vormt het geen belemmering voor het plan.

Op basis van het onderzoek van AVIV kan geconcludeerd worden dat de aanwezige BEVI-inrichtingen geen belemmering zijn voor de Houthaven. Het plangebied ligt niet binnen een invloedsgebied van een BEVI-inrichting, zodat het BEVI niet van toepassing is op dit ruimtelijk besluit.

6.4.2 Transport van gevaarlijke stoffen

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

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

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

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

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

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

Op basis van de resultaten kan geconcludeerd worden dat de herontwikkeling van de Houthaven geen invloed heeft op het plaatsgebonden risico of groepsrisico van de onderzochte transportroutes. In het kader van externe veiligheid is de herontwikkeling uitvoerbaar.

6.5 Waterhuishouding

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

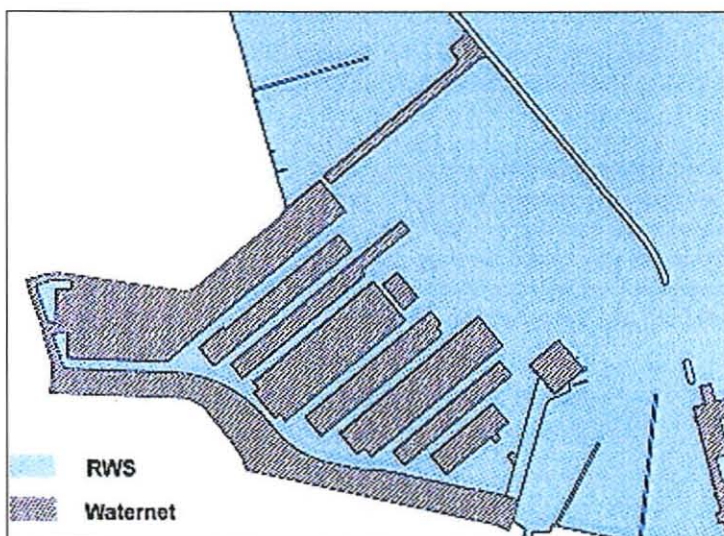
Ten behoeve van de watertoets dient de toelichting bij een bestemmingsplan te voorzien in een waterparagraaf. De 'Watertoets' is een verplicht onderdeel voor ruimtelijke plannen die effect (kunnen) hebben op het watersysteem. De 'Watertoets' is echter niet alleen een toets, maar het hele proces van informeren,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

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

Beheergebieden

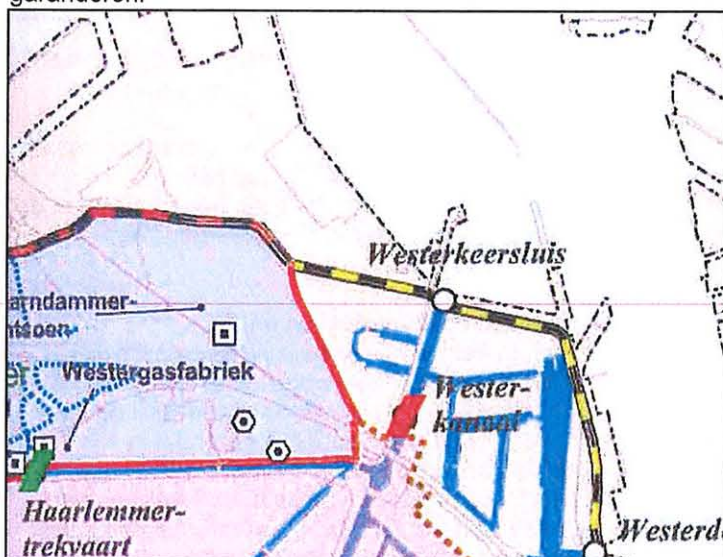
De huidige grens tussen land en water is de grens tussen de beheergebieden en verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat en Waternet. In het Besluit Aanwijzing Zijwateren (BAZ) wordt geregeld wat onder het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer (watertoets, WWH, WVO) van Rijkswaterstaat valt. Hierbij geldt dat bevaarbare zijwateren in bebouwde kom onder dit beheer van Rijkswaterstaat valt. Rijkswaterstaat blijft dan ook verantwoordelijk voor het water dat in verbinding met het in IJ staat. Rijkswaterstaat delegeert echter het dagelijks beheer, waaronder het beheer voor de bevaarbaarheid (het zogenaamde onderhoudsbaggeren) aan respectievelijk Haven (ter plaatse van de binnenscheepvaart) en aan het stadsdeel (ter plaatse van de watergangen tussen de eilanden)

De nieuwe grens tussen het land en het water zal daarom wederom de grens worden tussen de beheergebieden. Waternet wordt daarmee verantwoordelijk voor het waterbeheer op de eilanden. Op onderstaand kaartje wordt de indeling aangegeven.



Waterkering

De waterkering onder de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat wordt middels regelgeving van de integrale keur van het Hoogheemraadschap beschermd om de waterkerende werking blijvend te kunnen garanderen.

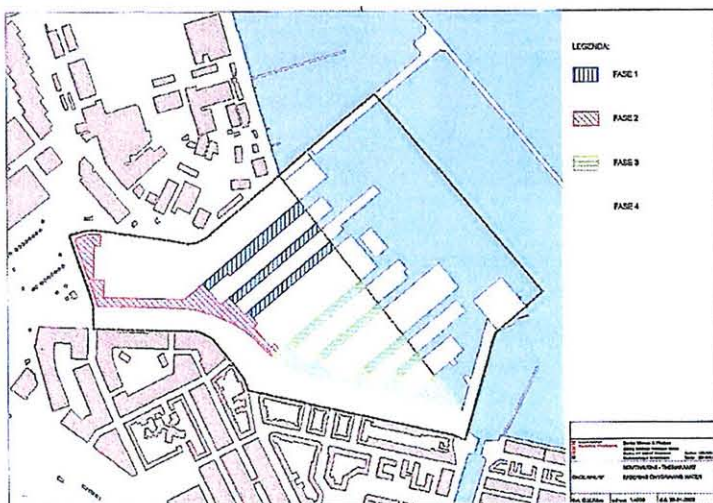


De mogelijkheden van de realisatie van de tunnel in relatie tot de functie van de waterkering moet nauwgezet worden gezien. De tunnels ligt buiten het tracé dat staat aangemerkt als hoogwaterkering, maar bevindt zich binnen de invloedssfeer van deze kering. In overleg wordt afgestemd op welke wijze de tunnel kan worden aangelegd zodat de functie van de waterkering gegarandeerd blijft. Het is mogelijk om op de verbodsregels in de integrale keur "onthefing" aan te vragen. Het verdere overleg zal leiden tot een ontheffingsaanvraag door het stadsdeel. In de ontheffing wordt aangegeven onder welke condities en op welke wijze de tunnel gerealiseerd kan worden.

Concessie

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

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



Op de afbeelding wordt de fasering van het dempen en ontgraven weergegeven. De globale planning is als volgt.

Pontsteigercomplex

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

Eilanden 0-3

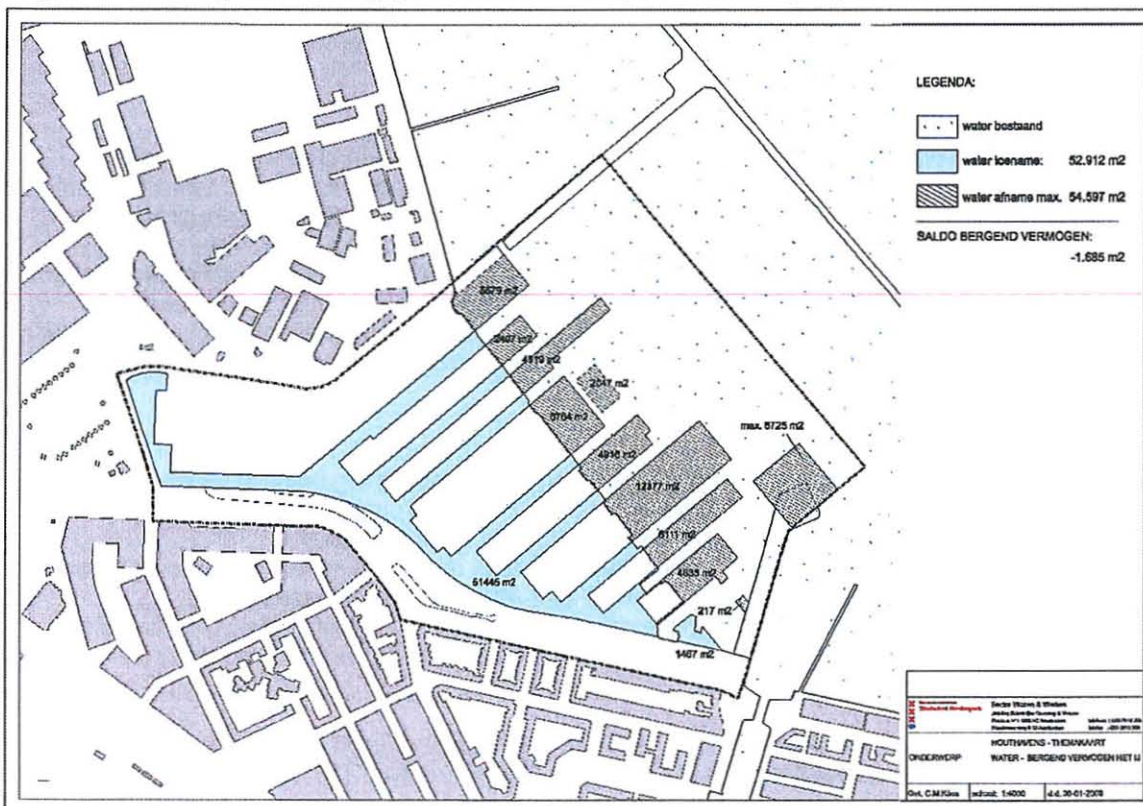
- landmaken 2009 – 2011
- bouwen 2011 – 2016
- ontgraven 2015 – 2017

Eilanden 4-7

- landmaken 2012 – 2014
- bouwen 2015 – 2019
- ontgraven 2018 – 2020

Waterkwantiteit

Voor het plan is een waterbalans opgesteld. Er wordt in totaal 54.597 m² water gedempt en 52.912 m² water toegevoegd. De waterbalans kent derhalve een negatief saldo van 1.685 m². Op de volgende afbeelding wordt weergegeven waar het dempen en toevoegen plaatsvindt.



In de genoemde getallen van deze waterbalans is de verbindingsdam niet opgenomen, daar deze door Haven Amsterdam wordt gerealiseerd en in haar eigen gebied wordt gecompenseerd. Het Pontsteigergebouw is opgenomen als dempingslocatie.

Maaiveldpeil

De Spaarndammerdijk/-Tasmanstraat is onderdeel van de oude zeedijk die Amsterdam beschermde tegen het wassende water van het IJ. De minimale kruinhoogte van deze waterkering is NAP + 2,0 m. De waterkering heeft primair de functie te voorkomen dat het achterland inundeert. In de loop der tijden is het Houthavengebied buitendijks aangeplempt.

Om inundatie (= onder water lopen) in de Houthaven te voorkomen is ofwel de bouw van een waterkering, ofwel aanpassing van het maaiveldniveau/ vloerpeil van de woningen noodzakelijk. Voor de Houthavens is gekozen voor de laatste oplossing.

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

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

Voor het watersysteem Noordzeekanaalboezem geldt in het kader van een peilbesluit de gemiddelde waterstand van NAP - 0,40 m met als bovengrens NAP - 0,30 m en als ondergrens NAP - 0,55 m.

Sinds het pompgebraai bij de sluis in gebruik is genomen (1975) is de waterstand niet boven NAP uitgekomen.

In het plangebied Houthaven ligt de minimale maaiveld hoogte op 0,60 + NAP. Daarmee worden de buitenmuren tot een hoogte van ten minste NAP + 0,80 m. waterdicht gemaakt. Dit geldt ook voor de toegangen van de ondergrondse parkeergarages en overige voorzieningen (zie dwarsdoorsneden eilanden). Hiermee wordt volgens de in 2003 afgegeven concessie voldaan aan de veiligheidsnorm tegen overstroming van 1/1250 per jaar.

In het overleg met Rijkswaterstaat is de mogelijkheid besproken om een deel van het terrein als overstromingsgebied in te richten. Op die manier zou een bijdrage aan het bergend vermogen van het Noordzeekanaal/ 't IJ worden gerealiseerd. Wel dienen hierbij enkele kanttekeningen geplaatst te worden. Het water is brak, wat niet goed is voor gras. Het overstroombare terrein mag geen uitlopende materialen hebben en er mogen geen bestrijdingsmiddelen worden gebruikt. Ook is het Noordzeekanaal/het IJ geen zwemwater. Een aantal oevers bieden kansen om ecologisch waardevolle milieus te realiseren. Bij de uitwerking van de maaiveld plannen zal hier nadere aandacht aan besteed worden en wordt onderzocht of het realiseren van een overstromingsgebied tot de mogelijkheden behoort.

Waterkwaliteit

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

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

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

Grondwaternorm

Nieuw te ontwikkelen bouwlocaties dienen te voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm: "daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar en niet langer dan 5 dagen achtereen, minder dan 50 cm. onder het maaiveld staan. Uit eerder verricht onderzoek is gebleken dat indien de eilanden geheel voorzien worden van een damwand, niet voldaan wordt aan de gemeentelijke grondwaternorm. Geconcludeerd is dat minimaal op de koppen van de eilanden en ter plaatse van de dwarswegen de damwand achterwege gelaten moet worden. Hier moet een water doorlatende constructie worden toegepast die minimaal 15 m³ per dag kan afvoeren. Om het niveau van de grondwaterstand en de kwaliteit van het rioleringsstelsel te meten en te bewaken zullen in overleg met Waternet peilfilters geplaatst worden. Verwacht wordt dat de wijzigingen in het Stedenbouwkundig Plan niet wezenlijk tot een andere aanpak zal leiden. Het eerder verrichte onderzoek naar de grondwatersituatie in het Houthavengebied is geactualiseerd voor het herziene Stedenbouwkundig Plan. Hierover is op 21 december 2006 gerapporteerd door Tauw. Geconcludeerd is dat ook het herziene Stedenbouwkundig Plan voldoet aan de grondwaternorm. Per brief van 11 januari 2008 heeft Waternet ingestemd met het rapport.

Ten zuiden van de hoogwaterkering ligt de Spaarndammerbuurt. Deze buurt heeft thans te maken met grondwaterstanden die tot overlast leiden. Een verdere grondwaterstijging als gevolg van de ontwikkeling van de Houthaven moeten voorkomen worden. Met name de aanleg van de tunnel kan van invloed op de grondwaterstroming zijn. In het kader van de ontwikkeling van de tunnel is dit onderzocht door Tauw, waarover op 13 maart 2007 is gerapporteerd. Uit het onderzoek blijkt dat met

de gehanteerde uitgangspunten de aanleg van de tunnel geen ongewenste gevolgen voor de grondwaterstand in de bestaande Spaarndammerbuurt worden voorzien. In verband met de verschillen tussen de gemeten en berekende grondwaterstanden heet Waternet in haar brief van 11 januari 2008 evenwel geadviseerd een grindkoffer met drain aan te leggen aan de zuidzijde van de tunnel (met eventuele damwand) om eventuele nieuwe en toename van problemen met grondwateroverlast in de Spaarndammerbuurt voor te zijn.

6.6 Ontgrondingen

Voor de planuitvoering is er enerzijds sprake van het aanbrengen van grond en anderzijds is er sprake van het ontgraven van grond. Het aanbrengen van grond betreft ca. 450.000 m³ en het ontgraven ca. 100.000 m³. De provincie Noord-Holland geeft aan dat voor de tunnel geen ontgrondingenvergunning nodig is op basis van de Ontgrondingenwet, omdat geen sprake is van een bouwwerk. Voor het graven van grachten is eveneens geen vergunning nodig, omdat er een concessie wordt aangevraagd.

6.7 Natuurtoets

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

In 2004 is op grond van een in 2003 uitgevoerde natuurtoets ontheffing aangevraagd en verkregen voor een aantal soorten, waarvoor onder de huidige wetgeving een vrijstelling geldt. In 2006 is het gebied opnieuw geïnventariseerd. Geconcludeerd wordt, dat het aantal soorten sinds het vorige onderzoek is afgenomen en dat er onder de huidige wetgeving geen ontheffingsaanvraag nodig is. Voor wat de Flora- en faunawet betreft heeft het maken van eilanden en de bouw op de kop van het Pontsteigereiland geen consequenties, mits mitigerende maatregelen goed worden toegepast. Voorwaarde is dat bij planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met broedende vogels. De zorgplicht schrijft voor dat er zorgvuldig met de aanwezige soorten, beschermd en niet-beschermd, wordt omgegaan. Op grond hiervan dient zoveel als

redelijkerwijs mogelijk is schade aan soorten te worden voorkomen. Tijdens de werkzaamheden ontstaan er zandvlaktes, deze vormen een aantrekkelijke biotoop voor verschillende soorten vogels. Bij werkzaamheden moet er rekening mee worden gehouden, dat er vogels (kievit, scholekster, kleine plevier) op deze vlakten kunnen gaan broeden en dat de nesten van deze vogels gedurende het broedseizoen beschermd zijn. Het opgebrachte zand vormt een goede biotoop voor de rugstreeppad. Deze beschermde soort is mobiel en komt in de omgeving voor. De mogelijkheid bestaat dat de rugstreeppad het plangebied weet te bereiken. Ook tijdens de werkzaamheden kan dit het geval zijn. Indien de aanwezigheid van de rugstreeppad in het gebied wordt vastgesteld is een ontheffingsaanvraag van artikelen uit de Flora- en faunawet nodig. Naar verwachting zal deze onder voorwaarden worden verkregen.

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

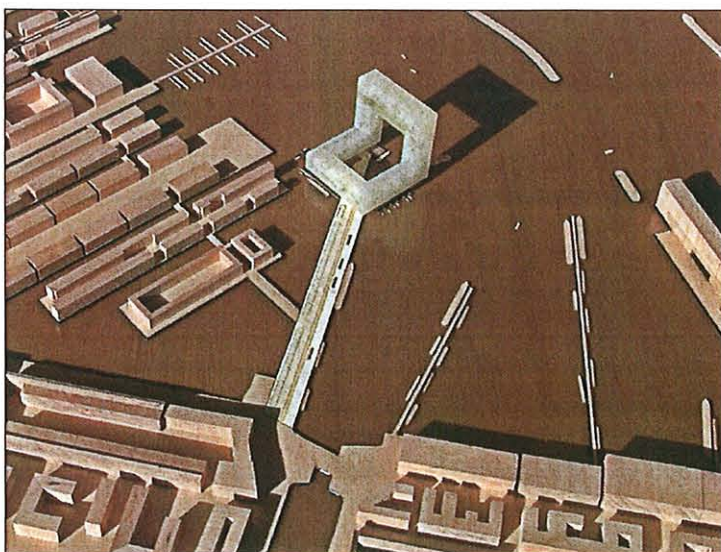
Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van beschermde gebieden, zoals de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur ((P)EHS) of Natura 2000 gebieden en er komen geen Rode lijstsoorten voor. Verder blijkt uit het rapport dat de Hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam door de ontwikkeling van de Houthaven niet wordt aangetast.

6.8 Hoogbouw

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

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

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



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

De studie naar de landschappelijke inpassing en de schaduwwerking (12 februari 2008) is aan het bestemmingsplan toegevoegd. De conclusie van de studie is dat de hoogbouw, gezien vanaf bepaalde locaties, markant aanwezig is zonder massaal te ogen. De inpassing in zijn omgeving is zorgvuldig.

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

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

6.9 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

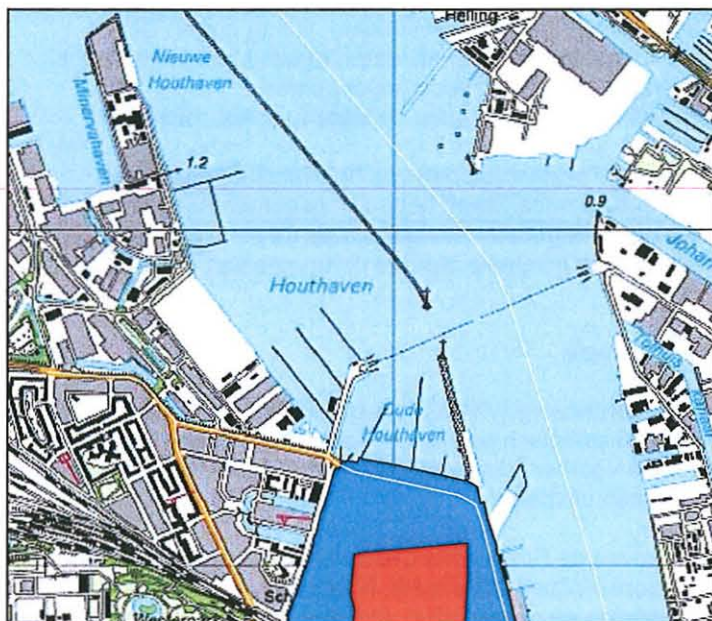
De voorgenomen ontwikkeling is in het kader van deze verkenning getoetst aan de Cultuurhistorische Waardenkaart op aanwezigheid van Rijksmonumenten, bouwkundig, historische geografisch en archeologisch waardevolle elementen. Blijkens de kaart zijn het Noordzeekanaal, de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk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

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

De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat maken onderdeel uit van een Zeewaterkerende dijk. Zeedijken zijn kenmerkend voor de landschapsontwikkeling van de Meerlanden en de stad Amsterdam geweest. De dijkkring langs het IJ en de Zuiderzee moest het steeds lager komende liggende veenland beschermen tegen overstromingen van de zee. De Tasmanstraat maakt deel uit van de Nieuwe IJdijk, deze is herkenbaar als een weg over een dijk. Uitbreidingen van de stad leidden er toe dat de dijken werden verlegd richting het noorden. De Spaarndammerdijk liep van Spaarndam naar Amsterdam, waarvan slechts nog een klein deel herkenbaar is. De dijk is voor het grootste

gedeelte verdwenen door de herinrichting van de IJ-polders tot Westelijk Havengebied. Zeewaterkerende dijken zijn niet zeldzaam.

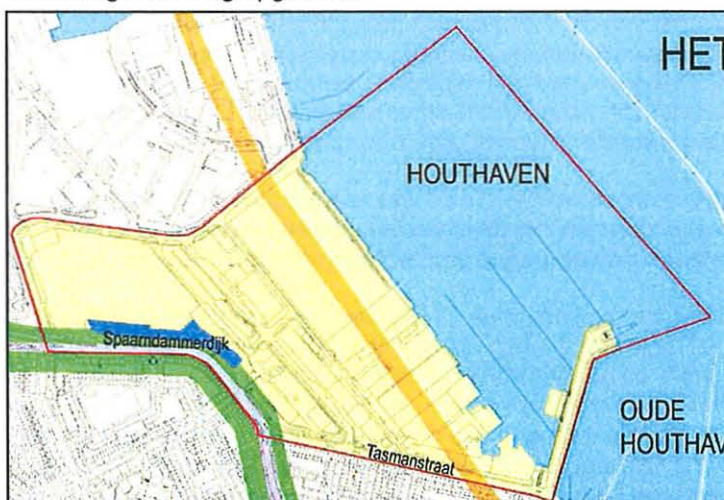
Op de navolgende afbeelding zijn het Noordzeekanaal en de zeewaterkerende dijk (Spaarndammerdijk/Tasmanstraat) met een licht groene lijn (historisch geografische lijn) weergegeven. Het paarse en rode vlak geven de archeologische en bouwkundige waarde aan. Deze vlakken zijn buiten het plangebied gelegen.



Afbeelding: uitsnede provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart

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

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



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

De volgende onderdelen worden onderscheiden:

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

Beleid zones A, B en C.

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

Beleid zones D, E en F.

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

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

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

6.10 Luchtkwaliteit

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

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

aangegeven of sprake dient te zijn van jaargemiddelden of gemiddelde concentraties over kortere perioden. Gegevens kunnen worden gegenereerd door meting of berekening. Ten aanzien van de verschillende stoffen dient op verschillende data aan de normen te worden voldaan. Onderzoek dient inzicht te geven in de waarden op deze data. Dat betreft toekomstige situaties, voor de bepaling van de toekomstige waarden zijn berekeningen noodzakelijk.

Verricht onderzoek en resultaten

Oranjewoud heeft de gevolgen van het project de Houthaven voor de luchtkwaliteit onderzocht. De ontwikkeling van de Houthaven heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit toeneemt en daarmee ook de concentraties voor de verschillende stoffen langs de wegen. Dit heeft tot gevolg dat de overschrijdingen van grenswaarden uit de Wet Milieubeheer op de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat, die zich al in de referentiesituatie voordoen, groter worden. Dit geldt voor al de onderzochte jaren 2010, 2015 en 2020. Deze toename boven de grenswaarden is in strijd met de Wet Milieubeheer.

Doordat in de plannen voor de ontwikkeling van de Houthaven ook de aanleg van een tunnel (ter plaatse van de huidige Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat) is gepland is het effect van de ontwikkelingen als geheel op de luchtkwaliteit per saldo positief. Langs de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat nemen de concentraties sterk af. Dit heeft tot gevolg dat langs al de wegen voldaan wordt aan de Wet Milieubeheer. De ontwikkeling van de Houthaven, inclusief de tunnel, leidt tot een forse afname van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan concentraties die boven de grenswaarden liggen.

In de Regeling Saldering luchtkwaliteit zijn regels gesteld over de gevallen waarin en de wijze waarop saldering toepassing kan worden gegeven. Daarin is geregeld dat de maatregelen ter vermindering van de concentratie van de stof in beginsel niet later dan gelijktijdig met de te compenseren activiteiten worden uitgevoerd. De aanleg van de tunnel moet daarom vooruitlopen op de woningbouw.

De ontwikkeling van de het Pontsteigergebouw leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en is daarom niet afhankelijk gesteld van de realisatie van de tunnel.

6.10.1 Grof stof

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG worden afstanden gegeven tot waar hinder van grof stof emissies van bedrijven kan optreden. Hierin wordt onderscheid gemaakt binnen een

bepaald type bedrijf tussen een groot en klein bedrijf. Voor een klein bedrijf gelden (uiteraard) kleinere afstanden dan voor een groot bedrijf.

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

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

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

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

6.10.2 Geur

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

Door SGS Environmental Services is in januari 2007 de huidige geurbelasting en hindersituatie van het plangebied geactualiseerd en vergeleken met de resultaten van eerder onderzoek. Nagegaan is welke geurbelasting er momenteel optreedt in het plangebied. Deze geurbelasting is vervolgens gekoppeld aan hinderinformatie, welke is verkregen door een Telefonisch Leefsituatie Onderzoek (TLO) uit september 2004. Tot slot is de verwachte ontwikkelingen van de geurbelasting van het gebied onderzocht.

Op basis van het onderzoek kan vastgesteld worden dat in de periode 1993-2004 de geurbelasting in en rondom het plangebied is afgenomen. Verwacht wordt dat in het plangebied 30% geurgehinderde zullen voorkomen, terwijl in 1993 35% werd verwacht. Ook op basis van de vigerende en in procedure zijnde milieuvergunningen van vier voor de geurbelasting belangrijkste bedrijven, is redelijkerwijs aan te nemen dat de geurbelasting op het plangebied ook in de toekomst nauwelijks zal wijzigen. De geurbelasting zal hierdoor nagenoeg ongewijzigd blijven.

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

geurbelasting in het plangebied vergelijkbaar zijn met die in de bestaande woonbuurten in de omgeving.

Toch dient rekening te worden gehouden met de bedrijven in het Westelijk havengebied. Bij een aantal bedrijven bestaat weinig draagvlak voor ontwikkeling van het gebied omdat zij hinder verwachten bij de bedrijfsvoering als gevolg van een toenemend aantal klachten afkomstig van nieuwe bewoners. Aan de randvoorwaarde voor draagvlak bij bedrijven dat bij een klacht door het bevoegde gezag wordt bepaald of hier ook daadwerkelijk sprake is van een overtreding van de vergunning moet daarom blijvend worden voldaan. De Provincie heeft in het kader hiervan ook aangegeven dat klachten van nieuwe bewoners in de huidige situatie niet direct leiden tot het aanpassen van de bestaande milieuvergunningen.

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

De stadsdeelraad van Westerpark heeft op basis van voorgaande overwegingen op 20 maart 2007 besloten dat zij de mate van geurhinder en het te verwachte aantal gehinderde aanvaardbaar vindt wat betreft de bestaande en toekomstige situatie.

6.11 Wet Luchtvaart

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn op grond van deze wet in twee uitvoeringsbesluiten vastgelegd: het luchthavenindeliningsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchtverkeer rond Schiphol.

In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom Schiphol, regels ten aanzien van uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen en de maximale geluidsbelasting.

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

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

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



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

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

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

6.12 MER(bedoelings)plicht

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

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

De projecten die MER-beoordelingsplichtig zijn bijvoorbeeld ruimtelijke plannen die voorzien in de bouw van 2000 woningen of meer, realisatie van een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer en landaanwinning van 100 ha of meer.

Noodzakelijk onderzoek

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

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

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

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

Door Oranjewoud is een MER-beoordeling uitgevoerd. De conclusie van het rapport is dat vanwege de ontwikkeling van De Houthaven geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben en dat er dus geen MER behoeft te worden gemaakt. Onderstaand wordt deze conclusie toegelicht.

Algemeen uitgangspunt

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

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

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

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

De gevolgen

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

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

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

6.13 Beperkingen ten gevolge van overige bedrijven

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Hierna wordt beschreven welke bedrijven mogelijk een belemmering vormen voor de herontwikkeling van de Houthaven, danwel of de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven beperkt wordt door de

nieuwe woningen. Voor wat betreft de gevallen waar dat nodig is wordt tevens is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om belemmeringen voor het project op te heffen.

Onderzoek en resultaat

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.14 Tunnelveiligheid

Met de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels (WARVV) is een Europese Richtlijn geïmplementeerd met als doel het bereiken van een uniform niveau van bescherming in wegtunnels. De richtlijn schrijft zowel technische als organisatorische maatregelen voor wegtunnels voor. Met deze richtlijn dient het bevoegd gezag een aantal stappen (waaronder het opstellen van documenten en inwinnen van advies) te ondernemen voordat overgegaan kan worden tot bouwvergunningverlening voor wegtunnels.

Voordat de Wet van kracht werd zijn in het kader van de implementatie van de richtlijn aanvullende beleidsmaatregelen voorgesteld op basis van de Beleidsnota Tunnelveiligheid, deel A "Proceseisen", die op 7 november 2003 aan de Tweede Kamer is aangeboden, en het in 2005 verschenen deel B "Veiligheidseisen". De nota en de komende eisen hebben niet alleen betrekking op tunnels waar de EU-richtlijn betrekking op heeft, maar ook op andere wegtunnels én op spoor-, metro- en tramtunnels. De inhoud van de Wet is blijkens de Memorie van Toelichting gebaseerd op het gestelde in deze Beleidsnota.

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

1. Risicoanalyse (artikel 6 van de WARVW);
2. Tunnelveiligheidsplan (artikel 6 van de WARVW);
3. Veiligheidsbeheersplan (artikel 7 van de WARVW).

Bij ministeriële regeling worden regels gesteld ten aanzien van:

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

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

In de wettekst van de WARVW wordt niet direct een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen (bestemmingsplan, artikel 19 WRO). Uit de Memorie van Toelichting alsmede de Nota Tunnelveiligheid blijkt dat de risicoanalyse en het tunnelveiligheidsplan een relatie hebben met een ruimtelijk plan.

Noodzakelijk onderzoek

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

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

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

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

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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



Voorontwerp bestemmingsplan Houthaven

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

6 mei 2008

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

De Commissie heeft als voorbehoud dat ze constateert dat ten aanzien van het gekozen toetsingskader en uitwerkingsniveau van de risicoanalyses te veel naar de vervolgfase van het ontwerp van de tunnel wordt doorgeschoven. Met name het aspect brandbestrijding in combinatie met hulpverlening verdient nadere uitwerking. De Commissie adviseert dan ook om nadere onderzoeken en uitwerkingen van de risicoanalyses zo snel mogelijk op te starten.

Aan het advies wordt gevolg gegeven. Zodra de resultaten van de nadere onderzoeken en uitwerkingen beschikbaar zijn worden deze verwerkt in het bestemmingsplan. Vooralsnog is er geen aanleiding te veronderstellen dat de realisatie van de tunnel niet uitvoerbaar is, omdat geconstateerde veiligheidsrisico's oplosbaar zijn binnen de in dit bestemmingsplan gestelde planologische kaders, gezien de relatief eenvoudige aard van de tunnel.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid

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

Ten behoeve van de realisatie van het plan is het nodig enkele gronden te verwerven die nog niet ter beschikking staan van het stadsdeel. Indien niet tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen is onteigening nodig.

7.2 Maatschappelijk overleg

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

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

7.3 Ambtelijk overleg

7.2.1 GDO en TAVGA

Het voorontwerp is geagendeerd bij het Goede Diensten Overleg (GDO) van 28 februari 2008.

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

7.3.1 Overleg ex artikel 10 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan zal aan de volgende instanties worden gezonden in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro:

1. Provincie Noord-Holland;
2. VROM-inspectie;
3. Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam (APC);
4. Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek;
5. Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA);
6. Waternet;
7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
8. Ministerie van Defensie;
9. Stadsdeel Amsterdam Centrum;
10. Stadsdeel Amsterdam Noord;
11. Stadsdeel Amsterdam Bos en Lommer;
12. Kamer van Koophandel (KvK);
13. Bureau Monumenten & Archeologie.