

Bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel

**Stadsdeel Westerpark
Gemeente Amsterdam**

Toelichting

Bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

12 mei 2009

INHOUDSOPGAVE

	<i>Pagina</i>
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Ligging plangebied	3
1.3 Plangrenzen	5
1.4 Opbouw van deze toelichting	5
2. Plangebied en planvorming	6
2.1 Ontstaansgeschiedenis	6
2.2 Beschrijving huidige situatie	8
2.2 Planhistorie	8
2.4 Stedenbouwkundige planvorming	10
3. Plankader	14
3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen	14
3.2 Europees en rijksbeleid	15
3.3 Provinciaal beleid	18
3.4 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam	20
3.5 Gemeentelijk beleid	22
3.6 Stadsdeelbeleid	26
4. Motivatie	28
4.1 Ruimtelijke structuur	28
4.2 Milieuhinder	28
4.3 Verkeer en parkeren	28
5. Milieuaspecten	30
5.1 Bodem	30
5.2 Geluid	30
5.3 Kabels, leidingen en straalpaden	31
5.4 Externe veiligheid	31
5.5 Waterhuishouding	35
5.6 Ontgroningen	38
5.7 Natuurtoets	38
5.8 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	39
5.9 Luchtkwaliteit	41
5.10 Wet Luchtvaart	42
5.11 MER(beoordelings)plicht	43
5.12 Tunnelveiligheid	44
5.13 Duurzaamheid	46
6. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan	47
6.1 Principe bestemmingsplanregeling	47
6.2 Relatie tussen tunnel en ontwikkeling Houthaven	47
6.3 Standaardisatie en digitalisering	47
6.4 Opbouw van het bestemmingsplan	48

7.	Uitvoerbaarheid	50
7.1	Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid	50
7.2	Maatschappelijk overleg	51
7.3	Ambtelijk overleg	51
7.4	Zienswijzen	58

Bijlagen

1. SANERINGSPLANNEN:

- Bodemonderzoek ter plaatse van de voorziene ondertunneling van de Spaarndammerdijk te Amsterdam, Omegam (24 februari 1998)
- Archiefonderzoek locatie Tunneltracé Houthaven te Amsterdam, dienst Milieu en Bouwtoezicht (24 november 2008)

2. ARCHEOLOGIE

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

3. NATUURTOETS

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

4. WATER

- Tauw: "Grondwatertoets plangebied Houthaven" (21 december 2006).
- Tauw: "Resultaten van het geohydrologisch onderzoek ter plaatse van de Houthaven" (13 maart 2007)

5. EXTERNE VEILIGHEID

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

6. VERKEER

- Goudappel Coffeng: "Verkeersafwikkeling ontwikkeling Houthaven" (13 november 2008)
- Goudappel Coffeng: Bijlagen: "Modelresultaten" en "Eetmaalintensiteiten"
- Dienst Ruimtelijke Ordening: notitie "Regeltechnisch onderzoek Spaarndammertunnel" (1 september 2008)

7. LUCHTKWALITEIT

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

8. MER-BEOORDELING

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

9. GELUID

- TNO delft "Geluidsonderzoek toekomstig woongebied Houthaven te Amsterdam" (4 november 2008)

10. TUNNELVEILIGHEID

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

11. CORRESPONDENTIE

- Haven Amsterdam: "Compensatie demping SpaarndammerHout door Haven Amsterdam" (6 november 2008)
- Haven Amsterdam: "Bevestiging prognose toevoeging bedrijfsruimte Minervahaven" (10 november 2008)
- Brandweer Amsterdam-Amstelland: "Planvorming Houthaven Amsterdam" (20 november 2008)

Bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

12 mei 2009

- Rijkswaterstaat: Compensatie negatief saldo waterbalans" (6 januari 2009)

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

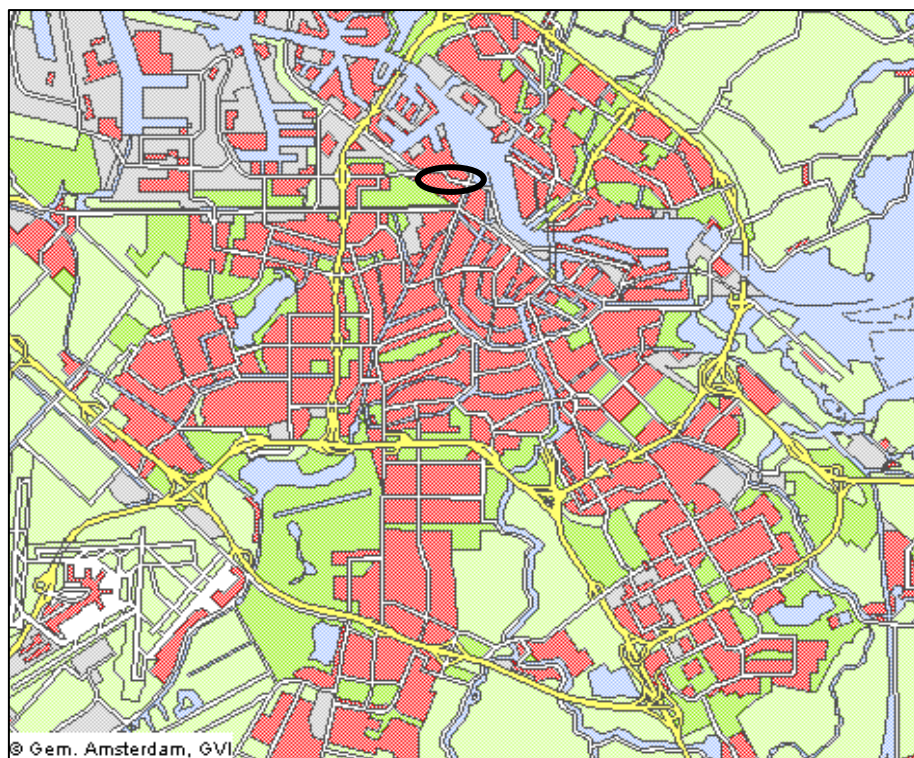
Sinds 1985 voert de gemeente Amsterdam het compacte stadbeleid. Dit beleid is erop gericht om de vraag naar woningen en werkgelegenheid zoveel mogelijk binnen de stedelijke contour op te vangen. Uitbreiding van het stedelijk gebied dient zoveel mogelijk beperkt te blijven. Met deze gedachte wordt de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

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

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

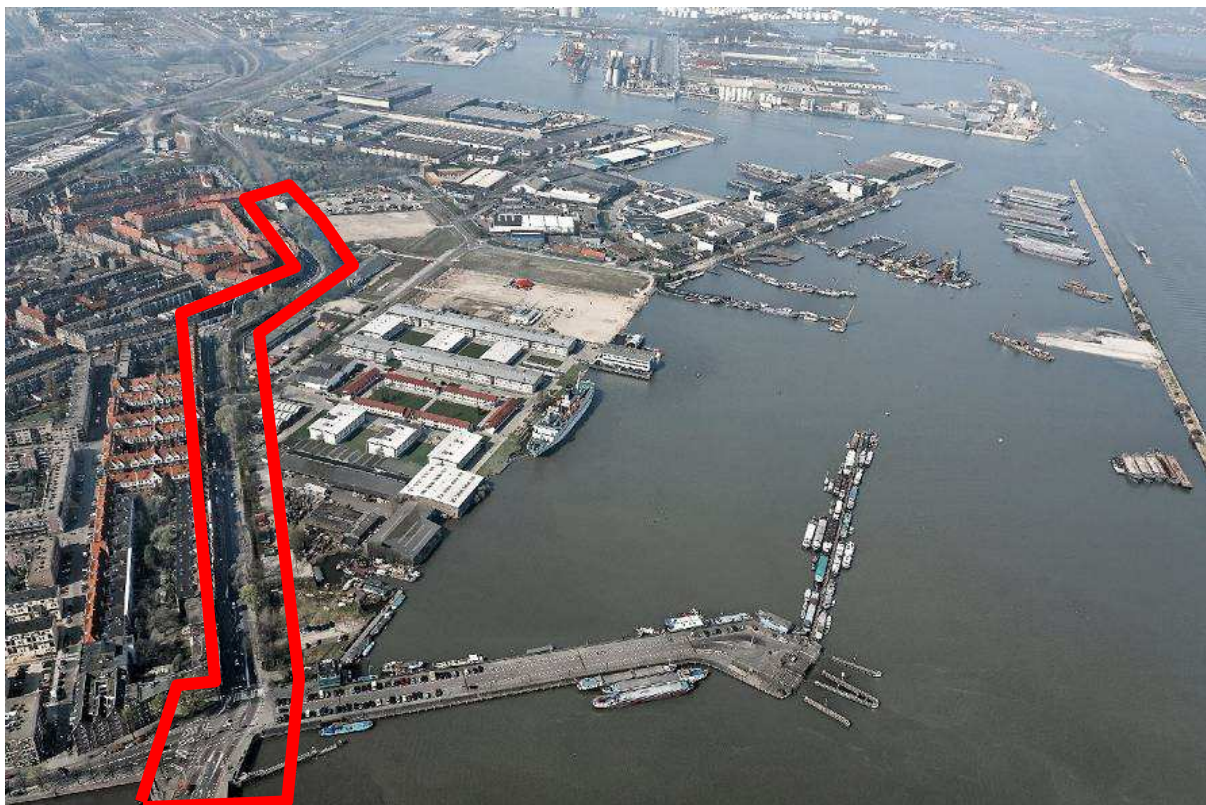
1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt noordwestelijk van de historische binnenstad van Amsterdam, oostelijk van de haven en zuidelijk van het IJ. Op de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven.



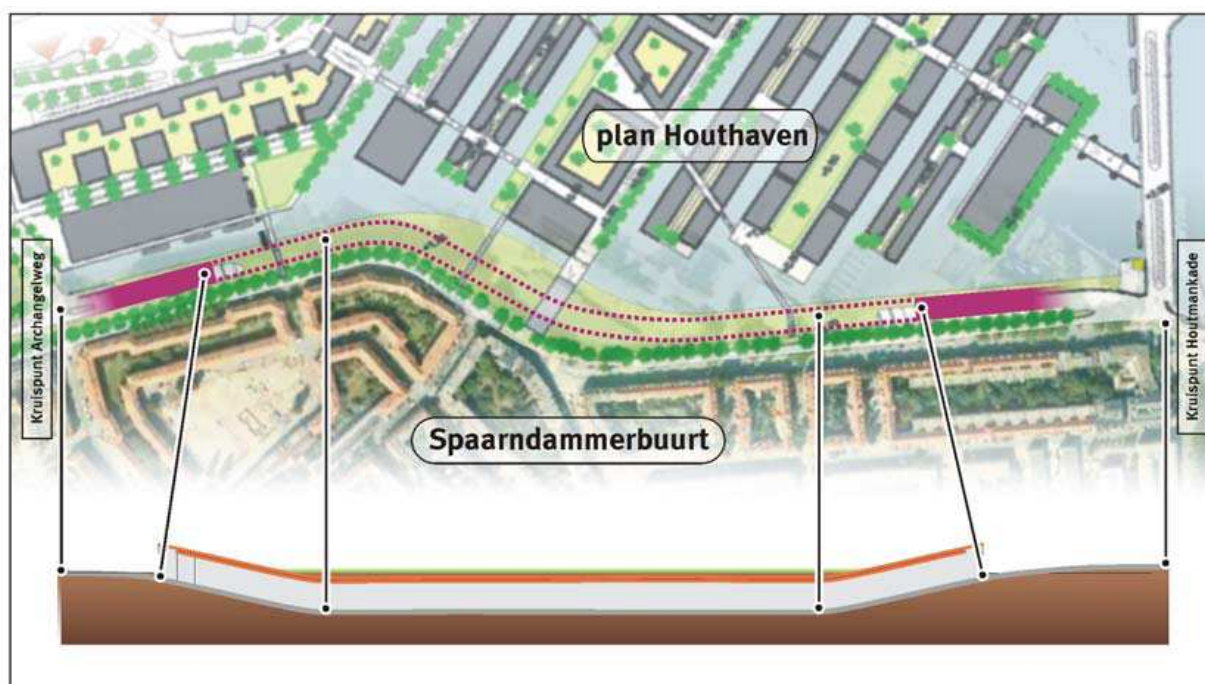
Afbeelding: ligging plangebied binnen Amsterdam

De Spaandammerdijk en de Tasmanstraat vormen een belangrijke ontsluitingsroute voor de binnenstad van Amsterdam en behoren tot de hoofdontsluiting van Amsterdam en de regio. Zij zijn tevens onderdeel van de oude Zeedijk die Amsterdam beschermt tegen het water van het IJ, dat vroeger in open verbinding stond met de Zuiderzee.



Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich de Houthaven, waar de ontwikkeling van een nieuw woon- en werkgebied wordt voorzien. Uitgegaan wordt van de realisatie van maximaal 2.250 woningen en 90.000 m² niet-woonfuncties. Voor die ontwikkeling is, gelijktijdig met het bestemmingsplan 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel', het bestemmingsplan 'De Houthaven' vastgesteld en is het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' in procedure gebracht.

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



1.3 Plangrenzen

Het plangebied betreft de noordelijke helft van de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat alsmede een zone van 30 tot 50 meter noordelijk daarvan. De zuidelijke plangrens ligt op het hart van de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat, de noordelijke grens loopt over de huidige bedrijfsterreinen. het bestemmingsplan strekt zich voorts uit van de kruising met de Archangelweg aan de westzijde tot aan het hart van de brug over het Westerkanaal aan de oostzijde.

1.4 Opbouw van deze toelichting

In hoofdstuk 2 is de ontstaansgeschiedenis en de huidige situatie van het plangebied beschreven. Vervolgens volgt er een beschrijving van de planhistorie en is het stedenbouwkundig plan Houthaven beschreven.

In hoofdstuk 3 is de aanleg van het Dijkpark en de tunnel getoetst aan het ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie, de gemeente en het stadsdeel.

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

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

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

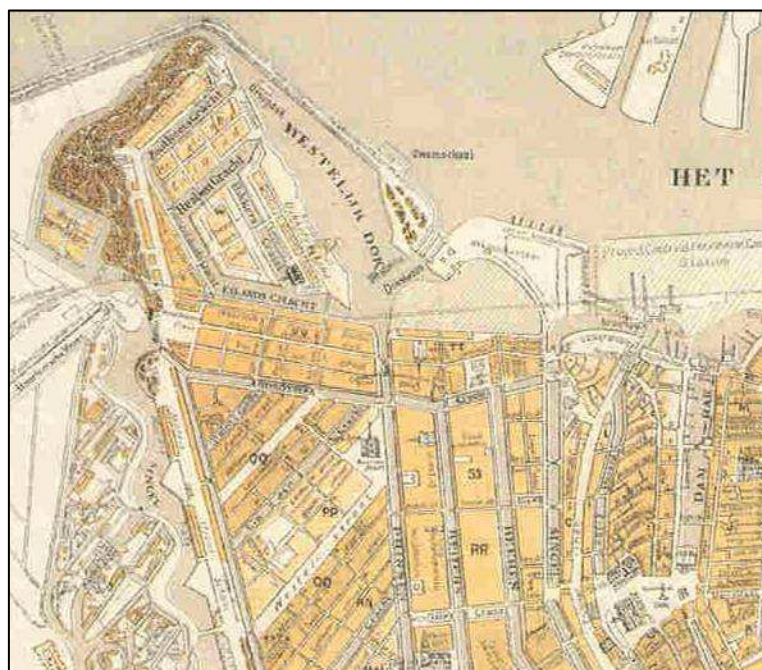
2. Plangebied en planvorming

2.1 Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied Houthavens ligt in de voormalige Overbrakerbuitenpolder, ook wel Sloten Buiten Dijks genoemd. De Overbrakerpolders lagen in het gebied tussen IJ, Kostverloren Vaart, Nieuwe Meer en Haarlemmermeer. In 1220 gaf graaf Willem I toestemming tot het opwerpen van een stormvloedkering, de huidige Spaarndammer- of Haarlemmerdijk. Deze IJdijk moest het achterland beschermen tegen de overstromingen die het gebied rond Amsterdam al lang, en met name in de twaalfde eeuw, teisterden. Aangezien Sloten, Osdorp, De Vrije Geer en Sloterdijk hun onderhoudsplicht onvoldoende nakwamen, met verschillende dijkdoorbraken als gevolg, heeft in 1593 het Hoogheemraadschap Rijnland het onderhoud van de dijk op zich genomen. De kronkelige dijk was geruime tijd de enige verbinding over land tussen Amsterdam en Haarlem tot in 1632 door beide steden samen de Haarlemmertrekvaart en -weg werd aangelegd. Tussen de Haarlemmertrekvaart en de dijk lag de Overbrakerbinnenpolder. Het gebied ten noorden van de dijk was van oudsher een buitendijs stuk land, beschermd door een zomerdijk (Kadijk) en werd de Overbrakerbuitenpolder genoemd. Op de kaart van Blaeu uit 1649 werd dit als het Rietlant aangeduid. Waarschijnlijk strekte deze buitenpolder zich voor de stormvloeden van de twaalfde eeuw veel verder naar het noorden uit, in het latere IJ. De bestemming van de Overbrakerpolders was lange tijd agrarisch, met langs de dijk wat buitenverblijven van Amsterdammers.

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

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



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

Omdat eind 19^e eeuw de Amsterdamse haven uit een dal kroop en het Westerdok niet meer geschikt was om de grotere zeeschepen te ontvangen moesten er nieuwe, grotere houthavens buiten de stad

worden gebouwd. In 1873 werd buiten de Haarlemmerpoort de Nieuwe Houthaven, de huidige Houthaven, en later ook de strekdam aangelegd. De houthavens breidden zich in de loop der tijd uit tot aan de Spaarndammerdijk. In 1878 werd het gedeelte tussen het Westerkanaal (Houtmankade) en de Spaarndammerdijk omgedoopt tot Tasmanstraat.

In 1889 besloot de gemeenteraad om de houthavens aan te sluiten op het spoorwegennet. De verwijzing naar de houthavens heeft betrekking op de drie havens ten westen van de Amsterdamse binnenstad, de Oude Houthaven, de Houthaven en de Nieuwe Houthaven. Deze havens boden plaats aan op- en overslag van bomen uit verschillende delen van de wereld. In 1920 werd de Spaarndammerbuurt aangelegd als uitbreiding van de stad.

Op onderstaande afbeelding zijn de havens weergegeven.



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

Door de jaren heen bleven de schepen groeien en nam ook het transport over het land steeds verder toe. De vracht van de schepen werd vaker al in het Westelijk Havengebied overgeladen op kleinere vaartuigen en de treinen en vrachtwagens gingen steeds vaker hout vervoeren. De spoorverbinding werd verlegd naar het westelijk havengebied en de binnenvaarthaven in de Oude Houthaven kreeg een andere inrichting. Door de komst van betonnen heipalen nam de vraag naar houten heipalen af.



De houthaven met haar boomstammen in het water verloor haar functie. De waterlopen tussen de pieren in de Houthaven werden gedempt en er vestigden zich nieuwe bedrijven. Door het komen en gaan van bedrijven, het aanmeren van woonschepen en de tijdelijke studentenwoningen veranderde het gebied steeds meer in een woonwerk gebied.

Afbeelding: uitsnede Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Met rood omlijnd de Spaarndammerdijk / Tasmanstraat.

Veel bedrijven die in het gebied gevestigd waren, werden steeds meer afhankelijk van het transport over het land en verlieten het gebied, zonder dat daarvoor nieuwe bedrijven in de plaats kwamen.

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

2.2 Beschrijving huidige situatie

De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat is één van de westelijke corridors van de stad tussen Centraal Station en de Rijksweg A10.

Het plangebied is een overgangsgebied van de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt naar het IJ en het Westelijk Havengebied. In de huidige situatie zijn in de Houthaven nog slechts enkele bedrijven en opslagruimte gevestigd, ook binnen het bestemmingsplangebied van het Dijkpark en Tunnel. Langs de Spaarndammerdijk ter hoogte van de Archangelweg ligt een LPG-tankstation. Van oudsher bevindt zich in het gebied nog houthandel Ambagtsheer.



Afbeeldingen: foto's van de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat

Buiten dit bestemmingsplangebied is in de Houthaven een groot gedeelte van het gedempte gebied ingericht met tijdelijk functies zoals studentenwoningen, het 4^e Gymnasium, een stadsstrand, horeca (Pontdertien) en broedplaatsen en worden bestaande gebouwen tijdelijk gebruikt.

2.3 Planhistorie

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

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

Begin 1994 gaf het gemeentebestuur van Amsterdam opdracht voor de herontwikkeling van de Houthaven. Dit resulteerde in eerste instantie een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor de bouw van 1.800 woningen en 85.000 m² bedrijfsruimten. Door bezwaren vanuit de Amsterdamse industrie tegen met name de woningbouw werden de plannen opgeschort.

Nadat uit milieuonderzoek en uit de uitgifte van een milieuvergunning door Gedeputeerde Staten aan het bedrijf Cargill bleek dat woningbouw de bedrijfsbelangen niet aantast, is door de gemeenteraad bij besluit van 11 juni 1997 besloten de planontwikkeling te hervatten. Als politiek compromis werd de helft van het woningbouwprogramma verplaatst naar het Zeeburgereiland. Dit heeft geresulteerd in

programma voor de Houthaven van 900 woningen, 45.000 m² bedrijfsvloeroppervlak en 70 woonschepen op het “droge” deel van de Houthaven. Enerzijds werd met de halvering van het programma een gebaar gemaakt naar de industrie. Anderzijds past het aantal van 900 woningen binnen de door bij vaststelling van het structuurplan “Amsterdam Open Stad” aangenomen motie “mevr. Agsteribbe c.s.”. Voormelde motie bepaalt dat het Zeeburgereiland in principe de taakstelling dient op te vangen van de woningen die niet in de Houthaven worden gerealiseerd. Blijkt dit niet mogelijk dan wordt het NSM-terrein als aanvullende locatie aangewezen. In 1998 is het SPvE bestuurlijk vastgesteld.

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

De Houthaven was aanvankelijk opgenomen in het globale bestemmingsplan “IJ-oeveren” dat onder de verantwoordelijkheid van de gemeente is opgesteld en in procedure gebracht. Tegen het bestemmingsplan werden bezwaren ingediend. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) heeft bij uitspraak van 9 juni 1998 het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) tot goedkeuring van het bestemmingsplan “IJ-oeveren” vernietigd. Op basis hiervan is door de gemeente besloten de procedure voor het bestemmingsplan “IJ-oeveren” stop te zetten.

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

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

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

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

2.4 Stedenbouwkundige planvorming

Beleidsplan SpaarndammerHout

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

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

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

Strategisch Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout

Het Strategisch Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout (SPORS) uit 2001 is onderdeel van het integrale beleid dat Stadsdeel Westerpark ontwikkelt voor het project SpaarndammerHout.

Doelstelling van het SPORS is een kwalitatief goede openbare ruimte in de SpaarndammerHout te garanderen door middel van het omschrijven van aanbevelingen die betrekking hebben op de volgende onderwerpen:

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

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

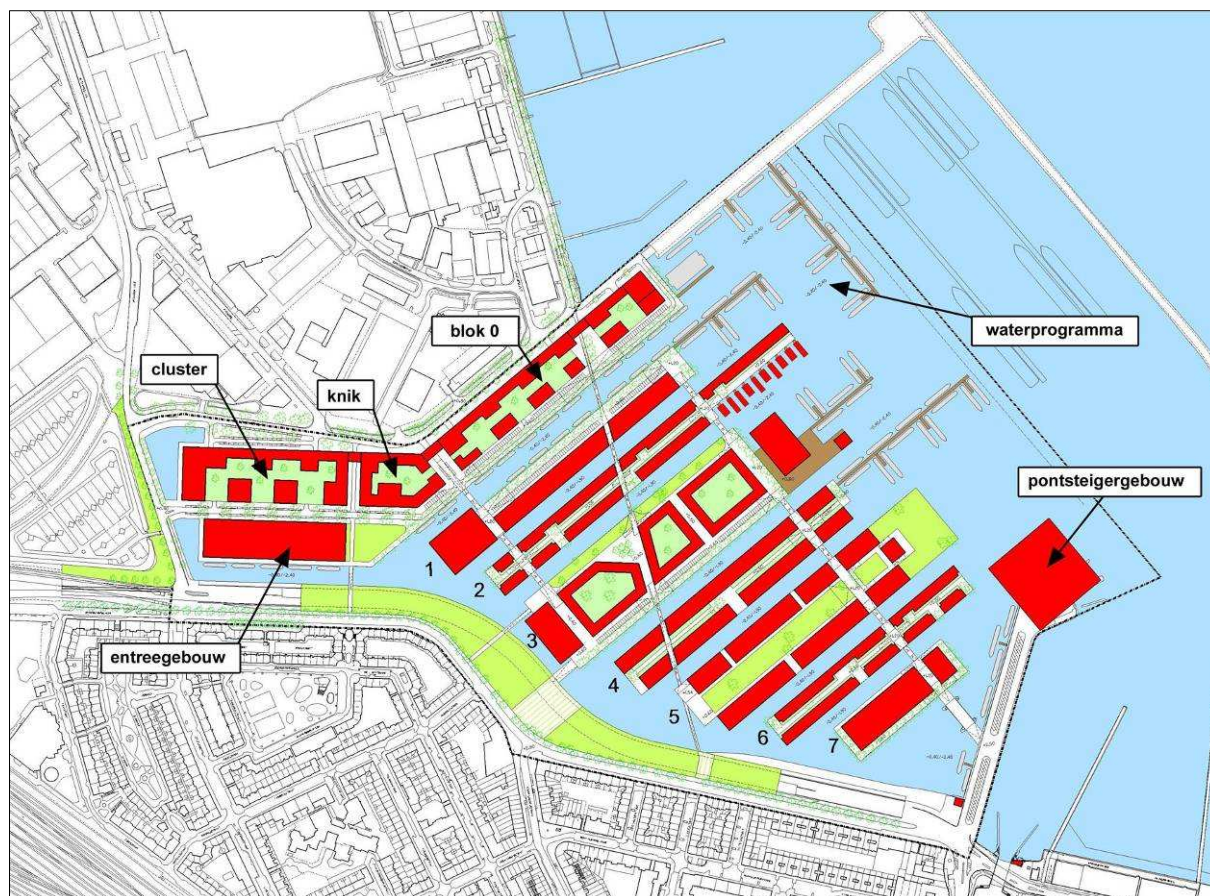
Wat betreft de Houthaven zijn met name de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte, de aansluiting tussen de eilanden onderling en met het “vaste” land en de mogelijkheid voor het eventueel invoeren/aanpassen van diverse openbaar vervoerverbindingen per boot van belang. Zo zijn de voetbruggen tussen het Dijkpark en de nieuwe wooneilanden van cruciaal belang voor de beoogde samenhang tussen de “nieuwe” en de “oude” buurt.

Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout

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

Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen

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



Tussen de dijk en het water wordt een langgerekte Dijkpark aangelegd. De ruimte is primair bedoeld voor recreëren. Onder deze Dijkpark moet een weg in een verkeerstunnel het doorgaande verkeer geleiden. Het doorgaande verkeer dat nu nog over de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat wordt geleid komt daarmee ondergronds te liggen voor het traject vanaf de Pontsteiger tot en met het Cluster/Entreegebouw.

Beeldkwaliteitplan

Op 3 juli 2007 heeft het Dagelijks Bestuur het Beeldkwaliteitplan Houthaven vastgesteld. Het plan is tot stand gekomen in overleg met de welstandscommissie en de ontwikkelende partijen in de Houthaven. Het plan heeft tot doel de gewenste architectonische uitgangspunten in het Stedenbouwkundig Plan te waarborgen. Het is voorts bedoeld om over de gewenste beeldkwaliteit helder te kunnen communiceren en om ervoor te zorgen dat er voor de welstandscommissie een basis is om over de gewenste beeldkwaliteit te kunnen adviseren aan het Dagelijks Bestuur op bouwaanvragen voor de ontwikkeling van de Houthaven.

Stedelijke randvoorwaarden Tasmanstraat-Spaarndammerdijk

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

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

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

Plan Openbare Ruimte Houthaven

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

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

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

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



Bomenplan Spaarndammertunnel

Het bomenplan is een uitwerking van de aanvullingen op het Stedenbouwkundig Plan Houthaven en brengt in beeld hoeveel bomen er gekapt/verplaatst moeten worden voor de realisatie van het Dijkpark

en de tunnel. In het plan is de afweging en motivatie voor de kap en verplaatsing van de bomen weergegeven. Het bomenplan is door de stadsdeelraad vastgesteld op 24 juni 2008.

Technische ruimte

In de beschrijving van de hiervoor beschreven documenten is niet ingegaan op de locatie van technische ruimten ten behoeve van de tunnel. De opties bevinden zich binnen het tracé van de tunnel. Besluitvorming hierover vindt plaats in het kader van het ontwerp van de tunnel, dat als basis voor de bouwvergunningaanvraag dient.

Relatie met dit bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel de uitvoering van het Dijkpark en de tunnel overeenkomstig de stedenbouwkundige planvorming mogelijk te maken.

3. Plankader

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

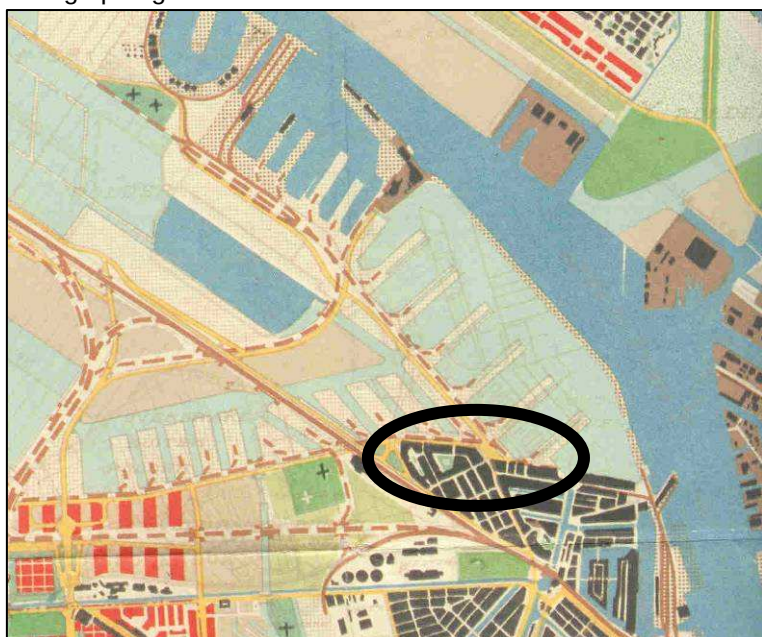
3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen

Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 (AUP)

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

Voor de uitbreiding van de haven is in het AUP een algemene ligging aangewezen, aan het Noordzeekanaal ten westen van de bestaande stad. In het westen zijn er mogelijkheden voor een havencomplex binnen Amsterdams grondgebied, dat belangrijker is dan de bestaande Oosthavens. In dit complex zijn havens van zeer verschillende functie en grootte voorzien. Het plangebied de Houthaven maakte onderdeel uit van het terrein dat in zijn geheel was bestemd voor de nieuwe Houthaven met bijbehorende inrichtingen voor de houthandel. Het gebied werd bestemd voor water en haven- en opslagterreinen. Op de kaart is de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat te herkennen.

De aanleg van het Dijkpark en een tunnel naast de dijk past niet binnen de juridisch-planologische kaders van het AUP. De onderstaande afbeelding is een uitsnede van de plankaart ter hoogte van het huidige plangebied.



Afbeelding: uitsnede plankaart AUP 1935, het plangebied omcirkeld

Vorbereidingsbesluit

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

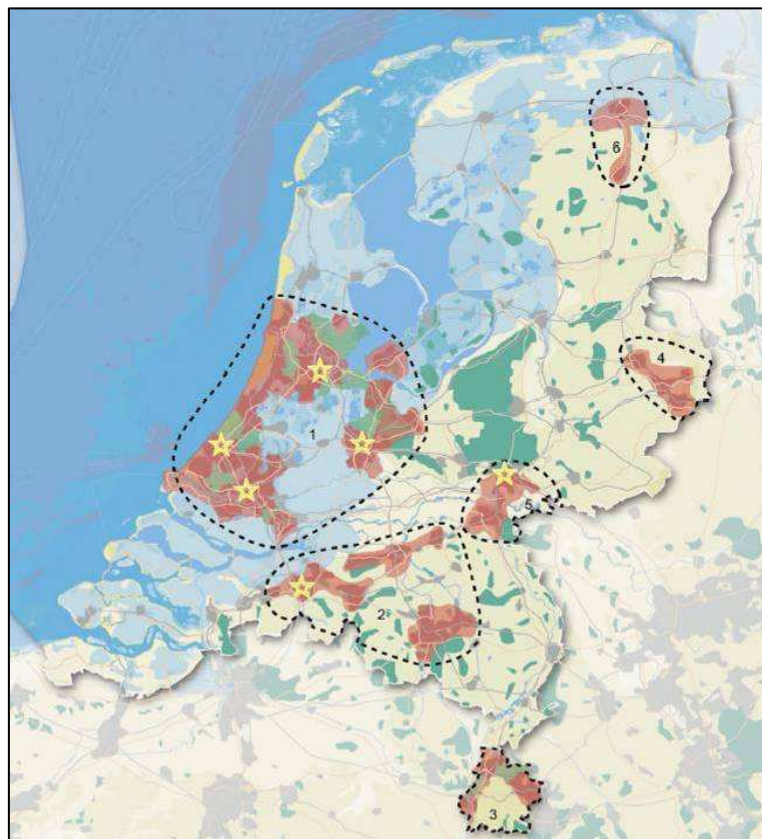
3.2 Europees en rijksbeleid

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Nota ruimte)

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

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

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



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

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

Nota Mobiliteit

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

Vierde Nota Waterhuishouding

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

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

Europese Kaderrichtlijn Water

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

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

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

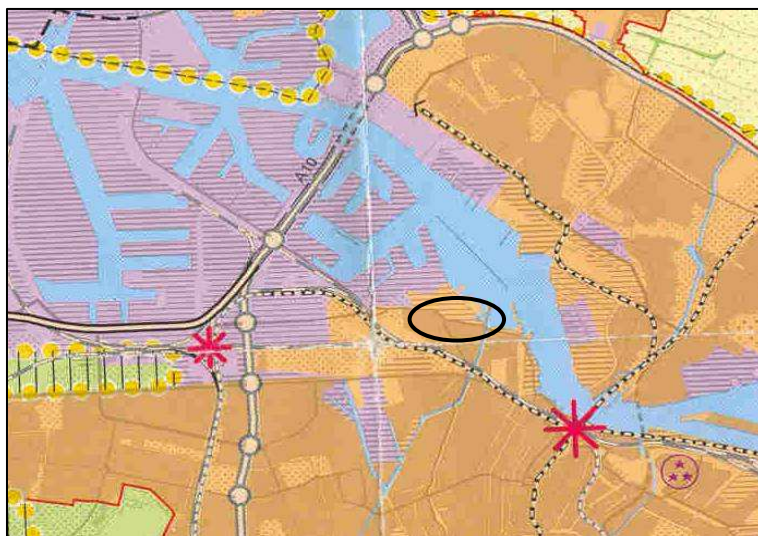
3.3 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

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

Het plangebied ligt binnen de rode contour en is hierdoor aangewezen als stedelijk gebied. Dit houdt in dat het gebied bestemd is als bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging, recreatie en verkeer en vervoer.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de groene en cultuurhistorische waarden en is niet aangewezen als beschermd stads- en dorpsgezicht.



Afbeelding: uitsnede streekplankaart

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

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

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

Masterplan Noordzeekanaalgebied

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

Provinciaal Waterplan 2006-2010

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

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

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

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

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

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

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

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

3.4 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam

Regionale structuurvisie

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

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

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

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

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

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

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

Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)

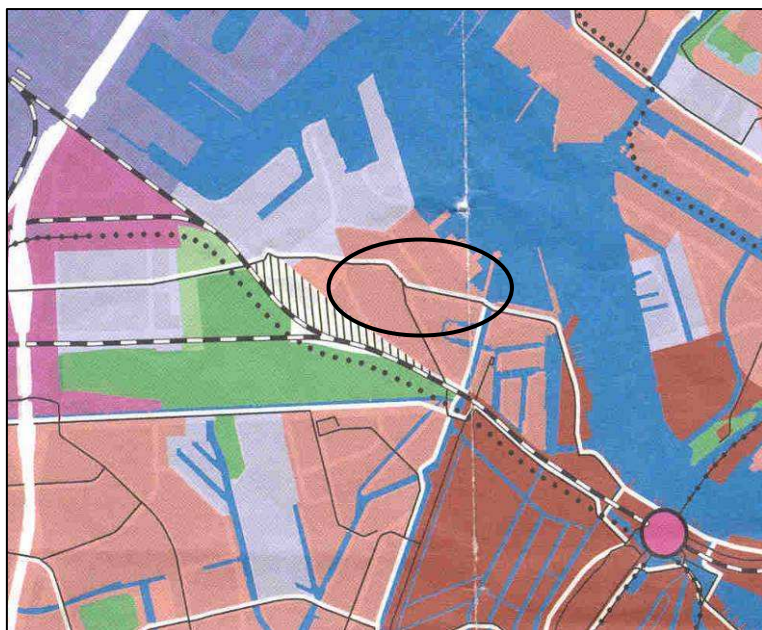
Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA-gemeenten. Evenals het RVVP maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol,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

3.5 Gemeentelijk beleid

Structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid”

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

Het plangebied is blijkens de plankaart van het structuurplan hoofdzakelijk aangewezen als “Stedelijk wonen/werken”. De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat zijn blijkens het structuurplan aangewezen als “Hoofdnet auto/fiets” en “Hoofdnet openbaar vervoer bus/tram”.



Afbeelding: uitsnede plankaart structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” 2003

De hoofdnetten infrastructuur hebben tot doel Amsterdam bereikbaar te houden en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk op het hoofdnet te concentreren. De kwaliteit van dit stedelijk hoofdwegennet moet voorop staan en de capaciteit mag niet afnemen. De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat maken beide deel uit van de recreatieve hoofdfietsroutes in Amsterdam. Het gemeentelijk beleid is gericht op het stimuleren van het fietsgebruik.

Beleidskader hoofdnetten

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

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

Centrale Verkeerscommissie (CVC)

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

Amsterdamse OV-visie 2007-2020

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

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

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

- In het programmakkoord wordt de wens uitgesproken om de z.g. "Kleine Ring" te sluiten door de Ringlijn vanaf station Isolatorweg door te trekken naar het Centraal Station. Onderzoek toont naar dat deze verbinding een redelijke vervoerswaarde heeft, maar dat de meeste reizigers zullen bestaan uit mensen die eerder met de trein reisden. Het aantal nieuwe OV-reizigers dat deze verlenging op zal leveren is klein.
- Een alternatief voor het sluiten van de "Kleine Ring" is verlenging van de Ringlijn via de Houthaven en de noordelijke IJ-oeveren naar het Noord/Zuidlijnstation Johan van Hasseltweg. Met deze metroverbinding wordt Amsterdam Noord ook met de metro aangesloten op de westkant van Amsterdam alsmede station Sloterdijk. Bij een intensieve ontwikkeling van de noordelijke IJ-oeveren (na 2020) ontstaat een voldoende vervoersvraag om deze metro-uitbreiding te rechtvaardigen. In dit geval zal een groot deel van de reizigers bestaan uit nieuwe OV-gebruikers.

Uit het oogpunt van "ontvlechting" is het niet gewenst dat de Ringlijn vanaf de Isolatorweg in twee richtingen wordt verlengd.

OV te water als aanvullende maatregel

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

Vervoersplan 2009 GVB

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

Milieubeleidsplan

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

- het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam wordt integraal uitgevoerd, met als streven om in 2010 aan de Europese normen te voldoen.
- in 2010 is de geluidsoverlast aanzienlijk teruggedrongen, en dan met name het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden
- in 2025 is de energiehuishouding van Amsterdam in zijn geheel duurzamer geworden en is de CO2 emissie van de stad 40% afgenomen ten opzichte van 1900
- Amsterdamse ondernemers en consumenten zijn doordrongen van de milieu-invloed die zij hebben en handelen daar ook naar
- de bodem in heel Amsterdam is in 2015 veilig te gebruiken voor het doel dat de bodem er heeft. Dat geldt ook voor de indertijd sterk vervuilde terreinen
- alle groeninvesteringen zijn gericht op hoogwaardig, afwisselend groen met een ecologische en educatieve waarde, passend bij een stad met internationale allure
- de stad houdt rekening met de komende klimaatverandering, richt zich naar de Europese waterkwaliteitsnormen en vermindert de grondwateroverlast

Actieplan Luchtkwaliteit

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

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

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

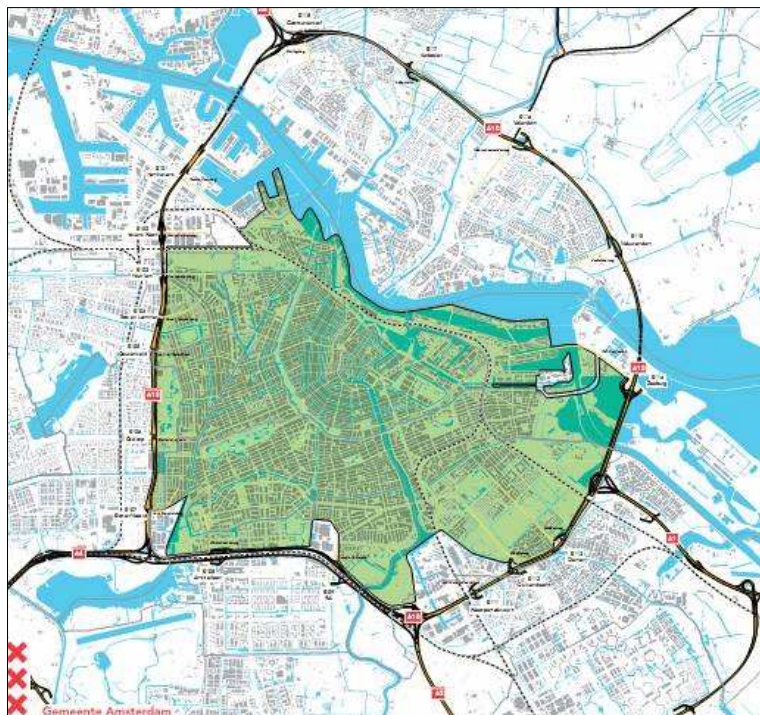
Voorrang voor een Gezonde Stad

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

Convenant Milieuzone goederenvervoer

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

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



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

Geluidbeleid

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

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

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

Actieplan Omgevingslawaaï Amsterdam

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

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

3.6 Stadsdeelbeleid

Wegcategoriseringsplan

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

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

Parkeerbeleidsnotitie “De openbare ruimte herwinnen”

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

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

De openbare ruimte primair bedoeld is voor voetgangers en fietsers. Eén van de maatregelen om dat vorm te geven is een groot deel van de openbare ruimte autoluw in te richten, met een aanzienlijke beperking voor het rijdend verkeer en weinig parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Daarnaast wordt gestreefd om bij elk nieuwbouw project in beginsel in te zetten op gebouwde parkeervoorzieningen en kan dubbel gebruik het aantal parkeerplaatsen verminderen. Het parkeren op straat dient zo gering mogelijk gehouden te worden.

Groenstructuurplan Westerpark

In het groenstructuurplan heeft het stadsdeel haar beleid ten aanzien van beheer en de ruimtelijke planning van Groen vastgelegd. Het groenstructuurplan is bedoeld om de opvattingen van het bestuur en de wensen van de bewoners ten aanzien van groenvoorzieningen vast te leggen, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. In het groenstructuurplan worden voor verschillende pijlers aanbevelingen gedaan en wordt aangegeven hoe groen, dat onverhoopt moet verdwijnen, gecompenseerd dient te worden.

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

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

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

Speelplekkenactieplan

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

4. Motivatie

In dit bestemmingsplan wordt de aanleg van het Dijkpark en de tunnel mogelijk gemaakt, het plan dient als juridisch-planologisch kader voor de afgifte van bouwvergunningen.

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

- bundeling van verstedelijking en infrastructuur in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen;
- bescherming van aanwezige ecologische, cultuurhistorische en waterhuishoudkundige elementen;
- waarborgen van de hoofdnetten infrastructuur, waaronder vaarwegen;
- bij verdichting zijn parkeermaatregelen nodig, zoals gebouwd (ondergronds) parkeren en of dubbel grondgebruik.

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

4.1 Ruimtelijke structuur

Het project SpaarndammerHout heeft als doelstelling dat de Houthaven en de Spaarndammerbuurt in de toekomst als één stadswijk worden gezien. Een essentieel onderdeel van het plan is de aanleg van het Dijkpark met daaronder de tunnel, waar het doorgaande verkeer van de Spaarndammerdijk/Tasmanstraat ondergronds wordt gebracht en de barrière tussen de Spaarndammerbuurt en de Houthaven wordt opgeheven. Het Dijkpark geeft de verbinding van de twee buurten vorm. Deze groene ruimte is bedoeld voor recreatief gebruik.

Binnen het plan Houthaven is voorts een zodanig stedenbouwkundig ontwerp gemaakt dat schaal, typologie en dichtheid van de Houthaven aansluiten bij de ten zuiden gelegen Spaarndammerbuurt. Zo sluit onder de bouwhoogte aan bij de bouwhoogte in de Spaarndammerbuurt.

4.2 Milieuhinder

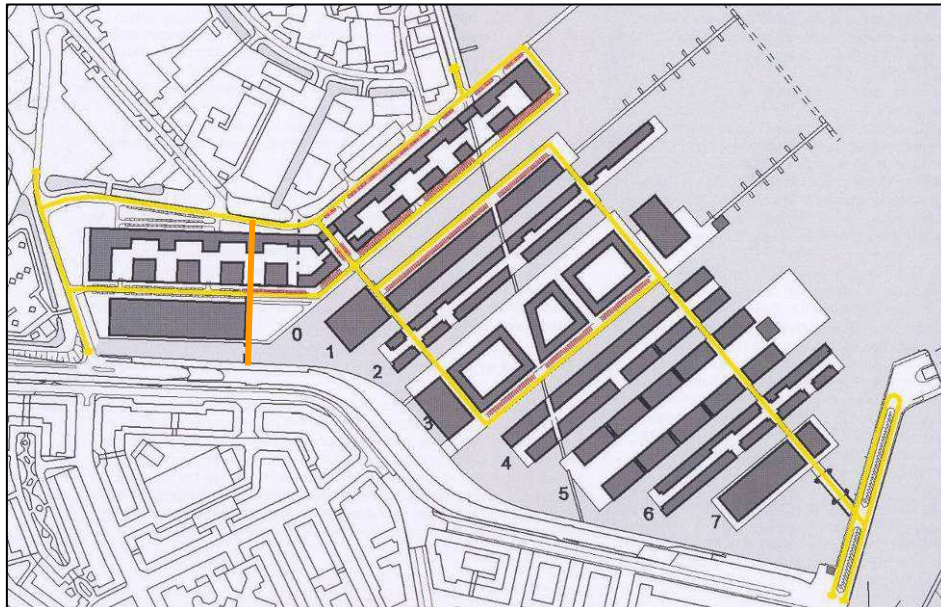
De tunnel zorgt ervoor dat de overlast van het verkeer op de bestaande en nieuwe woningen afneemt, zowel wat betreft geluidhinder als luchtverontreiniging.

4.3 Verkeer en parkeren

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

Uit simulatieonderzoek (dRO, 1 september 2008) is gebleken dat de autonome groei van het verkeer, dus dat wil zeggen zonder de ontwikkeling van de Houthaven en de aanleg van de tunnel, niet kan worden afgewikkeld op de huidige infrastructuur. Er is daarom ook zonder ontwikkeling van de Houthaven aanleiding de infrastructuur aan te pakken. Geconcludeerd is dat de aanleg van de tunnel leidt tot verbetering van de verkeersafwikkeling, ook als de Houthaven is ontwikkeld. Daarbij wordt uitgegaan van een maximum programma van 2.250 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen (ca. 90.000 m² bvo) in de Houthaven, wat op grond van onderzoek door Goudappel Coffeng (13 november 2008) verkeerskundig verantwoord blijkt te zijn. Voorwaarde is dat aanpassing van de kruispunten met de Archangelweg en de Houtmankade en een opwaardering van de bestaande routes (zoals voor het tracé tussen de Archangelweg en het Bredius hotel) worden uitgevoerd. De planvorming voorziet in deze aanpassingen.

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



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

5. Milieuaspecten

5.1 Bodem

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

5.2 Geluid

5.2.1 Gevolgen van aanleg van de tunnel

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

Noodzakelijk onderzoek

In dit bestemmingsplan “De Houthaven – Dijkpark en Tunnel” worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Omdat de aanleg van de tunnel voor en deel gemotiveerd wordt door het argument van vermindering van geluidhinder op bestaande en nieuwe woningen, wordt hierna ingegaan op het akoestisch onderzoek, zoals dat voor het bestemmingsplan “De Houthaven” is uitgevoerd.

Verricht onderzoek en resultaten

Op 4 november 2008 heeft TNO gerapporteerd over het onderzoek naar de 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 nieuwe bestemmingsplan voor

de Houthaven wordt mogelijk gemaakt en op basis van wat in het Stedenbouwkundig Plan is ontworpen.

Voor het nu voorliggende bestemmingsplan is het effect van de ingrepen in de infrastructuur op het wegverkeerslawaai relevant. Op de andere geluidsoorten wordt hier niet ingegaan.

Het akoestisch onderzoek geeft inzicht in de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe en bestaande woningen bij herontwikkeling van de Houthaven. Zowel de situatie met als zonder tunnel is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat door de tunnel de geluidbelasting op een aanzienlijk deel van de gevels van de bestaande bebouwing langs de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk met 2 tot 6 dB wordt verminderd. Geconstateerd is dat er geen sprake is van reconstructie van bestaande wegen zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, zowel wat betreft de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk als de Houtmankade, Spaarndammerstraat en de Van Diemenstraat.

Voor wat betreft de nieuwbouw in de Houthaven leidt de tunnel eveneens tot een significante afname van geluidhinder, zodat de geluidbelasting op de gevels van nieuwe woningen veelal met 4 tot 7 dB afneemt en het aantal nieuwe woningen met een geluidbelasting boven de 48 dB verminderd wordt.

5.2.2 Scheepswerf Minerva

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

5.3 Kabels, leidingen en straalpaden

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

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Inrichtingen met gevaarlijke stoffen

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

In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met 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 het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het onderzoek dient verricht te worden voor dat deel van het plangebied dat binnen het

invloedsgebied van een BEVI-inrichting valt. De onderzoeksplicht is derhalve gekoppeld aan de begrenzing van het plangebied, niet aan de aanwezigheid van kwetsbare functies.

Verricht onderzoek en resultaten

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

Amfert

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

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

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

LPG-tankstation

Ten aanzien van het LPG-tankstation wordt vastgesteld dat het invloedsgebied ten aanzien van het groepsrisico een afstand heeft van 150^1 meter rondom het vulpunt. Omdat het LPG-vulpunt zal verdwijnen ten tijde van de herontwikkeling van de Houthaven (uiterlijk per juli 2011) vormt het geen belemmering voor het plan. De risicocontouren zullen geheel vervallen.

Chemtura

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

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

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

¹ Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 3 oktober 2007, No. 200701334 is gebleken dat moet worden uitgegaan van een afstand van 300 meter. In voorliggend bestemmingsplan wordt daaraan tegemoet gekomen

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

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

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

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

5.4.2 Transport van gevaarlijke stoffen

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.4.3 Hogedruk aardgasleidingen

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

aardgasleidingen. Het plangebied Houthaven ligt ruim buiten het toetsingsgebied van de hogedruk aardgasleidingen.

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

De risico's van de hogedruk aardgasleidingen leggen derhalve geen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen van de Houthaven en dus de aanleg van het Dijkpark en de tunnel.

5.4.2 Gasdrukregel- en meetstation

Het gasdrukregel- en meetstation aan de Spaarndammerdijk valt onder het Besluit voorzieningen en installaties milieubeheer (8.40 Wm). Uit het besluit volgt dat voor een gasdrukregel- en meetstations een veiligheidsafstand van maximaal 25 meter tot buiten de inrichting gelegen woningen en andere kwetsbare objecten dient te worden gehanteerd. Afhankelijk van de doorzet is deze veiligheidsafstand bij het station aan de Spaarndammerdijk nog kleiner. Tijdens inspectie in 2006 is gebleken dat wordt voldaan aan de afstandseisen.

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

5.5 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 voorts vertaald als verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting in het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets is een procesinstrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en SPvE's, te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten.

Het gaat daarbij om aspecten als voldoende ruimte voor water, voldoende aandacht voor effecten op ecologische waterkwaliteit, garanderen van veiligheid (waterkeringen) en het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden.

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

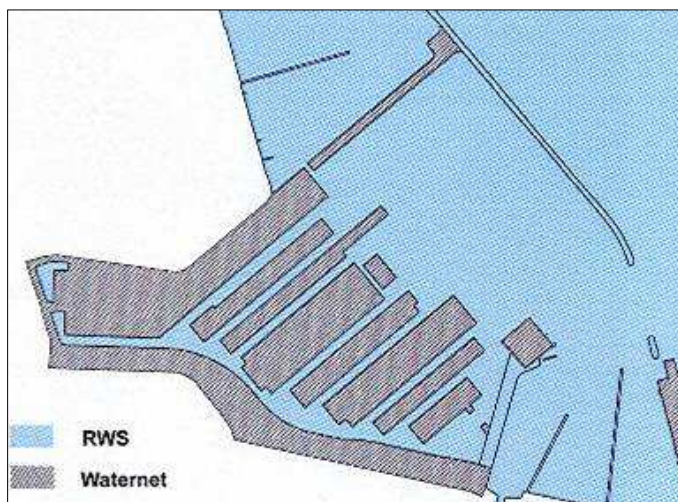
In het Stedenbouwkundig Plan "Eilanden in de Houthaven" (juli 2000) is een waterbeheer paragraaf opgenomen. In 2003 is de nadere uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan besproken met de waterbeheerders en zijn afspraken gemaakt over het waterbeheer. De herziening van het Stedenbouwkundig Plan in 2006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

Beheergebieden

De huidige grens tussen land en water is de grens tussen de beheergebieden en verantwoordelijkheden van Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). In het Besluit Aanwijzing Zijwateren (BAZ) wordt geregeld wat onder het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer (watertoets, WWH, WVO) van Rijkswaterstaat valt. Hierbij geldt dat bevaarbare zijwateren in bebouwde kom onder dit beheer van Rijkswaterstaat valt. Rijkswaterstaat blijft dan ook verantwoordelijk voor het water dat in verbinding met het in IJ staat. Rijkswaterstaat delegeert echter het dagelijks beheer, waaronder het beheer voor de bevaarbaarheid (het zogenaamde

onderhoudsbaggeren) aan respectievelijk Haven (ter plaatse van de binnenscheepvaart) en aan het stadsdeel (ter plaatse van de watergangen tussen de eilanden). De nieuwe grens tussen het land en het water zal naar verwachting wederom de grens worden tussen de beheergebieden. Het AGV wordt dan verantwoordelijk voor het waterbeheer op de eilanden.

Op het kaartje wordt de indeling aangegeven, welke nog niet definitief is. De principe afspraken tussen Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap over de beheergrens van het water moet in het kader van de Waterwet nog worden bekrachtigd door de provincie Noord-Holland. In de loop van 2009 wordt een voorstel van de provincie verwacht.



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. Op de plankaart en in de planregels is de waterkering opgenomen overeenkomstig het ontwerp van de nieuwe legger. Deze legger moet nog worden vastgesteld.



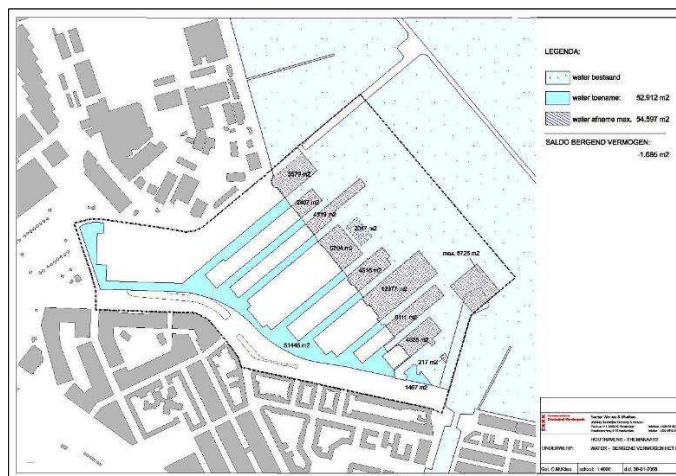
Ligging van de tunnel

De mogelijkheden van de realisatie van het Dijkpark en de tunnel in relatie tot de functie van de waterkering moet nauwgezet worden bezien. De tunnel ligt in het kernprofiel van de kering die in het ontwerp van de nieuwe legger is opgenomen. Het Dijkpark en de tunnel moeten op zodanige wijze worden aangelegd zodat de functie van de waterkering gegarandeerd blijft. Voor de aanleg is het nodig om ontheffing van de verbodsregels in de integrale keur te verkrijgen. In het kader van deze keurontheffing wordt de bescherming van de waterkerende functie van de dijk getoetst en vindt een maatschappelijke afweging plaats. Op basis van nader overleg tussen het stadsdeel en Waternet over deze twee aspecten heeft Waternet aangegeven in principe in te kunnen stemmen met de voorgestelde ligging van de tunnel en medewerking te verlenen aan de keurontheffingsprocedure. De verdere technische uitwerking om tot de keurontheffing te komen is in gang gezet.

Waterkwantiteit

Voor het water is de regelgeving van de integrale keur van het Hoogheemraadschap van toepassing.

De aanleg van het Dijkpark en de tunnel is niet van invloed op de waterkwantiteit en leidt evenmin tot een toename van verhard oppervlak die watercompensatie vergt. In het kader van de herontwikkeling is een integrale waterbalans opgesteld die, mede door extra watertoevoeging in de Haven, tot een sluitende balans leidt.



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.

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

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

Waterkwaliteit

Voor het lozen van regenwater op de hemelwaterriolering is toestemming nodig in de vorm van een lozingsvergunning. Voor de afvoer van regenwater in het plangebied 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.

Een aantal oevers binnen het totale plan Houthaven zal bij de uitwerking van het openbaar gebied worden ingericht als ecologische zones wat ten goede komt aan de kwaliteit van het water. De oever van het Dijkpark is bij de tunnelmonden hard, naar de voetgangersbruggen (die de verbinding leggen met de Houthaven) wordt het talud zacht en bestaat de mogelijkheid voor oeverbeplanting.

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.

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

5.6 Ontgrondingen

Voor de planuitvoering is er enerzijds sprake van het aanbrengen van grond en anderzijds is er sprake van het ontgraven van grond. Het aanbrengen van grond betreft binnen het gehele plan Houthaven 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.

5.7 Natuurtoets

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Indien wordt vastgesteld dat beschermde soorten in het gebied verblijven of kunnen verblijven en het project leidt tot verontrusting of 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, voor het gehele project Houthaven inclusief Dijkpark en tunnel: 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.

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

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

5.8 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

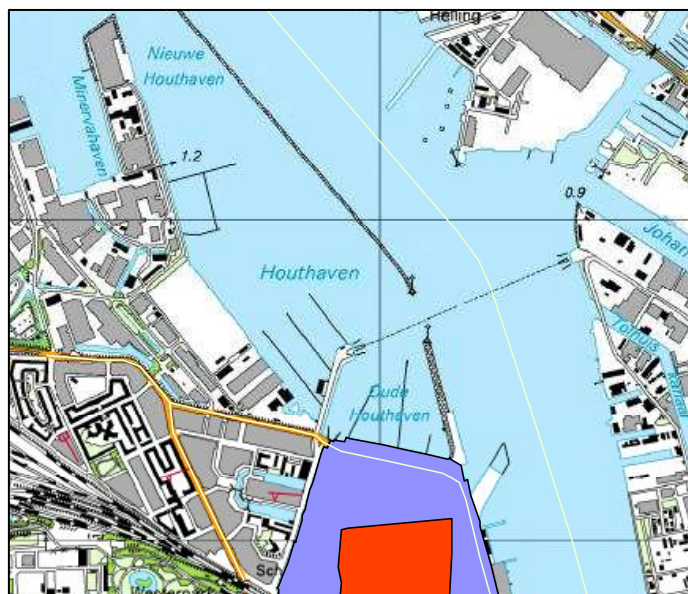
Verricht onderzoek en resultaten

De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de Cultuurhistorische Waardenkaart op aanwezigheid van Rijksmonumenten, bouwkundig, historische geografisch en archeologisch waardevolle elementen. Blijkens de kaart zijn het Noordzeekanaal, de Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk aangewezen als

historisch geografische lijnen van waarde. Er zijn volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart geen bouwkundig of archeologisch waardevolle elementen aanwezig.

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

De Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat maken onderdeel uit van een Zeewaterkerende dijk. Zeedijken zijn kenmerkend voor de landschapontwikkeling 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 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 planregels geregeld dat een aanlegvergunningstelsel van toepassing is en dat voorafgaand aan de verlening van een aanlegvergunning of een bouwvergunning een rapport dient te zijn overlegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag wordt verstoord naar het oordeel van het dagelijks bestuur in voldoende mate is vastgesteld.

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

5.9 Luchtkwaliteit

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

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

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

In dit bestemmingsplan “De Houthaven – Dijkpark en Tunnel” worden geen nieuwe verkeersaantrekkende bestemmingen mogelijk gemaakt, die tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zouden kunnen leiden. Wel wordt de infrastructuur ingrijpend aangepast. Voorts wordt de aanleg van de tunnel voor en deel gemotiveerd door het argument van verbetering van de luchtkwaliteit voor bestaande en nieuwe woningen. Daarom wordt hierna ingegaan op het onderzoek naar luchtkwaliteit, zoals dat voor het bestemmingsplan “De Houthaven” is uitgevoerd.

Verricht onderzoek en resultaten

Oranjewoud heeft de gevolgen van het project de Houthaven en de aanleg van de tunnel voor de luchtkwaliteit en de effecten van de aanleg van de tunnel onderzocht (5 december 2008).

De emissie van het verkeer in de tunnel wordt met het verkeer meegezogen naar de monden van de tunnel waar het verkeer de tunnel verlaat. Met het als SRM2 geaccrediteerde rekenprogramma PluimSnelweg is het goed mogelijk om het gecumuleerde effect van het verkeer wat de tunnel verlaat en de “verzamelde” emissie van het verkeer in de tunnel bij de tunnelmond in beeld te brengen. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat bij de tunnelmonden in alle zichtjaren wordt voldaan aan de grenswaarden.

De plannen voor de Houthaven worden gefaseerd ontwikkeld, zodanig dat de luchtkwaliteit niet verslechtert op locaties waar de grenswaarden in de autonome situatie worden overschreden. Uit het rapport van Oranjewoud blijkt dat voor de onderzochte zichtjaren (2010, 2012, 2015 en 2020) op bijna alle wegvakken kan worden voldaan aan de grenswaarden, behalve op het wegvak Spaarndammerdijk. Daar worden in het jaar 2010 reeds in de autonome situatie de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ en voor de etmaalwaarde voor PM₁₀ overschreden. In het jaar 2012 wordt alleen de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ overschreden. De realisatie van het plan Houthaven noch van het Dijkpark en de tunnel leiden in deze jaren tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op dit wegvak: de plannen hebben in de zichtjaren 2010 en 2012 geen gevolgen voor de luchtkwaliteit op de Spaarndammerdijk.

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

Geconcludeerd wordt dat dit plan voldoet aan het gestelde in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (art. 5.16, lid 1a), omdat het plan niet leidt tot (een bijdrage aan) het overschrijden van de grenswaarden.

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

5.10 Wet Luchtvaart

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

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

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

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

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

De aanleg van het Dijkpark en de tunnel wordt niet beïnvloed door de Wet Luchtvaart.

5.11 MER(boordelings)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, landaanwinning van 200 ha of meer, de aanleg van een primaire waterkering of de wijziging van een zee-, delta- of rivierdijk. De projecten die MER-beoordelingsplichtig zijn bijvoorbeeld ruimtelijke plannen die voorzien in de bouw van 2.000 woningen of meer, realisatie van een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 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.

De aanleg van het Dijkpark en de tunnel zijn niet MER-plichtig of MER-beoordelingsplichtig. Het is echter betrokken in de MER-beoordeling die voor de ontwikkeling van de Houthaven is opgesteld. Om die reden wordt hierna ingegaan op de desbetreffende MER-beoordeling.

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 hoeft te worden gemaakt. De Commissie MER heeft op 30 juli 2008 naar aanleiding van de MER-beoordeling geadviseerd geen MER op te stellen. Op 30 september 2008 heeft de stadsdeelraad op basis van het rapport en het advies besloten geen MER op te stellen. Hierna wordt de conclusie van het rapport nader toegelicht.

Algemeen uitgangspunt

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

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

- de Watertoets, met als onderdeel daarvan het Wateradvies van de waterbeheerder;
- het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Wet milieubeheer, Titel 5: Luchtkwaliteitseisen);
- de Wet geluidhinder;
- de Flora- en faunawet;
- de Wet bodembescherming;
- de wettelijke bepalingen ten aanzien van externe veiligheid.

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

De gevolgen

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

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

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

5.12 Tunnelveiligheid

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

(vaststelling bestemmingsplan), een bouwvergunning en een vergunning tot openstelling. De Warvw heeft tevens geleid tot specifieke bepalingen in het Bouwbesluit 2003.

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

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

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

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

Op grond van artikel 3 van de WARVV 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 WARVV dient advies ingewonnen te worden bij de Commissie voor de Tunnelveiligheid over het tunnelveiligheidsplan, voorafgaand aan het planologisch besluit en het bouwplan waarvoor een bouwvergunning zal worden aangevraagd.

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

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

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

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

Op 12 juni 2007 heeft Oranjewoud een Tunnelveiligheidsplan afgerond. Op 24 augustus 2007 heeft de Commissie Tunnelveiligheid daarover een advies uitgebracht. De Commissie heeft geschreven dat ze de indruk heeft dat het om een relatief eenvoudige tunnel gaat, waarvan de potentie voor het veiligheidsniveau op basis van de huidige risicoanalyses als voldoende wordt beoordeeld. Op basis van de risicoanalyses en gezien de ligging in het dichtbevolkte stadsdeel zijn enkele 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 is gevolg gegeven. Dit heeft niet geleid tot andere inzichten over de veiligheid van de tunnel. Op 12 mei 2009 heeft het college van B en W van de gemeente Amsterdam het restrisico te aanvaarden.

5.13 Duurzaamheid

Inleiding

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

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

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

Duurzame materialen

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

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

6. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

6.1 *Principe bestemmingsplanregeling*

De aanleg van het Dijkpark en de bouw van de tunnel zijn in het bestemmingsplan opgenomen als eindbestemming, zodat na in werkingtreding van het bestemmingsplan snel tot bouwvergunningverlening, start bouw en aanleg van het groen kan worden overgegaan.

6.2 *Relatie tussen tunnel en ontwikkeling Houthaven*

6.2.1 Luchtkwaliteit

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

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

6.2.2 Geluidhinder

De Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk geven in de huidige situatie geluidoverlast op de bestaande woningen en in de toekomst (als geen maatregelen worden getroffen) op de nieuwe woningen. Door de aanleg van een tunnel, waar het doorgaande verkeer doorheen geleid zal worden, zal het effect van de ontwikkelingen als geheel op de geluidssituatie positief zijn. Door de aanleg van de tunnel neemt de geluidhinder op de bestaande woningen langs de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat sterk af en wordt een groot deel van de nieuwe woningen afgeschermd van het verkeerslawaai.

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

6.3 *Standaardisatie en digitalisering*

Het voorliggende bestemmingsplan is 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 januari 2010 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 januari 2010, 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 januari 2010 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 januari 2010 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 januari 2010.

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

6.4 Opbouw van het bestemmingsplan

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

6.4.1 Plankaart en kadastrale kaart

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

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

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

6.4.2 Regels

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

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

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

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

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

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid

dient hierbij een vaste volgorde te worden aangehouden. Voor zover voor het betrokken bestemmingsplan van toepassing, geldt dit voor alle soorten bestemmingen.

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

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

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.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid

Voor de Houthaven is een grondexploitatie vastgesteld. De aanleg van het Dijkpark en de tunnel wordt gefinancierd door de opbrengsten van de gronduitgifte. De aanleg van het park en de tunnel lopen in de grondexploitatie vooruit op de gronduitgifte in de Houthaven.

Indien woningbouw in de Houthaven vertraagt of niet uitgevoerd zou worden, wordt het bestaande landdeel weer opnieuw in erfpacht uitgegeven voor de realisering van bedrijven (de oorspronkelijke bestemming). In dat geval kan de tunnel worden gedekt uit de opbrengsten die met een bedrijfsbebouwing worden gerealiseerd.

Indien onvoldoende afzetmogelijkheden zouden bestaan voor de niet-woonfuncties in het plan Houthaven is omzetting naar woningen mogelijk. Dit is niet van negatieve invloed op het exploitatieresultaat.

Ter uitvoering van het bestemmingsplan De Houthaven heeft het stadsdeel de intentie om alle terreinen binnen het plangebied te verwerven en te ontruimen ten behoeve van sloop, gevolgd door nieuwbouw. Voor de aanleg van het Dijkpark en de tunnel zijn nog verwervingen nodig.

Het terrein aan de Gevleweg 10 is eigendom van Ambagtsheer Beleggingen b.v. Een deel van dit terrein valt binnen het voorliggende bestemmingsplan. De bouwwerken van de tunnel komen buiten deze terreingrenzen. Met de eigenaar van dit terrein vinden onderhandelingen plaats over minnelijke verwerving. Uitgangspunt voor de verwerving is ontruimde levering.

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

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

De terreinen zijn door het stadsdeel tijdelijk verhuurd en worden door de huurder na afloop van deze termijn weer ontruimd geleverd aan het stadsdeel. Daarnaast is er nog een onbebouwde terrein, dat tijdelijk wordt verhuurd aan onder meer aannemers, ten behoeve van opslag van bouwmaterialen.

Het plan voorziet niet in een bouwplan op gronden van derden, wat aanleiding zou kunnen geven tot kostenverhaal.

Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan zullen alle voor de bouw benodigde gronden binnen de plangrens eigendom zijn van het stadsdeel.

Er is geen aanleiding tot het vaststellen van een exploitatieplan. Op grond daarvan besluit het stadsdeel om toepassing te geven aan artikel 6.12, tweede lid Wro en geen exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Maatschappelijk overleg

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

In de loop van de tijd zijn op diverse momenten en over diverse plandocumenten informatieavonden gehouden. In april 2008 is daarbij voor het eerst ook het voorontwerp van het bestemmingsplan gepresenteerd. Voorts is met diverse belanghebbenden en belangengroepen regelmatig overleg gevoerd over de planvorming.

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

7.3 Ambtelijk overleg

7.2.1 GDO

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

7.3.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerp bestemmingsplan voor het totale project Houthaven, inclusief Dijkpark en tunnel, is aan de volgende instanties gezonden in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro:

1. Provincie Noord-Holland;
2. VROM-inspectie;
3. Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam (APC);
4. Rijksdienst Archeologie Cultuur en Monumenten;
5. Stadsregio Amsterdam;
6. Waternet;
7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
8. Ministerie van Defensie;
9. Ministerie van LNV;
10. Stadsdeel Amsterdam Centrum;
11. Stadsdeel Amsterdam Noord;
12. Stadsdeel Amsterdam Bos en Lommer;
13. Kamer van Koophandel (KvK);
14. Bureau Monumenten & Archeologie;
15. Haven;
16. ORAM.

Voor zover relevant voor het nu voorliggende bestemmingsplan voor het Dijkpark en de tunnel worden de ingekomen reactie in deze paragraaf behandeld.

1. Provincie Noord-Holland

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

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

Opmerking 4

Adressant stelt dat zij zelf een berekening van de luchtkwaliteit heeft uitgevoerd met exact dezelfde invoergegevens en op een aantal wegvakken andere uitkomsten krijgt wat betreft de jaargemiddelde concentratie NO₂.

Antwoord 4

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

Opmerking 5

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

Antwoord 5

In het herziene onderzoek wordt uitgegaan van een gefaseerde realisatie van de Houthaven. Hierdoor is er ten gevolge van het plan in de relevante zichtjaren geen sprake van verslechtering van de luchtkwaliteit. Saldering is derhalve niet meer aan de orde.

Opmerking 6

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

Antwoord 6

Uit het herziene onderzoek blijkt dat er - als gevolg van een nadere fasering - in 2010 geen toename is van het aantal personen dat wordt blootgesteld aan de overschrijding van grenswaarden. De planregels schrijven een zodanige fasering voor dat het vaststellen van uitwerkingen niet eerder kan plaatsvinden dan na aanvang van de bouw van de tunnel. Ten gevolge van de bouw van de tunnel wordt het aantal blootgestelden verminderd.

Opmerking 7

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

Antwoord 7

- Chemtura

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

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

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

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

-Transport over het IJ

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

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

Opmerking 8

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

Antwoord 8

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

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

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

2. VROM-inspectie*Opmerking 1*

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

Antwoord 1

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

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

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

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

Antwoord 1

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

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

4. Rijksdienst Archeologie Cultuur en Monumenten

De opmerkingen van de adressant op het voorontwerpbestemmingsplan De Houthaven hebben geen relevantie voor het bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel.

5. Stadsregio Amsterdam*Opmerking 1*

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

Antwoord 1

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

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

6. Waternet

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

De desbetreffende paragraaf in de toelichting is aangepast op dit punt. De nieuwe beheergrenzen zijn nog onderwerp van overleg.

7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland

Opmerking 1

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

Antwoord 1

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting aangepast.

8. Ministerie van Defensie

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

9. Ministerie van LNV

Adressant heeft geen reactie gegeven.

10. Stadsdeel Amsterdam Centrum

Adressant heeft geen reactie gegeven.

11. Stadsdeel Amsterdam Noord

De opmerkingen van de adressant op het voorontwerpbestemmingsplan De Houthaven hebben geen relevantie voor het bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel.

12. Stadsdeel Amsterdam Bos en Lommer

Adressant heeft geen reactie gegeven.

13. Kamer van Koophandel (KvK)

Opmerking 1

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

Antwoord 1

De toelichting is overeenkomstig het verzoek aangevuld.

14. Bureau Monumenten & Archeologie

Adressant heeft geen reactie gegeven.

15. Haven Amsterdam

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

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

16. ORAM

De opmerkingen van de adressant op het voorontwerpbestemmingsplan De Houthaven hebben geen relevantie voor het bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel.

7.4 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan De Houthaven – Dijkpark en Tunnel heeft vanaf 1 januari 2009 zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft iedereen de gelegenheid gehad om schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen.

Hieronder zijn alle zienswijzen samengevat en van antwoord voorzien.

Van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt door de volgende adressanten:

1. Waternet, postbus 94370, 1090 GJ te Amsterdam;
2. BP Nederland bv, postbus 1131, 3000 BC Rotterdam;
3. Stadsregio Amsterdam postbus 626, 100 AP Amsterdam

Ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn gedurende de termijn van de inzagelegging ingediend en zijn gelet op artikel 3: 6 lid 3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), tijdig ingediend en kunnen in beschouwing worden genomen.

Deze zienswijzen worden hieronder samengevat en van een antwoord voorzien. Als een zienswijze aanleiding geeft om het ontwerpbestemmingsplan te wijzigen, dan wordt dit bij betreffende beantwoording vermeldt.

Zienswijze 3 is na overleg formeel ingetrokken. Om die reden wordt de zienswijze hierna niet behandeld.

Zienswijze 1: Waternet

Opmerking 1

Adressant is van mening dat de ligging van de tunnel in de primaire waterkering de functie van de waterkering belemmert.

Antwoord 1

Recent is met nogmaals de ligging van de tunnel besproken. Gezamenlijk is geconstateerd in dit overleg dat op basis van zwaarwegende maatschappelijk argumenten het aanvaardbaar is dat de tunnel in de primaire waterkering wordt gerealiseerd. Zo spoedig mogelijk zal het stadsdeel hiervoor de noodzakelijke ontheffing op de Keur AGV aanvragen.

Opmerking 2

Adressant is van mening dat de ligging van de waterkering met beschermingszones zoals bedoeld in de Keur AGV aan te geven op de plankaart.

Antwoord 2

Op de plankaart zal de gevraagde aanduiding aangeven worden.

Opmerking 3

Adressant adviseert om bij de functie water om in de toelichting op te nemen dat voor het wijzigen of aanbrengen van werken toestemming van de waterbeheerder nodig is.

Antwoord 3

Het advies zal worden overgenomen en de toelichting zal op dit punt aangevuld worden.

Zienswijze 2: BP Nederland bv

Opmerking 1

Adressant stelt dat een inkorting van de tunnel tot de mogelijkheden behoort, zodanig dat het tankstation niet hoeft te wijken.

Antwoord 1

De tunnel leidt tot betere leefomstandigheden door vermindering van de geluidbelasting op de gevels van de woningen langs de Spaardammerdijk / Tasmanstraat en zorgt voor een betere luchtkwaliteit. Het stadsdeel streeft een tunnel na die zo veel mogelijk woningen afschermt van geluid en

luchtverontreiniging. Daarnaast is de tunnel ook een belangrijk element in het stedenbouwkundig verbinden van de nieuwe, de Houthaven, aan de oude, de Spaarndammerbuurt. Op de tunnel wordt een park gerealiseerd dat een belangrijke recreatie en groen functie krijgt voor zowel de bestaande als de nieuwe buurt. Het verkorten van de tunnel zou een in belangrijke mate afbreuk doen aan de ambitie om de twee buurten met elkaar te verbinden en de leefomstandigheden voor de bewoners langs de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat voor wat betreft luchtkwaliteit en geluidsoverlast te verbeteren.

Bovendien zou als gevolg van de eisen van uit tunnelveiligheid, die onder andere voorschrijft dat de laatste 80 meter van een tunnel recht dient te zijn de tunnel niet meer goed inpasbaar zijn. Indien na de bocht in de Spaarndammerdijk de tunnel nog 80 meter rechtuit moet lopen is het namelijk niet meer mogelijk om op een veilige wijze aan te sluiten op het tracé van de Spaarndammerdijk voor het tankstation langs. Als gevolg daarvan zal de aansluiting achter het tankstation langs via het Entreegebouw en het volkstuintencomplex Zonnehoek moeten gaan lopen om op een goede veilige wijze te kunnen aansluiten op het wegennet.

Opmerking 2

Adressant verwijst naar haar brief van 19 juni 2001 waarin is aangegeven onder welke voorwaarden BP bereid is de huurrelatie te beëindigen. De voorwaarden zijn:

- een aanvaardbare relocatie
- een regeling voor niet afgeschreven investeringen
- een zo kort mogelijke tijd tussen ontruiming van de oude locatie en inrichting van de nieuwe locatie

Antwoord 2

Inmiddels heeft nader overleg met de adressant plaatsgevonden. Afgesproken is dat er een overeenkomst wordt opgesteld tussen stadsdeel Westerpark, het havenbedrijf en BP Nederland bv. De overeenkomst heeft betrekking op het beschikbaar komen van een nieuw locatie in het havengebied. Tussen partijen bestaat reeds overeenstemming over de locatie. Voorts wordt afgesproken dat BP op de huidige locatie gevestigd kan blijven tot het einde van haar formele huurtermijn, dat wil zeggen tot 1 juli 2011.

Voor de nieuwe locatie dient een planologische procedure doorlopen te worden. De voorbereidingen daartoe zijn inmiddels opgestart. Ook wordt een huuraanbieding voor de nieuwe locatie voorbereid.

Opmerking 3

Adressant brengt als te overwegen belangen in dat het verdwijnen van het tankstation leidt tot verlies van arbeidsplaatsen, kapitaalvernietiging door vroegtijdig beëindigen van de exploitatie en het verdwijnen van een rendabel verkooppunt dat voorziet in een lokale behoefte. Adressant stelt dat de realisatie van het plan Houthaven leidt tot een nog grotere lokale behoefte.

Antwoord 3

De vestiging van BP op deze locatie heeft altijd een eindig karakter gehad, in verband waarmee de grond door middel van verhuring voor bepaalde termijn beschikbaar is gesteld.

Kapitaalvernietiging door vroegtijdige beëindiging is niet aan de orde, nu het stadsdeel zich op het standpunt heeft gesteld dat de bestaande vestiging kan worden gecontinueerd tot aan het einde van de formele huurtermijn. Aangenomen mag worden dat de adressant in haar investeringen en afschrijvingen rekening heeft gehouden met de mogelijkheid dat de huurtermijn niet zou worden verlengd. Gezien de reeds jaren in voorbereiding zijnde planvorming, waarvan adressant op de hoogte is, mag de eindigheid van de huurrelatie als bekend verondersteld worden.

Het niet-woonprogramma in het plan Houthaven leidt tot meer arbeidsplaatsen, alsook de jarenlange bouwproductie die samenhangt met de uitvoering van het plan.

Het stadsdeel streeft verplaatsing van het tankstation na, waarbij de arbeidsplaatsen behouden kunnen blijven.

Er is geen enkele aanleiding te veronderstellen dat bij opheffing van het bestaande tankstation een tekort aan brandstofverkooppunten in het verzorgingsgebied van dit tankstation ontstaat.

Opmerking 4

Adressant betwist de noodzaak en urgentie voor de ontwikkeling van het plan, gezien de stagnerende kantoren- en woningmarkt.

Antwoord 4

De ontwikkeling van de Houthaven strekt zich uit over een langere periode. Verondersteld mag worden dat de huidige economische teruggang niet van blijvende aard is.

Ondanks de economische teruggang blijft er in Amsterdam een tekort aan woningen en vestigingslocaties voor kleinschalige werkruimten. De stagnatie van de woningmarkt is in Amsterdam minder voelbaar dan in andere delen van het land. De locatie aan het IJ is zeer concurrerend, zowel voor woningen als niet-woonfuncties, zodat vraaguitval zich in dit plandeel minder gevreesd moet worden dan op minder gunstig gelegen ontwikkellocaties in de stad. Ook woningtype en de kenmerken van de bedrijfsruimten en prijscategorie zijn bepalend voor de afzetbaarheid van de woningen. Het bestemmingsplan belemmert het inspelen op de markt niet maar biedt flexibiliteit.

De aanleg van de tunnel is niet afhankelijk van afzetrisico's. De tunnel leidt tot betere leefomstandigheden door vermindering van de geluidbelasting op de gevels van de woningen langs de Spaarndammerdijk / Tasmanstraat en zorgt voor een betere luchtkwaliteit. De investering in dit infrastructurele werk en de aanleg van de eilanden draagt bij aan een stimulans van de economie en past binnen de maatregelen die het kabinet in verband met de economische teruggang heeft afgekondigd.

Opmerking 5

Adressant stelt dat een onvolledige belangenafweging heeft plaatsgevonden, omdat niet is bezien in hoeverre een tankstation zonder LPG op deze locatie mogelijk zou zijn.

Antwoord 5

Ook zonder LPG staat het tankstation op deze locatie de beoogde realisatie van de tunnel in de weg.

Opmerking 6

Verwezen wordt naar rechtsoverwegingen van de Raad van State ten aanzien van het tankstation aan de Buitenveldertselaan.

Antwoord 6

In de aangehaalde uitspraak over de Buitenveldertselaan wordt geoordeeld dat de belangen van BP onvoldoende zijn meegenomen en evenmin dat daarmee voldoende rekening is gehouden. Er bleek niet dat onderzoek is verricht naar behoud van het tankstation zonder LPG of naar alternatieve locaties. Voorts was in de desbetreffende bestemmingsplanvoorschriften de mogelijkheid opengehouden dat het tankstation in het plangebied zou worden gehandhaafd of ingepast, waaruit de Raad van State afleidde dat inpassing niet onmogelijk werd geacht.

Deze feiten zijn op de situatie aan de Spaarndammerdijk niet aan de orde. Het stadsdeel heeft blijk gegeven oog te hebben voor de belangen van BP door met haar in overleg te treden over relocatie en het respecteren van de huurtermijn. De alternatieve vestigingslocatie is in samenspraak met BP bepaald en over de geschiktheid daarvan bestaat overeenstemming. Hiervoor is reeds aangegeven dat behoud van het tankstation zonder LPG geen oplossing biedt, omdat het tankstation dan nog steeds de realisatie van de tunnel belemmert. Tenslotte voorziet het nu voorliggende bestemmingsplan niet in een regeling die behoud of inpassing in het plan mogelijk maakt, omdat het stadsdeel geen mogelijkheid ziet het tankstation in het plan in te passen.