

Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw

**Stadsdeel Westerpark
Gemeente Amsterdam**

Toelichting

Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

8 september 2009

INHOUDSOPGAVE

	<i>Pagina</i>
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Plangrenzen	5
1.4 Opbouw van deze toelichting	5
2. Plangebied en planvorming.....	7
2.1 Ontstaansgeschiedenis	7
2.2 Beschrijving huidige situatie	8
2.3 Planhistorie	10
2.4 Stedenbouwkundige Planvorming	12
2.5 Meervoudige ontwerpopdracht Pontsteigergebouw	15
2.6 Het ontwerp	15
2.7 Het programma.....	17
2.8 Pontveer en nautische aspecten	17
2.9 Vertaling in hetbestemmingsplan	17
3. Plankader.....	18
3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen	18
3.2 Europees en rijksbeleid	19
3.3 Provinciaal beleid	22
3.4 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam.....	24
3.5 Gemeentelijk beleid	26
3.6 Stadsdeelbeleid	34
4. Motivatie	39
4.1 Ruimtelijke structuur	39
4.2 Wonen	43
4.3 Hotels.....	43
4.4 Kantoren, bedrijven, PDV en horeca.....	44
4.5 Water	45
4.6 Verkeer en parkeren.....	45
5. Milieuaspecten	47
5.1 Bodem	47
5.2 Geluid	47
5.3 Kabels, leidingen en straatpaden	52
5.4 Externe veiligheid	52
5.5 Waterhuishouding.....	55
5.6 Natuurtoets	58
5.7 Hoogbouw	60
5.8 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	61
5.9 Luchtkwaliteit	63
5.10 Wet Luchtvaart	66
5.11 MER(beoordelings)plicht	67
5.12 Beperkingen ten gevolge van overige bedrijven	68
5.13 Lichthinder	68
5.14 Duurzaamheid	69
5.15 Windhinder	71

6.	Toelichting op de werking van het bestemmingsplan	72
6.1	Principe bestemmingsplanregeling	72
6.2	Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging	73
6.3	Standaardisatie en digitalisering	74
6.4	Opbouw van het bestemmingsplan	75
7.	Uitvoerbaarheid	77
7.1	Eigendomsverhoudingen/economische uitvoerbaarheid	77
7.2	Maatschappelijk overleg	77
7.3	Ambtelijk overleg	77
7.4	Zienswijzen	88

Bijlagen

1. SANERINGSPLANNEN:
 - Gemeente Amsterdam: "Saneringsplan waterplan Houthaven te Amsterdam" (2 augustus 2000)
 - Gemeente Amsterdam, dienst waterbeheer en riolering: "Evaluatierapport sanering waterbodembodem Houthaven te Amsterdam" (april 2002)
 - Verkennend waterbodemonderzoek Pontsteiger (4 maart 2008)
 - Infrasoil: "Actualiserend bodemonderzoek Houthavens te Amsterdam" (21 mei 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)
 - Stadsdeel westerpark: "Concessie aanvraag landmaken Houthaven" (maart 2008)
5. EXTERNE VEILIGHEID
 - Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Invloed hogedruk aardgasleidingen en gasdrukregel- en meetstation op ruimtelijke ontwikkelingen van Houthaven" (29 november 2006)
 - AVIV: "Externe veiligheidsrisico's planvorming Houthaven" (29 februari 2008)
6. INVENTARISATIE BEDRIJVEN
 - Dienst Milieu en Bouwtoezicht: "Inventarisatie bedrijven Minervahaven e.o." (15 februari 2008)
7. GEUR
 - Stadsdeel Westerpark: "Situatie geurhinder woningbouwlocatie Houthaven, over de aanvaardbaarheid van het te verwachten niveau van geurhinder" (6 maart 2007)
 - SGS: "Geursituatie Houthaven Amsterdam" (januari 2007) incl bijlage TLO,
 - Actualisatie onderzoek SGS: "Geursituatie Houthaven Amsterdam" (10 december 2008)
 - Afstanden geurbronnen (januari 2007)
 - Raadsbesluit stadsdeel Westerpark (20 maart 2007)
8. VERKEER
 - Goudappel Coffeng: "Verkeersafwikkeling ontwikkeling Houthaven" (13 november 2008)
 - Goudappel Coffeng: Bijlagen: "Modelresultaten" en "Eetmaalintensiteiten"
 - Goudappel Coffeng: memo: "Verkeerseffecten Houthaven op Van Diemenstraat" (4 augustus 2009)
 - DRO: "Simulatieonderzoek Spaarndammertunnel" (1 september 2008) + Bijlagen
 - DRO: memo "Doorstroming kruising Van Diemenstraat – Houtmankade" (29 juli 2009)

Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

8 september 2009

9. GROFSTOF

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

10. LUCHTKWALITEIT

- Ingenieursbureau Oranjewoud: “luchtkwaliteitonderzoek De Houthaven Amsterdam Westerpark” (revisie, 7 september 2009)
- Ingenieursbureau Oranjewoud: memo “Houthaven memo zienswijze” (7 september 2009)

11. LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

- Stadsdeel Westerpark (28 februari 2008)
- Aanvulling op landschappelijke inpassing Waterpoort (18 november 2008)
- Arons&Gelauff/Stadsdeel Westerpark: “Houthaven, bezonningsstudie Pontsteigergebouw” (8 september 2009)

12. MER-BEOORDELING

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

13. GELUID

- TNO Industrie en Techniek “Geluidsonderzoek toekomstig woongebied Houthaven te Amsterdam” (4 november 2008)
- TNO Industrie en Techniek: memo “Van Diemenstraat 420” (1 juli 2009)
- Cauberg-Huygen: “Bijlagen Plan De Pontsteiger Amsterdam, notitie buitengeluid” (9 december 2008)
- Ontwerp besluit hogere grenswaarden ten behoeve van het Pontsteigergebouw (8 september 2009)

14. TUNNELVEILIGHEID

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

15. LICHTHINDER

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

16. CORRESPONDENTIE

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

17. WINDHINDER

- Cauberg-Huygen: “Project Pontsteiger te Amsterdam Windtunnelonderzoek windklimaat op looppniveau” (7 maart 2008)
- Cauberg-Huygen: “Project Pontsteiger te Amsterdam Windtunnelonderzoek windklimaat op looppniveau” (20 februari 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 en in samenhang wordt de zuidelijker gelegen Spaarndammerbuurt opgeknapt, door middel van een kwaliteitsverbetering van bebouwing en openbare ruimte.

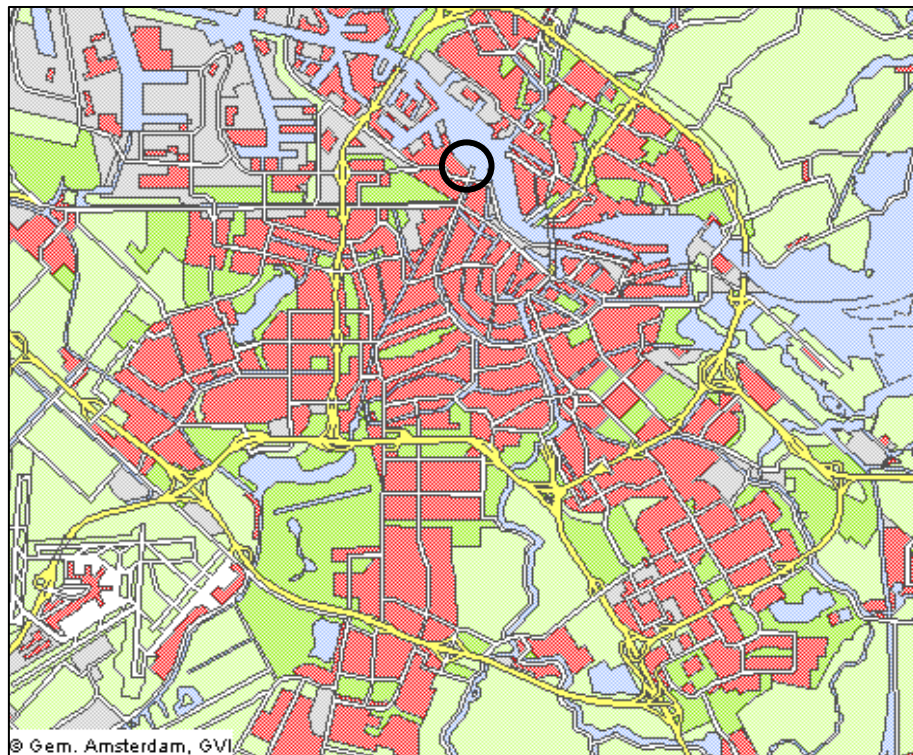
De beide buurten worden met elkaar verbonden door de aanleg van een groenzone (het Dijkpark). Ten behoeve van de aanleg van het Dijkpark en ter vermindering van de verkeersoverlast (geluid, luchtverontreiniging) het doorgaand verkeer van de Spaandammerdijk en Tasmanstraat door een nieuwe tunnel geleid.

Voor het gehele Houthavenproject is een Stedenbouwkundig Plan en de Aanvulling daarop vastgesteld door de stadsdeelraad van Westerpark. Als onderdeel van het project de Houthaven is een bouwplan voor het Pontsteigergebouw in voorbereiding. Momenteel is het Definitief Ontwerp gereed. Naar verwachting wordt dit gebouw als eerste bouwproject binnen de Houthaven gestart. Het voorliggende bestemmingsplan maakt mogelijk het Pontsteigergebouw op de totale ontwikkeling vooruit te trekken en onafhankelijk van de voortgang van het bestemmingsplan voor het totale gebied te realiseren.

Het Pontsteigergebouw maakte reeds deel uit van het ontwerp bestemmingsplan “De Houthaven” dat ter visie heeft gelegen vanaf 19 februari 2009 gedurende een periode 6 weken. Binnen deze termijn zijn zienswijzen ingebracht die betrekking hadden op het Pontsteigergebouw. Naar aanleiding van de zienswijzen en de gewenste zorgvuldige behandeling daarvan is besloten om het Pontsteigergebouw niet langer deel uit te laten maken van het bestemmingsplan “De Houthaven” en om het als afzonderlijk bestemmingsplan in procedure te brengen. Daartoe is het nu voorliggende bestemmingsplan opgesteld. In dit ontwerp zijn wijzigingen aangebracht om tegemoet te komen aan enkele zienswijzen. De wijzigingen zijn het uitsluiten van overlastgevende horecavoorzieningen (horeca van categorie 1 en 2) en het uitsluiten van horecaterrassen aan de oostzijde van het gebouw.

1.2 Ligging plangebied

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



Afbeelding: ligging
plangebied binnen
Amsterdam

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

De Houthaven grenst aan het Westelijk havengebied. De Minervahaven als onderdeel van de haven ligt direct ten westen van het plangebied. De Minervahaven vormt een bedrijventerrein dat niet alleen over het land bereikbaar is maar vooral ook over het water. De Minervahaven heeft zich tot voor kort gemanifesteerd als grootschalig haven terrein. De activiteiten waren dan ook met name gericht op het vervoer over het water. De komende jaren zal de Minervahaven zich transformeren van een grootschalig haven terrein naar een kleinschalig bedrijventerrein met de stad als verzorgingsgebied.

In het zuiden wordt de Houthaven 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.

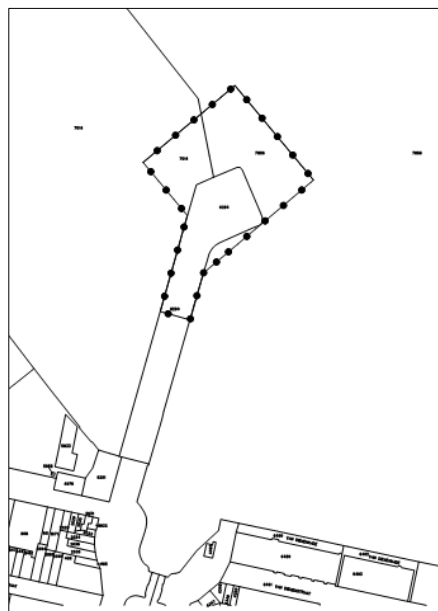
De naam Pontsteigergebouw verwijst naar de locatie van het project: de kop van de pontsteiger tussen het Houthavengebied en de Silodam. De steiger heeft een lengte van ruim tweehonderd meter. Dit betekent dat het Pontsteigergebouw vrij ver in het IJ wordt gebouwd.

De onderstaande luchtfoto geeft de ligging van het Pontsteigergebouw weer. Binnen de rode cirkel is het gebouw geprojecteerd. Aan de oostzijde is de Silodam te zien en aan de westzijde is het stedenbouwkundig plan van het project Houthaven in de foto gemonteerd. De pontsteiger sluit aan de zuidzijde aan op de Tasmanstraat en de Van Diemenstraat.



1.3 Plangrenzen

Het plangebied omvat de bestaande pontsteiger vanaf de zuidelijk gelegen Tasmanstraat, een vierkant gebied aan het noordelijke einde van de steiger en een strook water aan de oostzijde van de steiger en rondom het gebouw. Op de afbeelding staan de plangrenzen weergegeven.



1.4 Opbouw van deze toelichting

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

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

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

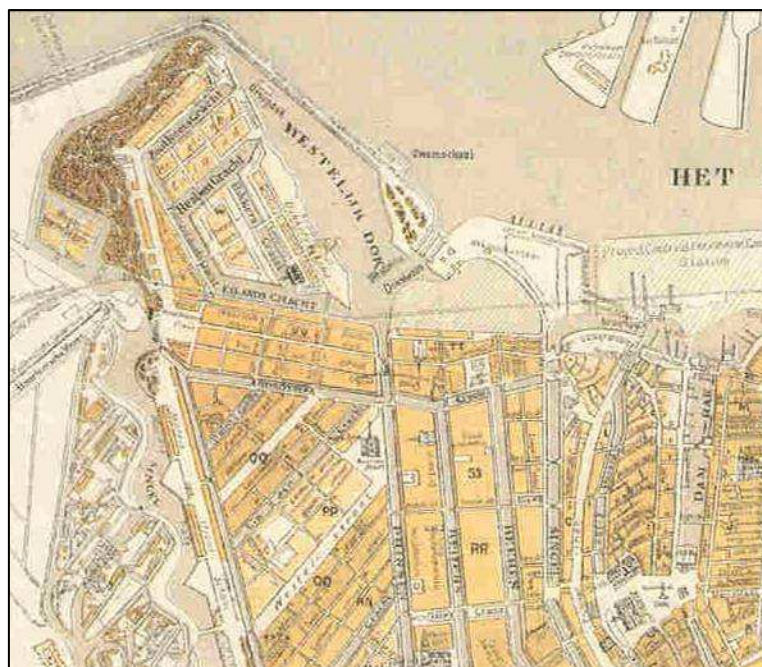
Tot slot gaat hoofdstuk 7 allereerst in op de eigendomsverhoudingen en de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Vervolgens is aangegeven hoe de inspraak wordt vormgegeven en wat de uitkomsten daarvan en van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro zijn.

2. Plangebied en planvorming

2.1 Ontstaansgeschiedenis

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

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



Afbeelding: uitsnede nieuwe volledige plattegrond van Amsterdam (1^{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 Tasmanstraat en de Spaarndammerdijk. In 1889 besloot de gemeenteraad om de houthavens aan te sluiten op het spoorwegennet. De verwijzing naar de houthavens heeft betrekking op de drie havens ten westen van de Amsterdamse binnenstad, de Oude Houthaven, de Houthaven en de Nieuwe Houthaven. Deze havens boden plaats aan op- en overslag van bomen uit verschillende delen van de wereld. In 1920 werd de Spaarndammerbuurt aangelegd als uitbreiding van de stad.

Op onderstaande afbeelding zijn de havens weergegeven.



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

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



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

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".

In 1955 werd begonnen met de bouw van de pontsteiger. Vijftig jaar lang werden van de steiger auto's, komend van de Houtmankade, Tasmanstraat en Van Diemenstraat, overgezet naar de Distelweg in Noord. In 2006 besloot de gemeente Amsterdam de laatste Amsterdamse pont voor auto's te laten vervallen en alleen beschikbaar te houden voor voetgangers en fietsers. Met de komst van de tunnels was het belang van een veer voor auto's verdwenen. Inmiddels is het traject van het veer verlengd en loopt nu via de Distelweg naar het NDSM-terrein. Door de ontwikkeling van het voormalige industriegebied aan de noordoever van het IJ, neemt het aantal gebruikers van de pont gestaag toe.



2.2 Beschrijving huidige situatie

De Pontsteiger vormt de scheiding tussen de Houthaven en de Oude Houthaven. Momenteel wordt op de steiger aan twee zijden haaks geparkeerd door auto's. Op de kop van de steiger bevindt zich het vertrekpunt van de Distelwegveer naar de Distelweg in stadsdeel Noord en de Houthavenveer naar het NDSM-terrein in Noord. Beide veren zijn uitsluitend voor fietsers en voetgangers in gebruik.



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

In het zuiden van het plangebied zijn de Spaarndammerdijk en de Tasmanstraat gelegen. Deze wegen behoren tot de hoofdontsluiting van Amsterdam. Zij zijn tevens onderdeel van de oude Zeedijk die Amsterdam beschermt tegen het water van het IJ, dat vroeger in open verbinding stond met de Zuiderzee.



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

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 1995 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-oever" 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 Houthaven” en “Bedrijventerrein Houthaven” echter vernietigd, met name wegens fouten in de toepassing van de Wet geluidhinder.

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

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

2.4.1 Documenten en besluiten planvorming

Beleidsplan SpaarndammerHout

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

In het beleidsplan worden verschillende beleidsuitgangspunten voor de Spaarndammerbuurt uiteengezet welke de basis vormen voor het programma voor het project SpaarndammerHout. Het programma bestaat uit vier onderdelen: wonen, sociale wijk aanpak, bedrijvigheid en openbare ruimte. Per onderdeel komen de projecten aan de orde.

De Houthaven en de Spaarndammerbuurt worden in nauwe samenhang met elkaar ontwikkeld, zodat er “één” wijk ontstaat. De samenhang beperkt zich niet tot een bepaald beleidsterrein, maar geldt zowel voor sociale, economische als fysieke beleidsmaatregelen.

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 en de samenhang tussen de Spaarndammerbuurt, de Houthavens en het IJ. Het beleidsplan gaat er van uit dat de ondertunneling zorgt voor een veilige oversteekbaarheid en een vermindering van verkeershinder en geluidsoverlast voor omwonenden. In de nieuwe situatie zijn lokaal en doorgaand verkeer gesplitst. Het doorgaande verkeer wordt door een gesloten tunnel geleid, voor lokaal verkeer en bussen komt er een ventweg. Over het tunneldek ontstaat een veilige fietsroute die beide buurten met elkaar verbindt.

Strategisch Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout

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

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

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

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

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

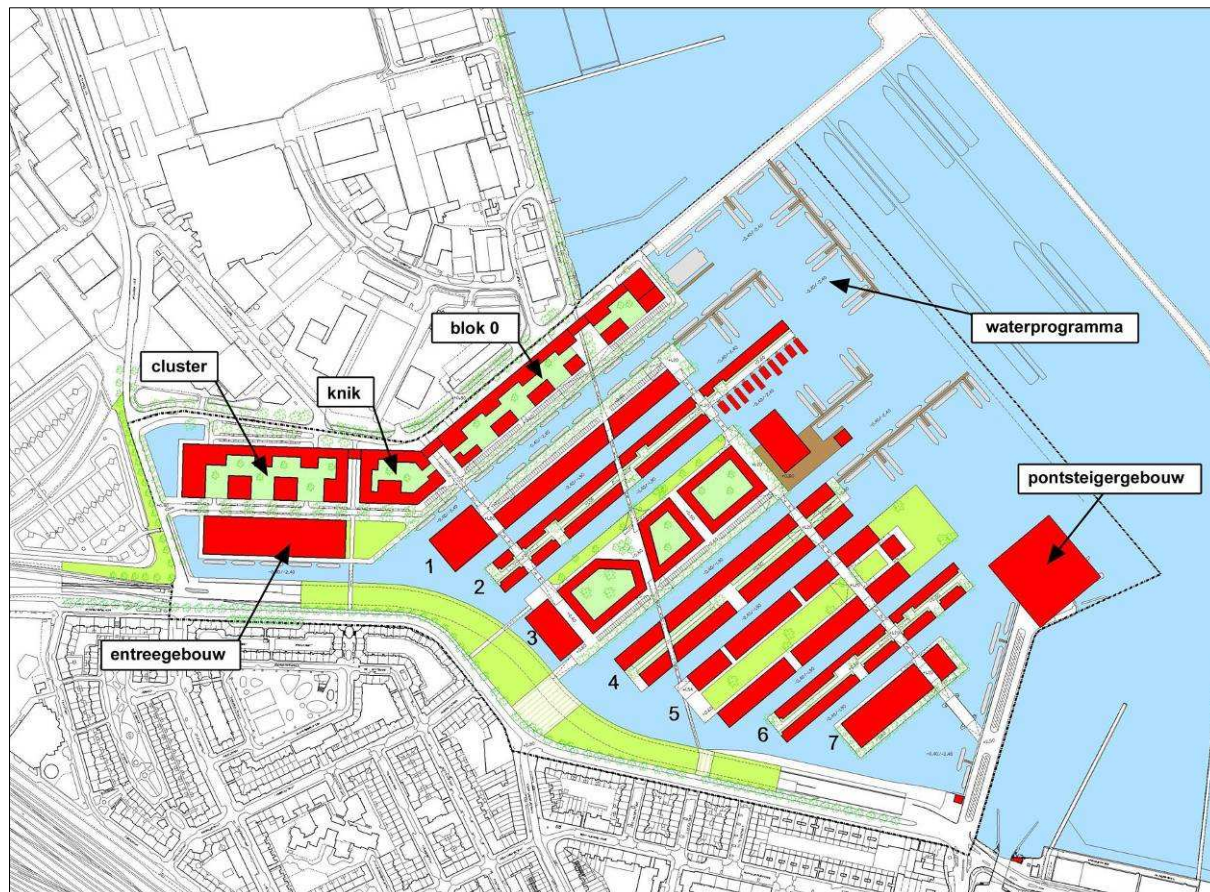
Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout

In 2005 is het Plan Openbare Ruimte SpaarndammerHout (PORS) vastgesteld. In dit plan is een integraal beeld van de openbare ruimte van de oude Spaarndammerbuurt en het nieuwe Houthavengebied vastgelegd en de relatie daarvan met de omringende stad. Het plan beschrijft hoe

door het creëren van logische assen, aantrekkelijke routes door de buurt en het verbeteren van de openbare ruimte een ongedeelde buurt tot stand komt.

Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen

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



Het programma (aantal woningen en het oppervlak niet-wonen) voor de Houthaven is bepalend voor de extra verkeersdruk en de extra milieubelasting die het plan genereert. Het bestaande wegennet dient de extra verkeersdruk aantoonbaar op te kunnen vangen en de extra milieubelasting dient aantoonbaar binnen de wettelijke kaders te blijven. Daarom is het maximale programma bepaald aan de hand van de in het Stedenbouwkundig Plan Houthaven 2006 vastgelegde bouwvolumes. De aantallen die uit deze berekeningen voortkomen zijn het absolute maximum en zullen in werkelijkheid lager liggen. Voor het gehele plan wordt als maximum gehanteerd: 2.250 woningen en 90.000 m² niet-woonvloeroppervlak.

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

De hoofdontsluiting van het gebied voor de auto vindt plaats vanaf de Pontsteiger in het oosten en vanaf het 'vaste land' bij het Minervahavengebied in het westen van het plangebied. De eilanden zijn onderling verbonden door zowel fiets-/voetbruggen als voor autoverkeer toegankelijke bruggen. Ten noorden van de verschillende eilanden is het waterprogramma voorzien waarin langs verschillende steigers ligplaatsen zijn gelegen welke ruimte bieden aan woonboten(schepen), drijvende woningen/watervilla's en stilgelegde binnenvaartschepen. Dit zijn schepen die niet meer actief zijn in

de binnenvaart als transportmiddel. Aan het einde van de in het oosten van het plangebied gelegen Pontsteiger is een gebouw voorzien waarin zowel woon- als niet-woonfuncties worden gerealiseerd. Het programma van de Houthaven bestaat voornamelijk uit realisatie van woningen, waarvan 30% in de sociale sector. In het onderstaande wordt per onderdeel nader op het programma in gegaan.

Beeldkwaliteitplan

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



Plan Openbare Ruimte Houthaven

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

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

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

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

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

2.5 Meervoudige ontwerpopdracht Pontsteigergebouw

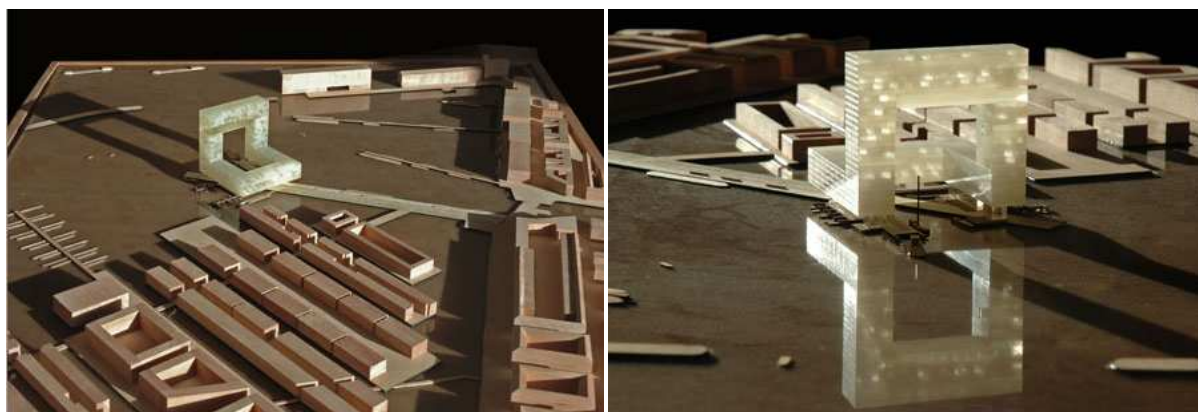
Voor de ontwikkeling van bebouwing op de Pontsteiger in stadsdeel Westerpark is door de ontwikkelcombinatie De Principaal / De Key, BB De Dijk (Rabo Bouwfonds / Ymere) en Delta Forte / Rochdale een meervoudige ontwerpopdracht uitgeschreven onder drie architectenbureaus. Zij hebben de architectenbureaus gevraagd een ontwerp te maken voor *“één of meerdere markante gebouwen van hoge architectonische kwaliteit met minimaal 225 en maximaal 250 woningen met een hoge woonkwaliteit en ca. 2.000 m² BVO (publieks)voorzieningen, inclusief parkeergelegenheid voor deze woningen en voorzieningen”*.

De uitschrijver voor deze meervoudige ontwerpopdracht heeft een beoordelingscommissie aangesteld om de ontwerpen te beoordelen. Deze commissie bestaat uit de architect en supervisor van de Houthaven, de landschapsarchitect en supervisor voor de IJoevers, de projectmanager Houthaven en een vertegenwoordiger van de opdrachtgever.

De beoordelingscommissie heeft geadviseerd om aan Arons & Gelauff de vervolgoopdracht te verstrekken om het ontwerp voor het Pontsteigergebouw nader uit te werken. In paragraaf 4.1 wordt nader ingegaan op de daaraan ten grondslag liggende overwegingen.

2.6 Het ontwerp

Het Pontsteigergebouw staat in het water aan het einde van de Pontsteiger en heeft van een afstand gezien de vorm van een poort. Dichterbij gekomen is zichtbaar dat het Pontsteigergebouw een stoelvorm heeft. De stoel heeft een open rugzijde. Het totale gebouw is zeven meter opgetild boven de steiger. Het hoge gedeelte is gedraaid ten opzichte van de Pontsteiger, terwijl het gezien vanuit de Houthaven naar achteren is geplaatst.



Het Pontsteigergebouw wordt getypeerd als een sculpturaal gebouw, dat op stedelijk niveau een duidelijke betekenis heeft. De positionering van het gebouw wordt in haar context bepaald door de noordelijke en de zuidelijke IJ-oeveren en de ontwikkeling van de Houthaven als woongebied. Het ontwerp speelt een rol in de entree van de stad en reageert op de ontwikkeling aan de noordelijke IJ-oever (NDSM).

Het ontwerp neemt vanuit de verschillende plekken in de stad steeds een andere gedaante aan. Vanaf de Silodam is het slank en zweeft het gebouw boven het water. Vanaf de noordelijke IJ-oever functioneert het als een poortgebouw en ook vanaf het Centraal Station ontstaat een nieuw perspectief. Het gebouw is gedraaid ten opzichte van de Pontsteiger, waardoor die als het ware diagonaal door het ontwerp heen steekt. Zo ontstaat vanaf de Pontsteiger een drie dimensionaal beeld van het gebouw met het grote gat erin. Het Pontsteigergebouw is een groot gebouw, maar door de loggia's aan de buitenkant wordt het grote volume verzacht. De loggia's functioneren als een intermediaire ruimte tussen de woning en de stad.

De materialisering is uitgesproken en warm. Er worden maatregelen getroffen in het kader van duurzaam bouwen.

Het Pontsteigergebouw volgt de richting van de reeks eilanden van de toekomstige Houthaven, waardoor het als vanzelfsprekend onderdeel wordt van het totale stedenbouwkundige plan. Zodoende voegt het Pontsteigergebouw zich in de Houthaven en richt het zich tegelijk naar de haven. Het Pontsteigergebouw is een havengebouw. Het leven van boten en masten loopt onder het grote, maar tegelijkertijd lichtvoetige, gebouw door.

Het Pontsteigergebouw bergt veel verschillende woningtypen in zich. Vanuit de meeste woningen is er sprake van een dubbele oriëntatie op het water, de haven en de toekomstige Houthavens. Daarnaast beschikken de meeste woningen over een buitenruimte met een goede bezonning.

Het gebouw is ter plaatse van de poort 90 meter hoog en het lagere deel is 29 meter hoog (maten excl. liftopbouwen e.d.). De open poort heeft een hoogte van ten minste 58 meter en een breedte van minimaal 40 meter. De afmetingen van het maaiveld onder het gebouw, de verdiepte parkeerbak, zijn ongeveer 92 x 89 meter. De contouren van het gebouw vanaf de eerste verdieping zijn ongeveer 85 x 85 meter.



2.7 *Het programma*

Het Pontsteigergebouw bestaat uit maximaal 250 woningen en 2.000 m² bvo niet-woonfuncties. Deze niet-woonfuncties kunnen worden ingevuld door kantoren, bedrijven, consumentverzorgende dienstverlening, horeca (wel café, restaurant, hotel, géén fastfood en nachtzaken) en maatschappelijke voorzieningen.

Terrassen ten behoeve van horeca zijn uitgesloten aan de oostzijde van het gebouw om overlast voor de bewoners van de Silodam en de Van Diemenstraat te voorkomen.

Het niet-woonprogramma kan bij nadere uitwerking verder worden uitgebreid met maximaal 2.000 m² bvo (niet zijnde kantoren). Teneinde de verkeersattractie van het Pontsteigergebouw niet extra te laten toenemen, wordt dan ter compensatie van een groter niet-woonprogramma het aantal woningen naar rato verminderd. Bij een toename van 2.000 m² bvo niet-woonprogramma worden er 23 woningen minder gerealiseerd.

Onder de Pontsteiger wordt een parkeergarage met ca. 350 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarvan zijn 250 plaatsen bedoeld voor de woningen en 100 plaatsen voor de niet-woonfuncties. De entree van de parkeergarage kan voor of onder het Pontsteigergebouw worden gerealiseerd. Bouwwerken ten behoeve van deze entree zullen een maximale bouwhoogte van 3,5 meter boven de pontsteiger hebben en een maximum bebouwd oppervlakte van 250 m². In de nadere uitwerking van het bouwplan van VO naar DO wordt definitief bepaald hoe de entree van de parkeergarage zal worden gerealiseerd.

Ten behoeve van de gebruikers van het Pontsteigergebouw worden in het water steigers gerealiseerd waar pleziervaartuigen kunnen worden afgemeerd. Het karakter daarvan is vergelijkbaar met het aanmeren van particuliere bootjes in de grachten of het Oostelijk Havengebied. Ook kan er een passagiersvaartuig afmeren.

2.8 *Pontveer en nautische aspecten*

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

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

2.10 *Vertaling in het bestemmingsplan*

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel de realisatie van het Voorlopig Ontwerp van het Pontsteigergebouw mogelijk te maken. De in voorgaande teksten beschreven functies en bebouwing passen daarom binnen dit bestemmingsplan.

In het voorliggende bestemmingsplan is het Pontsteigergebouw opgenomen door de bestemming "Gemengd" op de locatie van het bouwplan te projecteren. Binnen deze bestemming zijn diverse functies toegestaan, zodat het hiervoor beschreven gemengde programma kan worden gerealiseerd. De omvang van de horecafuncties is beperkt door per soort horeca een maximum vloeroppervlak vast te leggen. De bouwbeperkingen zijn zodanig begrensd dat de karakteristieke aspecten van het ontwerp, zoals de poort en de transparante onderzijde van het gebouw, gewaarborgd worden. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de mogelijkheid dat de entree van de parkeergarage buiten het Pontsteigergebouw wordt gesitueerd. Daartoe is de bestemming "Verkeer" in het bestemmingsplan opgenomen.

3. Plankader

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

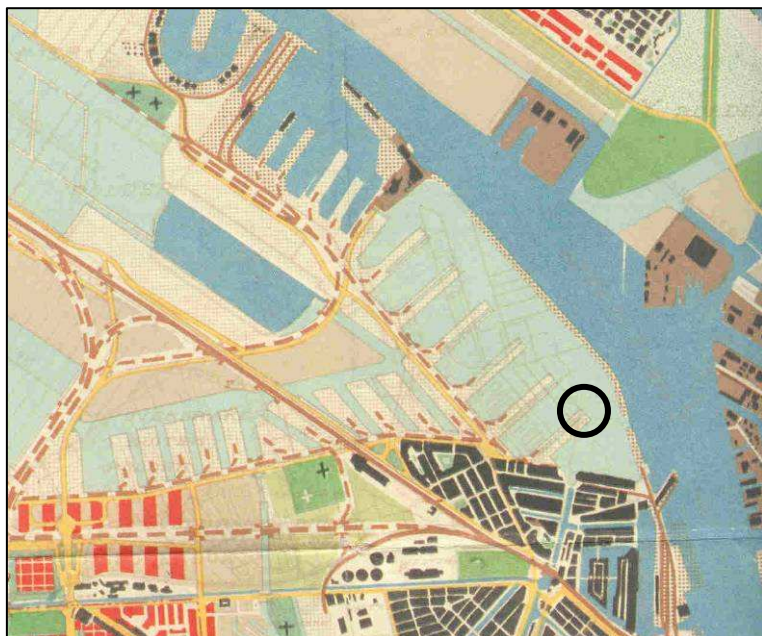
3.1 Geldende juridisch-planologische regelingen

Algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 (AUP)

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

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

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



Afbeelding: uitsnede plankaart AUP 1935

Vorbereidingsbesluit

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

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

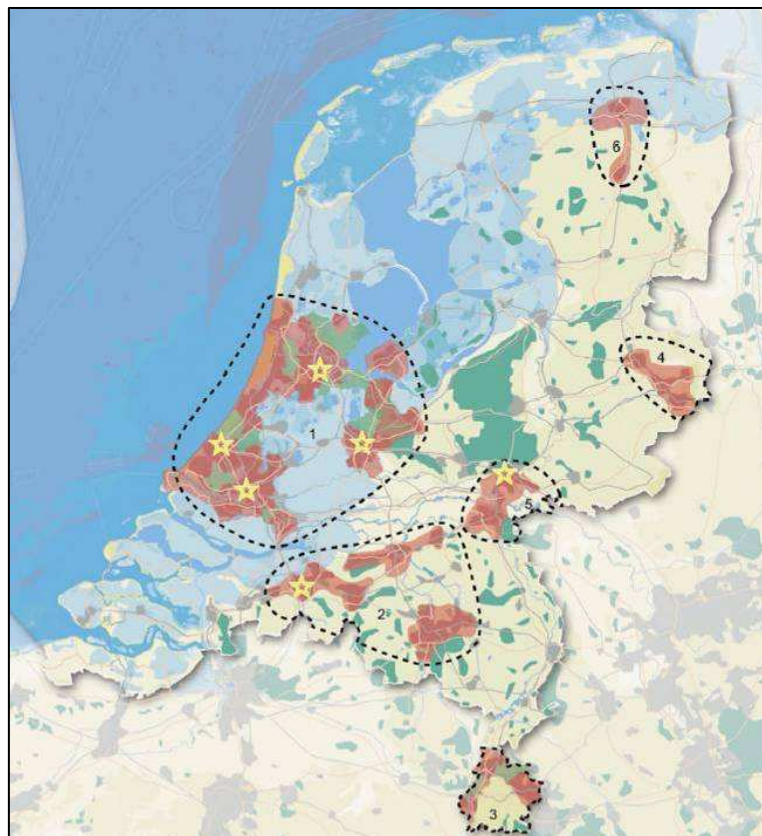
3.2 Europees en rijksbeleid

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 beleevingswaarde gebaseerde planning van de verstedelijking;
- aandacht voor de waterketen in relatie tot duurzaam bouwen;
- voortgaan met het opstellen en uitvoeren van gemeentelijke rioleringsplannen, het terugdringen van overstortingen en het verwijderen van vervuilde waterbodems;
- het bevorderen van waterbesparing en hergebruik van water;
- het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltratie van water in de bodem.

Europese Kaderrichtlijn Water

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

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

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

Locatiebeleid

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

Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit

Nederland haalt de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide niet in de door Europa geëiste jaren: 1 januari 2005 respectievelijk 1 januari 2010. De Europese Commissie heeft Nederland recent uitstel ('derogatie') verleend voor het halen van de normen voor fijn stof (PM10) tot midden 2011 en voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015. Daarvoor is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld, waarin een groot aantal maatregelen is opgenomen om de luchtkwaliteit aanzienlijk te verbeteren. Nu de Europese beslissing over het uitstel definitief is, kan het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) naar verwachting nog voor de zomer van 2009 van kracht worden.

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

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

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

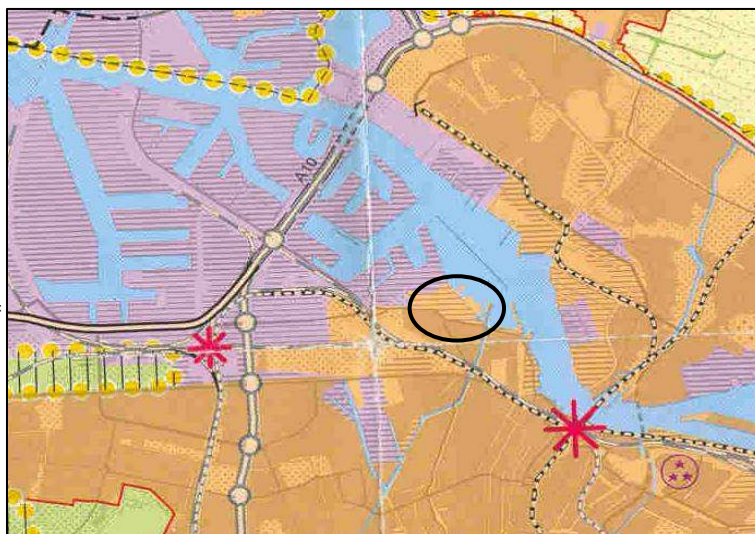
Het project Houthaven is aangemeld voor het NSL.

3.3 Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

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

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



Afbeelding: uitsnede streekplankaart

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

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

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

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

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

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

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

Provinciaal Waterplan 2006-2010

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

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

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

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

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

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

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

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

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

De volgende opgaven tot 2020 zijn geformuleerd:

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

Regionale Woonvisie

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

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

3.5 Gemeentelijk beleid

Structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid”

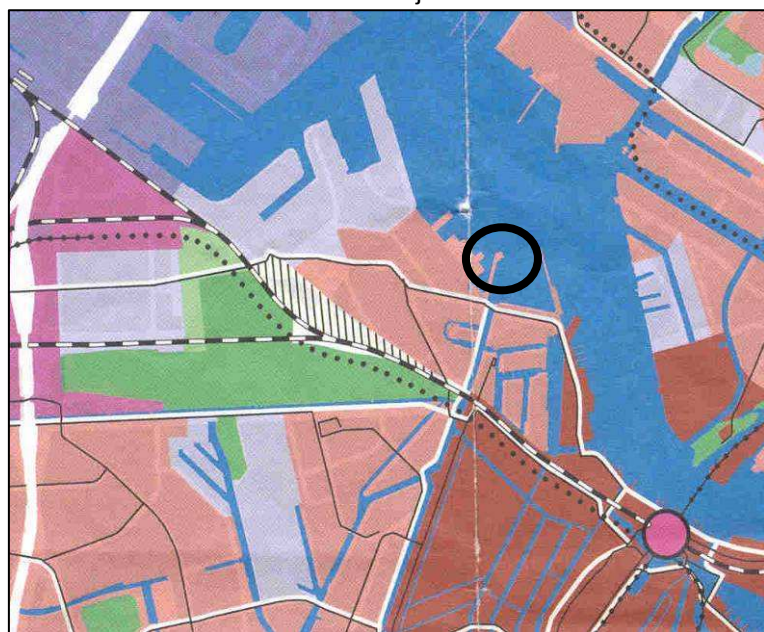
Het ruimtelijk beleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd in het structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” (juli 2003). Dit ruimtelijke beleid is gericht op de periode vanaf 2003 tot en met 2010, maar vormt voor een deel ook een aanzet tot ontwikkelingen die doorlopen in de periode daarna. Het structuurplan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

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

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

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

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



Afbeelding: uitsnede plankaart structuurplan “Kiezen voor Stedelijkheid” 2003

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

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

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

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

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

Overeenkomst 'Bouwen aan de stad'

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

Beleidsovereenkomst Wonen Amsterdam

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

Locatiebeleid

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

In het locatiebeleid is per gebiedstype, zoals in het Structuurplan opgenomen, aangegeven welke functies passend zijn. De Houthaven valt binnen gebiedstype “Stedelijk wonen/werken”. Daarbinnen zijn passende functies: solitaire kantoren van minder dan 2.000 m² bvo, stadsdeelcentra, wijkwinkelcentra, kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen, kantoorachtige bedrijven, hotels, overige horeca, en stedelijk/suburbaan wonen. Afhankelijk van de functie of plek kunnen tevens

passend zijn: solitaire kantoren groter dan 2.000 m² bvo, GDV en PDV winkels, gebouwde leisurevoorzieningen met veel publiek, grote congresruimten, grootschalige maatschappelijke voorzieningen en grote religieuze instellingen.

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

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

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

ABC-locaties

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

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

Ondernemingen (bedrijven, kantoren én voorzieningen) worden vervolgens beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkende karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties (A of B locaties). Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties (C locaties).

Conform het richtsnoerprincipe uit het RVVP 2004 van het toenmalige ROA wordt voor kantoren en bedrijven op A locaties een parkeernorm van 1:250 m² bvo en op B locatie 1:125 m² bvo gehanteerd. Op C locaties gelden geen parkeernormen voor bedrijven; voor kantoren wordt maatwerk geleverd. Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) worden de CROW parkeerkencijfers als hulpmiddel gebruikt om te komen tot het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen. Zowel voor de ABC-normen als de CROW-cijfers kan een bandbreedte worden gehanteerd.

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

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

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

Minder kantorenplannen in uitvoering

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

In de nota is ten aanzien van Spaarndammerhout / Houthaven opgenomen dat het niet-woon programma in beperkte mate zal worden ingevuld met kantoorruimte. Er wordt uitgegaan van een invulling met bedrijfsverzamelgebouw, kleine bedrijfsruimten, showrooms, wijk/stadsdeelgebonden voorzieningen, leisure en onderwijs. Op 1 april 2008 heeft het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam per brief ingestemd met het maximale oppervlak van 35.000 m² kantoorvloeroppervlak.

Amsterdamse OV-visie 2007-2020

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

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

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

- In het programmakkoord wordt de wens uitgesproken om de z.g. "Kleine Ring" te sluiten door de Ringlijn vanaf station Isolatorweg door te trekken naar het Centraal Station. Onderzoek toont naar dat deze verbinding een redelijke vervoerswaarde heeft, maar dat de meeste reizigers zullen bestaan uit mensen die eerder met de trein reisden. Het aantal nieuwe OV-reizigers dat deze verlenging op zal leveren is klein.
- Een alternatief voor het sluiten van de "Kleine Ring" is verlenging van de Ringlijn via de Houthaven en de noordelijke IJ-oever 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-oever (na 2020) ontstaat een voldoende vervoersvraag om deze metro-uitbreiding te rechtvaardigen. In dit geval zal een groot deel van de reizigers bestaan uit nieuwe OV-gebruikers. Uit het oogpunt van "ontvlechting" is het niet gewenst dat de Ringlijn vanaf de Isolatorweg in twee richtingen wordt verlengd.

OV te water als aanvullende maatregel

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

Vervoersplan 2009 GVB

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

Woonbotenbeleid

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

Hotelnota

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

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

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

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

Nota kleinschalige bedrijfshuisvesting

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

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

Bovengenoemde locaties zijn niet gelegen binnen de Houthaven.

Slimme Haven, Havenvisie gemeente Amsterdam 2008-2020

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

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

In het document wordt de visie weergegeven ten aanzien van:

- a. werk en economie – banengroei, behoud van het marktaandeel, verdubbeling van de overslag, selectiviteit in het toelaten van ladingstromen en vestigingen;
- b. duurzaamheid – terugdringen CO₂-uitstoot, meer vervoer per trein en zee- en binnenvaartschip, minder per vrachtwagen, minder verbruik van brandstof en meer gebruik van walstroom, innovatieve technieken om geluid- en stofhinder terug te dringen en om duurzame energie op te wekken, betere samenwerking op het gebied van milieubeleid, een duurzaamheidsfonds;
- c. ruimte – accommodatie van groei tot 2020 op bestaande haventerreinen, behoud van erfpacht, uitbreiding na 2020 bij breed draagvlak, behoud van een strategische voorraad ruimte, behoud van de totale voorraad terreinen in de haven voor havenactiviteiten;
- d. bereikbaarheid – uiterlijk in 2016 een nieuwe grote zeeluis in IJmuiden operationeel, de bereikbaarheid over de weg, het water en per spoor verbeteren;
- e. innovatie;
- f. aantrekkelijkheid.

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

Milieubeleidsplan

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

- het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam wordt integraal uitgevoerd, met als streven om in 2010 aan de Europese normen te voldoen.
- in 2010 is de geluidsoverlast aanzienlijk teruggedrongen, en dan met name het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden
- in 2025 is de energieuishouding 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.

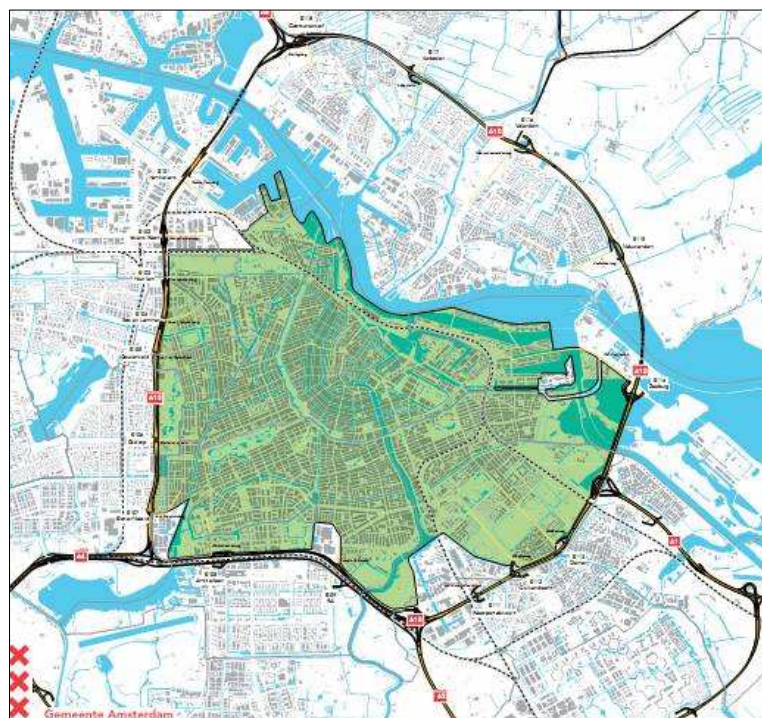
Voorrang voor een Gezonde Stad

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.

Nieuwbouw in Amsterdam klimaatneutraal

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

Geluidbeleid

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

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

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

Actieplan 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 geluidshinder voorkomt en wat in de komende vijf jaar wordt ondernomen om dit te verminderen. Het Actieplan wordt iedere vijf jaar bijgesteld. De geluidkaart vormt de basis voor het actieplan. Op 26 juni 2007 heeft het college van B&W een geluidkaart vastgesteld en gepubliceerd.

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

3.6 Stadsdeelbeleid

Woonvisie

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

Stadsdeel Westerpark vindt het belangrijk dat in het stadsdeel mensen met verschillende achtergronden en in verschillende gezinssamenstellingen naar tevredenheid kunnen wonen. De inspanningen van het stadsdeel moeten leiden tot een divers en levendig stadsdeel met een eigen karakter en sterke sociale samenhang. Wonen kan hieraan een bijdrage leveren.

De laatste jaren zijn veel woningen in het stadsdeel kwalitatief verbeterd. Ook zijn grote-, koop- en woonzorgwoningen toegevoegd. Deze inzet had tot doel het stadsdeel meer divers te maken, een wooncarrière binnen Westerpark mogelijk te maken en zo een aantrekkelijk leefklimaat te scheppen om (langdurig) te wonen.

In het stadsdeel moeten voor alle inkomensgroepen woningen bereikbaar zijn. Daarnaast moet de woningvoorraad in het stadsdeel toegankelijk zijn en blijven voor verschillende groepen zoals jongeren, lage inkomens, lage middeninkomens en mensen met een zorgvraag die meer moeite hebben met het vinden van een passende woning.

Niet alleen moeten mensen in Westerpark kunnen wonen, het is ook belangrijk dat ze in Westerpark willen wonen. De kwaliteit van wonen en leefomgeving, ook in verhouding tot de woonlasten, moet mensen tot tevredenheid stemmen. Hieraan kan betrokkenheid bij de buurt een belangrijke bijdrage leveren.

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

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

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

Notitie Economie en Werk 2004

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

Het beleid richt zich op een aantal speerpunten:

1. Werken aan drie vitale winkelgebieden met buurtverzorgend niveau: Hugo de Grootplein (links), Van Limburg Stirumstraat (rechts) en Spaarndammerstraat. Buiten deze gebieden is nieuwe vestiging niet gewenst en moet daarom niet mogelijk zijn.

2. Streven naar uitbreiding van (betaalbare) vestigingsmogelijkheden voor kleine, startende, lokale en/of culturele ondernemingen door:
 - a. opnemen van kleinschalige bedrijfsruimten in nieuwbouwprojecten;
 - b. voortzetting van het uitgebreide onderstukkenbeleid, dat gericht is om in bestaande gebouwen bedrijfsruimten in de plint te realiseren;
 - c. het in bestemmingsplannen beperken van de mogelijkheden om bedrijfsruimte te onttrekken ten behoeve van woningen.
3. Door de herinrichting van het Westerpark ontstaan kansen om hotels of andere vormen van verblijfsaccommodatie (maximaal 5 vestigingen) te trekken.
4. Optimaliseren van communicatie en informatieverstrekking naar startende ondernemers.
5. Voeren van werkgelegenheidsbeleid, waarbij wordt gestreefd naar behoud van gesubsidieerde banen en ondersteuning van kwetsbare werkzoekenden.

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

Nota creatieve bedrijvigheid

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

- 1) Stimuleren van het uitbreiden van betaalbare, kleinschalige bedrijfsruimten. Een groot deel van de mensen werkzaam in de creatieve bedrijvigheid werken aan huis, zijn starters en/of hebben behoefte aan een kleine, goedkope en soms tijdelijke werkruimte;
- 2) Voortzetten van het onderstukkenbeleid (namelijk het verfraaien en beveiligen van etalages van kleinschalige bedrijfsruimten in de woonwijken, objectsubsidies, het aandragen voor goede kandidaathuurders van bedrijfsruimten). Door dit beleid wordt de kwaliteit en uitstraling van kleinschalige bedrijfsruimten in (woon)wijken verbeterd wat nieuwe creatieve bedrijvigheid kan aantrekken;
- 3) Voortzetten van het actief winkelstraatmanagement en het stimuleren van de branchering in de winkelstraten. Door meer kwaliteit en een grotere diversiteit, ontstaat er een gezonder woon-werk klimaat;
- 4) Faciliteren van het tot stand komen van creatieve werkplaatsen (bedrijfsverzamelgebouwen voor met name (startende) creatieve ondernemers). Door diverse vormen van creativiteit samen te brengen, ontstaat er onderlinge uitwisseling, een grotere uitstraling naar de omgeving en kan een aantal lasten gedeeld worden. Gekeken moet worden of er dan ook tijdelijke werkplekken gecreëerd en verhuurd kunnen worden aan kunstenaars, creatieve ondernemers en/of ZZP'ers die ruimte nodig hebben voor de duur van een project;
- 5) In te actualiseren bestemmingsplannen de beleidsrichtlijn van de dienst Ruimtelijke Ordening te hanteren ten aanzien van bedrijventerreinen. Volgens deze nieuwe richtlijn moet bij een individuele ondernemer sprake zijn van maximaal 70% kantooractiviteiten en minimaal 30% aan bedrijfsactiviteiten. Deze richtlijn biedt meer mogelijkheden voor de creatieve bedrijvigheid, bijvoorbeeld voor een architectenbureau dat zich op een bedrijventerrein wil vestigen. Tegelijkertijd kan het stadsdeel actief medewerking verlenen aan verzoeken van creatieve ondernemers tot vrijstelling op basis van het huidige bestemmingsplan. Hierbij zal verwezen moeten worden naar de centraal stedelijke richtlijn van dRO;
- 6) Zorgen voor een beperkte toename van de horeca in het stadsdeel en voor een goed wettelijk kader voor mengformules. De aanwezigheid van horeca maakt deel uit van de voorzieningen rijkdom in Amsterdam en fungeert ook als ontmoetingsplek voor de creatieve bedrijvigheid. Maar horeca is niet altijd meer puur horeca. Er ontstaan diverse combinaties waar horeca deel van uit maakt. Om waardevolle mengformules te kunnen toestaan maar ook te kunnen handhaven, zijn er wettelijke regels nodig. Dit bestemmingsplan voorziet in deze regels (zie ook de horecanota 2008 van het stadsdeel).

Horecanota Westerpark 2008

De Horecanota Westerpark 2008 is vastgesteld ter vervanging van de verouderde horecanota uit 1998. Uitgangspunt één in de nieuwe horecanota is dat in Westerpark, net als in andere delen van de

stad, levendigheid een onderdeel is van het dagelijks leven. Gesteld wordt dat daar waar veel mensen wonen, behoefte is aan ontmoetingsplaatsen, zoals horecavestigingen. Uitgangspunt twee is dat het woon- en leefklimaat beschermd moet worden. Overlast van horeca dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

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

Wegcategoriseringsplan

Op 27 februari 2001 heeft de stadsdeelraad het 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.

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. Het Zaandammerplein bedient gezien de omvang en de functie van het plein een groot gebied en heeft betekenis voor de Houthaven.

GSM/UMTS beleid

Dit beleid is vastgesteld door het dagelijks bestuur op 28 februari 2006. Het stadsdeel zal zeer terughoudend zijn bij het verlenen van vergunningen voor UMTS en GSM antennes. Dit is uitgangspunt van het beleid vanwege de mogelijkheid dat er schadelijke gevolgen zouden kunnen zijn van de hoogfrequente straling die deze voorzieningen met zich mee brengen. Uitgangspunt is dat geen antennes in woongebieden of in de omgeving van dan wel op gevoelige bestemmingen (zoals ziekenhuizen of scholen) mogen worden geplaatst. Bij besluit van het Dagelijks bestuur van 13 mei 2008 is dit beleid overeenkomstig van toepassing op WiMAX.

Waterkaart Westerpark 2006

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

Woonbotenbeleid

Op 5 december 2006 heeft het Dagelijks bestuur de "Richtlijnen woonboten Westerpark 2007" vastgesteld en de stadsdeelraad heeft op 30 januari 2007 de "Nota Woonbotenbeleid Westerpark" 2007 vastgesteld. De Richtlijnen zijn op 24 juni 2008 gewijzigd, vooral wat betreft de maatvoering van

de woonschepen. Het ontwerp van dit wijzigingsbesluit heeft ter visie gelegen en zijn op 9 december 2008 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel vastgesteld.

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

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

Afmeerbeleid voor pleziervaart

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

Afmeerbeleidsplan en Ligplaatsen Passagiersvervoer

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

Visie toeristische ontwikkeling stadsdeel Westerpark

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

Welstandsnota Westerpark

Op 2 september 2008 is door de stadsdeelraad Westerpark de Welstandsnota Westerpark vastgesteld. Deze nota bevat in ieder geval de regels voor door de Woningwet (2003) aangewezen categorieën van bouwwerken, maar kan, indien noodzakelijk verder uitgebreid en verdiept worden.

In de nota worden criteria opgesteld waaraan bouwaanvragen worden getoetst. Welke criteria worden gehanteerd hangt af van de aard en de locatie van het bouwwerk. Het Beeldkwaliteitplan Houthaven is in de welstandsnota verwerkt.

4. Motivatie

In dit bestemmingsplan wordt de realisatie van het Pontsteigergebouw mogelijk gemaakt, het plan dient als juridisch-planologisch kader voor de afgifte van bouwvergunningen. Het bouwplan moet bijdragen aan een stedelijk gemengd woonwerkgebied met een hoge bebouwingsdichtheid. Binnen het bouwplan zijn verschillende functies (zoals wonen, recreatie/toerisme en werken) voorzien.

Het Pontsteigergebouw, als onderdeel van de Houthaven, is echter gelegen op een locatie waar een afweging tussen de diverse gebiedskenmerken aan de orde is. Enerzijds leent de locatie zich voor realisatie van een gemengd woonwerkgebied binnen de stedelijke contour. De locatie wordt ook aangewezen als stedelijk gebied dat bestemd is als bestaand of toekomstig gebied voor wonen, werken, verzorging, recreatie en verkeer en vervoer. Anderzijds wordt de locatie beïnvloed door de aanwezige havens en bedrijvigheid (met een milieuzonering) die van belang zijn voor de economie van Amsterdam, maar ook voor het Noordzeekanaalgebied als economisch cluster voor de provincie Noord-Holland.

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

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

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

4.1 Ruimtelijke structuur

Het stedenbouwkundig ontwerp voor de Houthaven gaat uit van een eilandenstructuur met daarop bouwblokken in de vorm van zowel stroken als gesloten bouwblokken. De gemiddelde bouwhoogte van bebouwing is vier à vijf bouwlagen met als uitzondering de Pontsteiger en Blok 0 / Cluster / Entreegebouw. Het Pontsteigergebouw is als markant gebouw aan het IJ een herkenningspunt die de ligging van de Houthaven langs de zuidelijke IJ-oever markeert.



Afbeelding: uitsnede maquette

Het Pontsteigergebouw wordt een landmark in het haven- en stadslandschap (Plan Amsterdam 6, “De Houthavens, een nieuwe Hollandse waterstad”, Dienst Ruimtelijke Ordening, augustus 2000), die past in de serie die langs de hele zuidelijke IJ-oever komt te staan. Door zijn positie, in het verlengde van de Singelgracht en daarmee de grens tussen de oude en nieuwe stad markerend, sluit het hoge gebouw aan op het concept “Ankers aan het IJ”.

selectie van het ontwerp

Aangemoedigd door het “Ankers aan het IJ” concept werd het de ambitie van het stadsdeelbestuur Westerpark om op de kop van de Pontsteiger een bijzonder gebouw neer te zetten, dat niet alleen zijn uitstraling heeft op de Houthaven, maar ook op de schaal van de stad. In verband met deze ambitie werd gekozen om een meervoudige opdracht uit te schrijven aan een drietal ontwerpers. Op 26 september 2006 is het Programma van Eisen voor de Meervoudige Opdracht Pontsteiger door de Stadsdeelraad Westerpark vastgesteld. Om voor deze specifieke opgave zo min mogelijk ontwerpbeperkingen in te brengen, is het aantal uitgangspunten tot een minimum beperkt. Benoemde uitgangspunten zijn vooral van technische aard. De meervoudige opdracht is vervolgens uitgeschreven door VOF Pontsteiger. De beoordelingscommissie bestond uit de supervisor Houthaven, de supervisor IJ-oever, de projectdirecteur Houthaven en een vertegenwoordiger van de VOF (De Principaal, BB de Dijk en Delta Forte).

Het door de stadsdeelraad vastgestelde “Stedenbouwkundig Plan Houthavens 2006” is randvoorwaarde geweest voor de meervoudige opdracht. De volledige tekst over de Pontsteiger in dit plan luidt:

“De Pontsteiger ligt aan het eind van de Singelgrachtzone op het punt waar deze het IJ raakt. Daarnaast neemt de Pontsteiger een centrale positie in tussen de Oude en Nieuwe Houthavens, de Spaarndammer- en de Zeeheldenbuurt. Inzet van de ontwikkeling van de locatie is het benadrukken van deze positie en het beter benutten van de potentie van de plek. Het voorgestelde bouwvolume kan deel gaan uitmaken van een reeks grote gebouwen langs de Zuidelijke IJ-oever, zoals het Havengebouw, de Silodam en de toekomstige kop van het Westerdokseiland. Door de markante positionering in het omringende stadslandschap, gecombineerd met de ligging aan het Hoofdnet Auto kan het gebouw naast wonen, ook geschikt zijn voor stedelijke functies zoals een bioscoop of grand-café/restaurant.

Uitgangspunt is een volume te ontwikkelen met een eigen uniek karakter dat ruimte biedt aan meerdere bestemmingen. Dit volume kan bestaan uit 1 slank hoog gebouw of een ensemble van slanke hogere gebouwen. Het programma voor dit volume bestaat uit minimaal 140 woningen en een publieksvoorziening. Het parkeren voor eigen gebruik dient niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte te worden opgelost. Gedacht kan worden aan een oplossing onder de Pontsteiger zelf. Op de kaart is het zoekgebied voor het bouwvolume aangegeven. Omdat de opgave voor een ontwerp zo bijzonder is, wordt gekozen voor een meervoudige opdracht. Onderdeel van de ontwerp-opgave is inzicht te geven in aspecten als stedenbouwkundige inpassing, windhinder, geluidsreflectie, schaduw, privacy en zichtlijnen”.

In het programma van eisen voor de meervoudige opdracht Pontsteiger geeft de VOF Pontsteiger aan waaraan het programma moet voldoen: minimaal 225 en maximaal 250 woningen en circa 1.000 m² bruto vloeroppervlak publieke voorzieningen. Over de vormgeving zijn verder geen aanwijzingen gegeven: de meervoudige opdracht is juist bedoeld om de ontwerpers zo veel als mogelijk vrij te laten. Op basis van het programma van eisen zijn de architecten aan de slag gegaan en kwam uiteindelijk, mede naar aanleiding van consultatie van omwonenden, het architectenbureau Arons en Gelauff (A&G) als winnaar uit de bus. Eén inzending viel af omdat het niet voldeed aan het programma van eisen.

Tijdens het ontwerpen van het Pontsteigergebouw heeft A&G tientallen mogelijke modellen onderzocht. Het model van één slank hoog gebouw is bestudeerd. Zo'n gebouw zou bij 90 meter hoogte en een diepte van 20 meter een breedte krijgen van 110 meter. Dit was niet op de kleine locatie passend te krijgen zonder ergens iemands uitzicht volledig dicht te zetten. Bovendien zou dit gebouw, met het oog op reflectie van het industriegebied uit het Westelijk Havengebied, alleen dwars op het uitzicht vanuit de Silodam kunnen worden geplaatst. Ook met het oog op de schaduwwerking van dat gebouw leek A&G dat een onwenselijk model.

Modellen gebaseerd op het idee van een ensemble van slanke, hogere gebouwen leverden een bos van dicht opeen gepakte torens op die niet alleen elkaars uitzicht belemmerden, maar ook het uitzicht vanuit de Silodam naar het westen blokkeerden. Uiteindelijk is een model gevonden waarin het ensemble van slanke torens op de volgende manier is geïnterpreteerd: Er zijn twee slanke torens met een vloeroppervlak van 20x22 meter (slank). Deze worden aan de bovenzijde met elkaar verbonden met een recht bouwvolume en aan de onderzijde met een bouwvolume in de vorm van een half open blok. Met dit model bleken de minste blokkades voor uitzicht te ontstaan, het gaf op de huidige positie geen ongewenste geluidreflecties en minimaliseerde schaduwwerking. Het grote gebouw is transparant en “opgetild”, zodat je er van allerlei kanten doorheen ziet, waardoor de visuele relatie tussen de stad en het IJ in tact blijft.

De vakkundige beoordelingscommissie typeert het ontwerp als

“een sculpturaal gebouw, dat op stedelijk niveau een duidelijke betekenis heeft. Er is goed nagedacht over de positionering van het gebouw in haar context, die wordt bepaald door de noordelijke en de zuidelijke IJ-oever en de ontwikkeling van de Houthavens als woongebied. Het ontwerp speelt een rol in de entree van de stad en reageert op de ontwikkeling aan de noordelijke IJ-oever (NDSM).

Het aantrekkelijke van het ontwerp is, dat het vanuit de verschillende plekken in de stad steeds een andere gedaante aanneemt. Vanaf de Silodam is het slank en zweeft het gebouw boven het water. Vanaf de noordelijke IJ-oever functioneert het als een poortgebouw en ook vanaf het Centraal Station ontstaat een nieuw perspectief. Het gebouw is gedraaid ten opzichte van de Pontsteiger, waardoor die als het ware diagonaal door het ontwerp heen steekt. Zo ontstaat vanaf de Pontsteiger een drie dimensionaal beeld van het gebouw met het grote gat erin. Waterpoort is een groot gebouw, maar door de loggia's aan de buitenkant wordt het grote volume verzacht”.

Door het inbrengen van een competitie element is de ontwerpopgave maximaal geëxploreerd hetgeen de kwaliteit ten goede komt. Het betrekken van buurtbewoners en overige Amsterdammers bij de keuze voor het winnend ontwerp had als doel om draagvlak te creëren voor het ontwerp. Middels een vragenlijst konden buurtbewoners en overige belangstellenden een waardering aan ieder ontwerp geven en een reactie op het plan geven. Via diverse communicatiemiddelen en media is ruchtbaarheid gegeven aan de mogelijkheid tot het geven van een reactie op de ontwerpen. Aan de vereniging van eigenaren van de Silodam is een e-mail bericht gestuurd met aankondiging van de mogelijkheid om op de ontwerpen te reageren.

Bij de verwerking van de reacties is een onderscheid gemaakt tussen ‘buurt’ en ‘buiten de buurt’. Binnen de buurt zijn de volgende gebieden te onderscheiden: de Spaarndammerbuurt, de Zeeheldenbuurt, de Houthaven en de Silodam. In totaal zijn er 336 reacties binnengekomen. Hiervan valt 58% buiten de buurt en 42% binnen de buurt. Van de Silodam hebben 76 personen gereageerd (op de Silodam zijn circa 400 huishoudens).

Bij de vraag wat de aanleiding was om te reageren konden respondenten meerdere mogelijkheden aankruisen. Respondenten uit de buurt hebben met name gereageerd omdat men uitkijkt op de locatie (109 respondenten) en/of als buurtbewoner. Belangstellenden buiten de stad hebben vooral gereageerd omdat zij geïnteresseerd zijn in architectuur en in de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam.

Respondenten konden in de vragenlijst voor ieder ontwerp een algemene waardering op een schaal van 1 (onvoldoende) tot en met 5 (zeer goed) aangeven. Het ontwerp Waterpoort (Arons & Gelauff) scoorde een gemiddelde van 4,0. Het ontwerp Steigerhoofd (Meyer & Van Schooten) scoorde een gemiddelde van 2,1. Indien men beide ontwerpen niet geschikt achtte kon men dus voor beide ontwerpen een 1 geven. Buurt volgt zelfde lijn als totaal: ruime meerderheid vindt ontwerp A voldoende, goed of zeer goed. Ruime meerderheid vindt ontwerp B matig of niet goed. Buiten de buurt vindt men ontwerp B opvallend vaak voldoende. Ook van de respondenten afkomstig van de Silodam vindt een ruime meerderheid ontwerp A voldoende, goed of zeer goed. Respondenten konden tevens aangeven welke aspecten per ontwerp aansprekend waren, hierbij waren vorm, hoogte, kleur, materiaal en inpassing in de omgeving mogelijke aspecten. Aansprekende ontwerpaspecten van het winnend ontwerp blijken vooral de vormgeving en de inpassing in de omgeving te zijn.

187 Respondenten hebben een opmerking geplaatst. Tendens is dat men ontwerp Steigerhoofd veelal te massief vindt. Het winnend ontwerp vindt men vooral luchtig, markant en goed in de omgeving passen. 27 respondenten gaven aan beide ontwerpen niet goed te vinden.

De beoordelingscommissie was verrast door het grote aantal reacties op het ontwerp en door de éénduidigheid hierin. Zij constateert, dat de opvattingen van de omwonenden en de belangstellenden in hoge mate parallel lopen met de voorkeur van de beoordelingscommissie. Zowel vanuit professioneel perspectief als vanuit perspectief omwonenden was er dus een duidelijke voorkeur voor het gebouw van Arons en Gelauff.

maat en schaal

Het Pontsteigergebouw ligt, net zoals de gebouwen aan de Silodam, in het havengebied. Dit havengebied wordt op sommige locaties langzaamaan getransformeerd tot woongebied. In deze context is gezocht naar een verantwoorde maat en schaal. Het gebouw is een groot gebouw dat past bij de schaal van het havengebied. Vergelijkbare projecten zijn Fountainhead in de Ertshaven en het Sluishuis bij Steigereiland. Dat zijn projecten die stedenbouwkundig vanzelfsprekend in de omgeving passen. Het Pontsteigergebouw heeft een bijzondere vorm waardoor er van alle kanten doorzichten mogelijk blijven. Het volume reageert op de schaalovergang van het grote water naar de lagere bebouwing van de nieuwe wijk Houthavens. De kortste afstand tussen bebouwing op de Silodam en gebouw de Pontsteiger is 220 meter, oplopend tot 320 meter. Op dit soort afstanden is de hoogte van een gebouw van minder betekenis.

In de stedelijke context dient geconstateerd te worden dat na een eeuw naar het water gekeerd te zijn, de IJ-oeveren zich steeds meer presenteren als voorkant van de stad. Op prominente locaties langs het IJ worden steeds hogere gebouwen gerealiseerd worden. Zo wordt de hoogste woontoren in het project "Overhoeks" tegenover het Centraal Station 110 meter. In het Oostelijk Havengebied komt hoogbouw tot 80 meter voor en voor het NDSM-terrein, aan de overkant van het IJ, is een toren van 100–120 meter en twee torens van 75 meter hoog in studie. Hoogbouw van 90 meter aan het eind van de Pontsteiger past binnen die ontwikkeling.

Het bouwplan is inmiddels ook als "voorinformatie" op 1 april 2009 behandeld door de Commissie Welstand:

"De commissie heeft waardering voor het plan. De ambitie van het pand dat een eyecatcher zal zijn van veraf en van dichtbij een uitnodigende uitstraling heeft, zoals in de uitgangspunten van de meervoudige opdracht is vastgelegd, wordt waar gemaakt. De commissie uit echter haar zorg over de voorgestelde materialisering en vraagt zich af of dit niet te 'modegevoelig' is. Gezien het belang van het plan voor het gezicht van Amsterdam aan het IJ, zal de commissie het plan, met een positief advies, voorleggen aan het plenum (de gezamenlijke commissies van Welstand)".

Een en ander leidt tot de conclusie dat het gebouw past in de bestaande woonomgeving en het havengebied.

afstemming op Silodam

Doordat de gebouwen aanzienlijk verschillen in schaal en vorm (het ene gebouw heel lang en minder hoog en het andere gebouw hoog en transparant) blijft de bijzonderheid van het MVRDV-gebouw intact. Een meer vergelijkbaar gebouw zou juist de bijzonderheid van het MVRDV-gebouw ontkrachten.

bezonning

Er zijn bezonningsstudies gedaan naar de effecten van de schaduw van Pontsteiger op de bebouwing van de Silodam. Daaruit blijkt dat er schaduw van het Pontsteigergebouw zal vallen op de Silodam. Hieronder is voor diverse maanden weergegeven wanneer de schaduwkegel over de Silodambebouwing beweegt:

maart / september: van 19.18 tot 19.54 uur (zonsondergang)

april / augustus: van 19.16 uur tot 20.48 uur (zonsondergang)

mei / juli: van 18.58 tot 21.36 uur (zonsondergang)

juni: van 19.22 tot 21.36 uur (daarna valt de schaduw niet meer op de Silodam)

Het schaduweffect is niet onaanvaardbaar.

structuurplan

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

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

De in het structuurplan aangegeven hoofdroutes verkeer en scheepvaart blijven intact.

4.2 Wonen

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

Het Pontsteigergebouw wordt als eerste gebouwd en daardoor niet van het industrielawaai van Westpoort afgeschermd door de overige bebouwing in het project Houthaven. Ook na realisatie van de eilanden in De Houthaven is nauwelijks sprake van geluidafscherming, omdat het gebouw verder richting het IJ is geschoven en door de grotere bouwhoogte. Daarom wordt een aantal maatregelen getroffen, zoals het realiseren van dove gevels en een zodanige positionering van de woningen dat zij bijna alle een stille zijde hebben.

4.3 Hotels

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

4.4 Kantoren, bedrijven en horeca

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

Het Pontsteigergebouw maakt deel uit van het gemengd stedelijk woonwerkgebied waarbij ruimte is voor menging van wonen, werken, en recreatie.

Kantoren

Het ontwerp gaat uit van wonen gemengd met kantoren en bedrijven. Van belang is dat wordt aangesloten op het locatiebeleid.

locatiebeleid

Het locatiebeleid is sinds november 2007 gewijzigd. Ten opzichte van de situatie van 2003 zijn er twee duidelijke verbetering voor het plan Houthaven. Ten eerste zijn nu kantoren in de typologie stedelijk wonen en werken toegestaan, afhankelijk van de plaats en de functie. Ten tweede is de Houthaven als gebied opgewaardeerd van een C-locatie naar een B-locatie. De realisatie van kantoren is daardoor in overeenstemming met het locatiebeleid.

PlaBeKa, Minder kantorenplannen in uitvoering

Het Plan Houthaven vormt onderdeel van het PlaBeKa. Het PlaBeKa heeft geen bezwaar tegen het opnemen van de functie kantoren in het Plan Houthaven, mits bij de daadwerkelijke uitvoering van het plan wordt gestreefd naar een zo minimaal mogelijk te realiseren volume kantoorruimte (conform het PlaBeKa-besluit). Op 1 april 2008 heeft het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam per brief ingestemd met het maximale oppervlak van 35.000 m² kantoorvloeroppervlak. Het Pontsteigergebouw voorziet in maximaal 4.000 m² kantoorvloeroppervlak en past daarom binnen het beleid.

ruimtelijk beleid

Het Plan Houthaven biedt een hoge mate van functiemenging. De mate van functiemenging is gedifferentieerd naar planonderdeel. Het Pontsteigergebouw voorziet in maximaal 250 woningen en 4.000 m² niet wonen. De realisatie van hoogbouw en een parkeerkelder leidt voorts een hoge mate van intensief ruimtegebruik.

Indien de plannen voor de Houthaven worden gerealiseerd ontstaat in dit deel van Amsterdam een geleidelijke overgang van wonen naar werken. Van de bestaande Spaarndammerbuurt (woonbuurt) naar de Houthaven (gemengd wonen/werken) naar de Minervahaven (stedelijk bedrijventerrein) naar de Haven (grootstedelijk werkgebied).

verkeer en milieu

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

marktvraag

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

Het Pontsteigergebouw betreft een voornamelijk zichtlocatie (vergelijkbaar met andere locaties aan het IJ zoals bijvoorbeeld de oostelijke Handelskade en Westerdoksdijk) gelegen bij het hoofdnet auto met goede OV verbindingen.

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

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

Bedrijven

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

Horeca

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

4.5 Water

Het water speelt binnen het plangebied een belangrijke rol. Niet alleen bepaalt het water het open, stedenbouwkundige beeld van de wijk, maar ook zijn verschillende ontwikkelingen voorzien in en op het water. Het Pontsteigergebouw is één daarvan.

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

4.6 Verkeer en parkeren

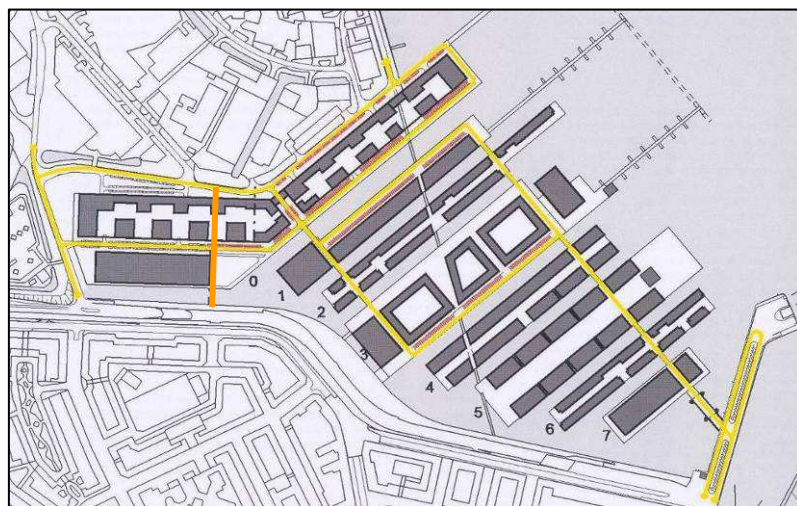
Er is een onderscheid te maken in de voorstellen in het SP 2006 ten aanzien van het verkeer. Het gaat om de ontsluiting van de verschillende eilanden, aanleg van nieuwe infrastructuur en aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. Voorts worden maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen wat betreft 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 Brediushotel) worden uitgevoerd. De planvorming voorziet in deze aanpassingen.

Voor nieuw te ontwikkelen gebieden wordt gewerkt met een parkeerbalans. Het stedenbouwkundig programma gaat uit van parkeren alleen voor bewoners, gebruikers en bezoekers van de Houthaven. Hierdoor is sprake van een parkeerbalans wat betreft het nieuwbouwproject de Houthaven. Dit is ook voor het Pontsteigergebouw van toepassing. De parkeerbehoefte van de functies in het gebouw worden binnen het gebouw opgelost door een gebouwde parkeervoorziening onder de bebouwing. Voor niet-woonfuncties geldt een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo, voor woningen maximaal 1 parkeerplaats per woning.

Een deel van het parkeren vindt plaats in de openbare ruimte op de Pontsteiger. De parkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn bestemd voor bewoners van de woonschepen(boten) en voor bezoekers. De parkeervoorzieningen in en onder de bouwblokken zijn niet openbaar. Het beleid van de gemeente gaat uit van dubbel grondgebruik en invoering van parkeerbeheer op die plaatsen waar verdichting plaatsvindt. Het stadsdeelbeleid gaat uit van openbare ruimte die primair bedoeld is voor voetgangers en fietsers. Gestreefd wordt om bij elk nieuwbouw project in beginsel in te zetten op gebouwde parkeervoorzieningen.



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

5. Milieuaspecten

5.1 Bodem

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

5.2 Geluid

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

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

Hogere geluidswaarden zijn ook aan een maximum verbonden. Indien op een locatie de maximum ontheffingswaarde worden overschreden kan een “dove” gevel worden toegepast. Dit is een gevel waarin geen te openen delen zoals ramen en deuren aanwezig zijn, tenzij deze grenzen aan niet-geluidgevoelige ruimten. Een dove gevel wordt in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als

'geluidgevoelige' gevel, waardoor de geluidsbelasting op de betreffende gevels niet getoetst hoeft te worden.

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

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

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

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

In het beleid van de gemeente Amsterdam is aanvullend op de wettelijke normen vastgelegd dat bij het vaststellen van hogere geluidswaarden of realisatie van een "dove" gevel er ook een "stille zijde" wordt gerealiseerd. Het gemeentelijk beleid bepaalt dat een stille zijde een gevel is waarop de geluidsbelasting van de in de wet geregelde geluidsoorten de voorkeurgrenswaarden niet overschrijden. Dit wordt per bron bepaald zonder toepassing van cumulatie. Een stille zijde kan, indien nodig, worden gerealiseerd door het toepassen van afgeschermd buitenruimten zoals loggia's, afgesloten balkons, of door vliesgevels en dergelijke maatregelen.

Bij woningen met dove gevels mag uitsluitend in tijdelijke situaties worden afgeweken van de eis van stille zijden. Bij woningen zonder dove gevels maar met hogere waarden mag worden afgeweken van de eis van stille zijden indien daarvoor een zwaarwegende motivatie voor is.

Noodzakelijk onderzoek

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

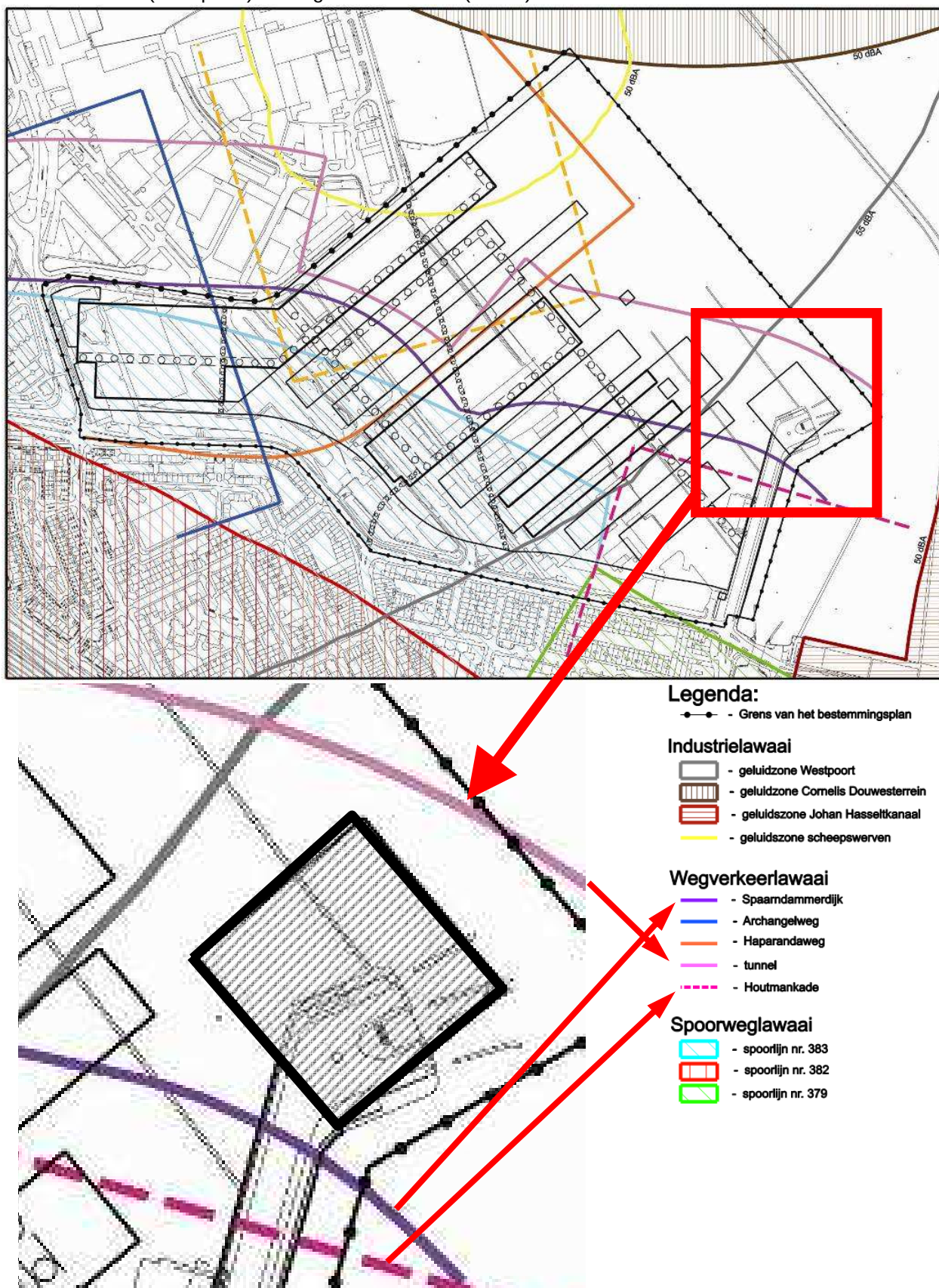
Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

8 september 2009

Op de volgende afbeelding is met gekleurde lijnen weergegeven welke geluidzones aan de orde zijn, met een uitsnede voor het Pontsteigergebouw. Het Pontsteigergebouw ligt binnen de geluidzone van industrielaawaai (Westpoort) en wegverkeerslaawaai (tunnel).



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

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

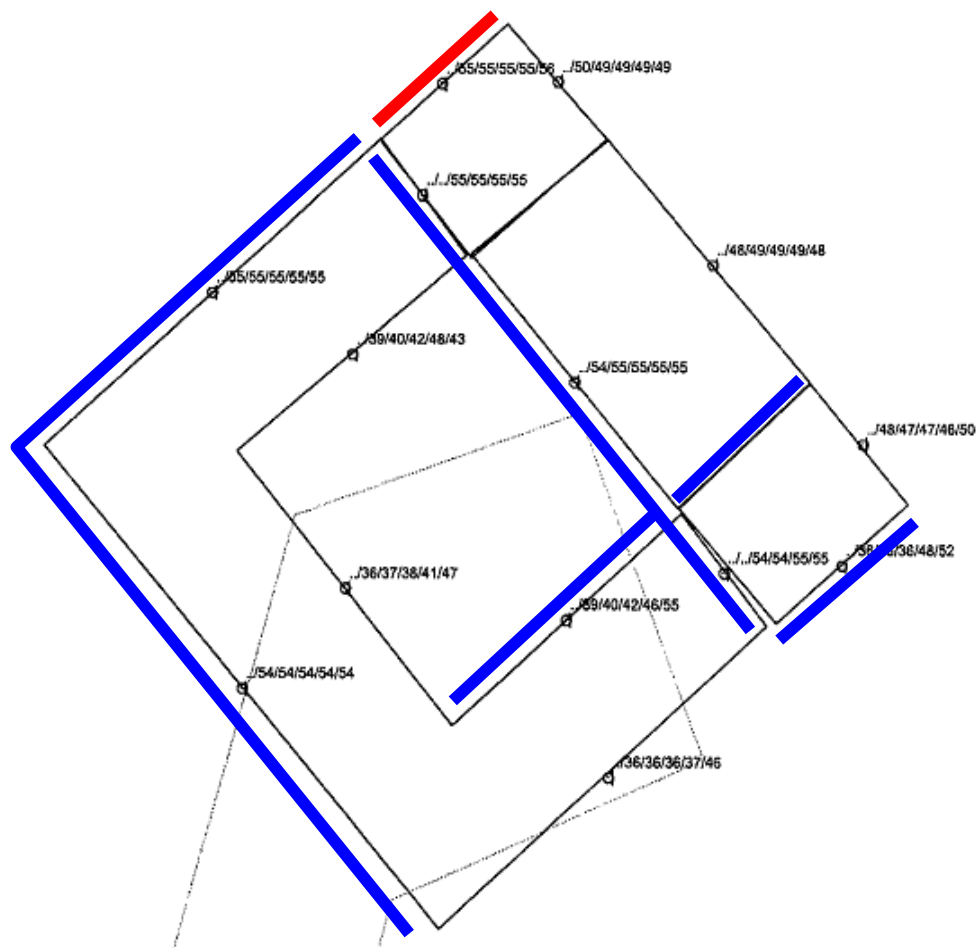
Verricht onderzoek en resultaten

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

Voor de beschouwing van de onderzoeksresultaten voor het Pontsteigergebouw zijn uit het onderzoeksrapport de bijlagen F12, F14 en H14 relevant. Deze zijn in bijlage 2 afzonderlijk weergegeven.

Industrielawaai

Het gehele plangebied wordt beïnvloed door industrielawaai. De eilanden zijn zodanig gepositioneerd dat zij voor onderlinge afscherming van het geluid van Westpoort zorgen. De eilanden en de daarop geprojecteerde woonblokken liggen daarom dwars op de richting van het geluid van het industrieterrein. Het Pontsteigergebouw wordt als eerste gebouwd en daardoor niet van het industrielawaai van Westpoort afgeschermd door de overige bebouwing in het project Houthaven. Ook na realisatie van de eilanden in de Houthaven is nauwelijks sprake van geluidafscherming.



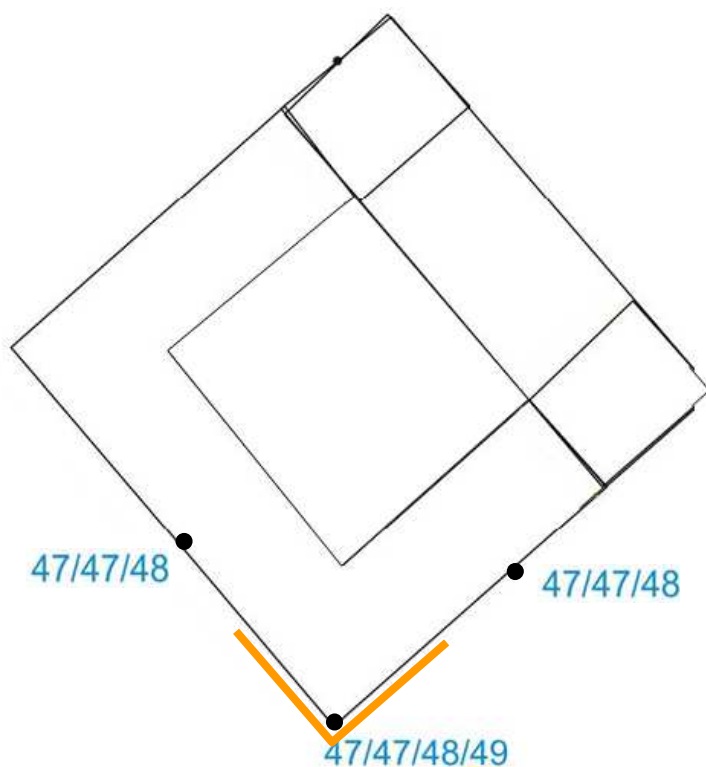
Afbeelding: geluidbelaste gevels industrielawaai

Op een bouwhoogte van 70 meter en hoger is de geluidbelasting op de noordwestelijke punt van het Pontsteigergebouw hoger dan 55 dB(A). Dit is hieronder op de afbeelding met rood aangegeven. Op de met blauw aangegeven gevels op de linker afbeelding is op een aantal bouwlagen sprake van een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) tot maximaal 55 dB(A). Dat is ook aan de orde aan de binnenzijde van de poort. De met blauw aangegeven gevels hoeven niet doof uitgevoerd te worden, maar het vaststellen van hogere waarden is wel nodig.

Wegverkeerslawaaï

Zolang de tunnel niet is gerealiseerd valt het gebouw niet binnen de geluidzone langs de Tasmanstraat, die bestaat uit twee rijstroken. Zodra de tunnel gerealiseerd is valt de geprojecteerde zuidelijke punt van het Pontsteigergebouw binnen de geluidzone van de tunnel, omdat de Tasmanstraat aan de oostzijde van de tunnel zal bestaan uit 4 rijstroken (twee rijstroken die de tunnel in gaan en twee rijstroken die naar de ventweg gaan). Bij een weg met vier rijstroken geldt een grotere wettelijke zone dan bij een weg met twee rijstroken.

Onderzocht is wat de geluidbelasting is zodra het gebouw binnen de zone van de tunnel valt. De maximale geluidbelasting vanwege wegverkeer is dan 49 dB op de zuidelijke punt van het gebouw, wat betreft de bovenste drie bouwlagen. Dit is hieronder op de afbeelding met oranje aangegeven. Daardoor is het nodig voor de daar geprojecteerde 12 woningen hogere waarden vast te stellen.



Dove en stille zijden

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

Bij alle andere woningen in het gebouw zijn dove gevels niet nodig, maar veelal wel het vaststellen van hogere waarden. 19 van deze woningen kunnen door hun ligging op een akoestisch ongunstige hoek slechts deels worden voorzien van een stille zijde. Daartoe worden balustrades met een gesloten structuur, een geluidabsorberend plafond en zo nodig een geluidabsorberende wand toegepast. 37

woningen hebben de slaapkamer aan de geluidsbelaste kant. De geluidsbelasting is weliswaar verhoogd maar niet van dien aard dat het woongenot geschaad wordt.

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: 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 $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$ 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 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. Het Pontsteigergebouw is overigens op veel grotere afstand geprojecteerd.

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.

Omdat het plan weliswaar buiten het invloedsgebied van het groepsrisico ligt maar binnen de 1%-letaliteitgrens van 4.200 meter, is het plan voor advies voorgelegd aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland. De Brandweer heeft op 20 november 2008 schriftelijk advies gegeven aan het stadsdeel Westerpark over het plan. Het risicobepalende scenario voor de hulpverlening is een brand in de opslagloods voor gevaarlijke stoffen, waarbij giftige gassen vrijkomen. De Brandweer heeft bepaald dat de afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen als gevolg van een brand bij Chemtura ca. 2.000 meter is. Het plangebied Houthaven ligt op 3.250 meter van Chemtura, dus ver daarbuiten. Gelet op deze afstand en de mogelijkheden voor de hulpdiensten constateert de Brandweer in haar advies dat 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%-letaliteitgrens van 4.200 meter. De berekeningen van AVIV tonen echter aan dat deze toename van personen geen invloed heeft op het groepsrisico. Het plan ligt dus feitelijk buiten het rekenkundige invloedsgebied.
- c, d, e. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico en het groepsrisico erg laag is, zijn er geen maatregelen ter beperking van het groepsrisico nodig, noch voor Chemtura, noch binnen het ruimtelijk besluit.

- f. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico van Chemtura, is het niet noodzakelijk om de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico te onderzoeken.
- g. Omdat het plan geen invloed heeft op het groepsrisico, is het niet noodzakelijk om de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst te onderzoeken.
- h. Het plan heeft geen invloed op het groepsrisico. Daarom zijn de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstrekken buiten die inrichting, niet onderzocht.
- i. De Brandweer is om advies gevraagd met betrekking tot het plan Houthaven. De Brandweer constateert in haar advies dat er geen risicobeperkende maatregelen noodzakelijk zijn. Het plan Houthaven ligt buiten het invloedsgebied van het groepsrisico en buiten de door de Brandweer berekende afstand waarbinnen gewonden kunnen vallen.

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

5.4.2 Transport van gevaarlijke stoffen

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

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

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

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

Wat betreft het transport over het IJ is in de huidige situatie het groepsrisico verwaarloosbaar laag. De bebouwing in het plan Houthaven ligt op minimaal 500 meter afstand van het midden van de vaarweg.

In de berekende toekomstige situatie zonder het plan Houthaven is er geen groepsrisico (het maximum aantal slachtoffers is kleiner dan 10 bij een frequentie van $1.0 \cdot 10^{-9}$ /jr). Als in de berekening rekening wordt gehouden met het plan Houthaven is er ook geen groepsrisico. De toekomstige bebouwing heeft daarom geen invloed op het groepsrisico.

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

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

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

5.4.3 Hogedruk aardgasleidingen

Het toetsingsgebied van gasleidingen is vastgelegd in de “Circulaire 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 Houthaven.

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)

Concessie

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

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

Pontsteigercomplex

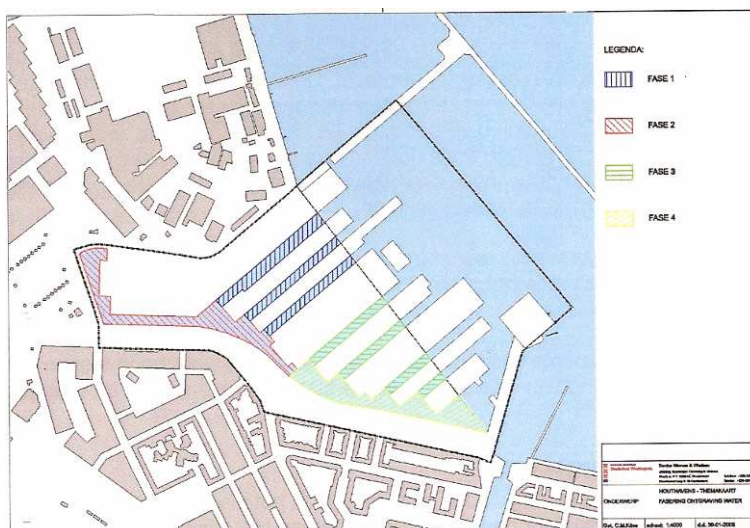
- landmaken 2010 – 2011
- bouwen 2011 – 2013
- ontgraven n.v.t

Eilanden 0-3

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

Eilanden 4-7

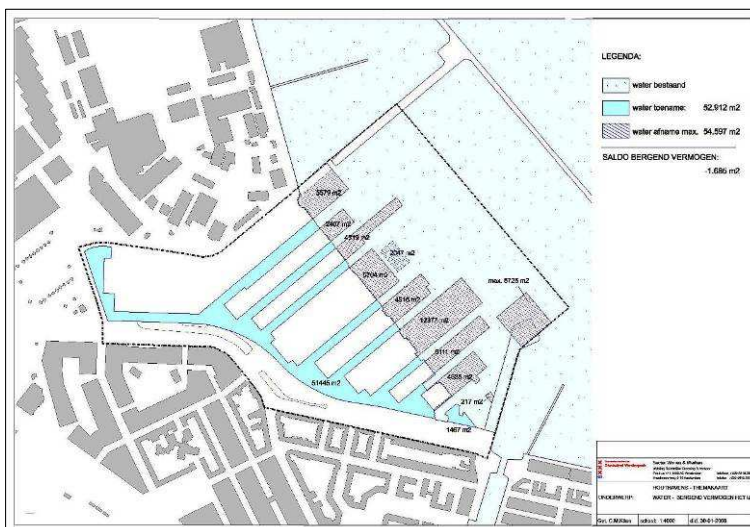
- landmaken 2012 – 2014
- bouwen 2013 – 2019
- ontgraven 2018 – 2020



Waterkwantiteit

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

Voor het plan is een waterbalans opgesteld. Er wordt in totaal 54.597 m² water gedempt, waarvan ca. 5.725 m² voor het Pontsteigergebouw. In het totaalplan wordt ter compensatie 52.912 m² water toegevoegd. De waterbalans kent derhalve een negatief saldo van 1.685 m². Dit nog te compenseren wateroppervlak wordt gerealiseerd binnen de haven van Amsterdam, waarover met de haven afspraken zijn gemaakt (zie correspondentie in bijlagen). Dit is geaccordeerd door Rijkswaterstaat. Op de volgende afbeelding wordt weergegeven waar binnen het bestemmingsplan-



gebied van de Houthaven het dempen en toevoegen plaatsvindt.

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

Maaiveldpeil

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

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

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

Het waterpeil van het Noordzeekanaalboezem wordt onder controle gehouden met behulp van het sluizencomplex bij IJmuiden. Het sluizencomplex heeft een gemaal en een 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 pompgemaal 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 de Houthaven dat met riolering wordt ingezameld, worden afspraken gemaakt tussen Waternet en Rijkswaterstaat.

Bij directe lozing van regenwater vanaf daken en/of maaiveld op het oppervlaktewater, moet aandacht besteed worden aan diffuse bronnen, de vervuiling door straatvuil, bouwmaterialen en onkruidbestrijdingsmiddelen. Bij de uitwerking van de maaiveldinrichtingsplannen wordt hiermee rekening gehouden. Tevens zal in het kader van de bouwplantoetsing aandacht worden besteed aan het gebruik van bouwmaterialen.

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

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

5.6 Natuurtoets

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

Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de vogel-/habitatrichtlijn mede toetsingskader. Naast de Flora en Faunawet zijn door het ministerie van LNV de zogenoemde “Rode Lijsten”

vastgesteld, waarin met uitroeiing bedreigde of speciaal gevaar lopende, in Nederland van nature voorkomende planten- en diersoorten zijn opgenomen.

Noodzakelijk onderzoek

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

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

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

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.

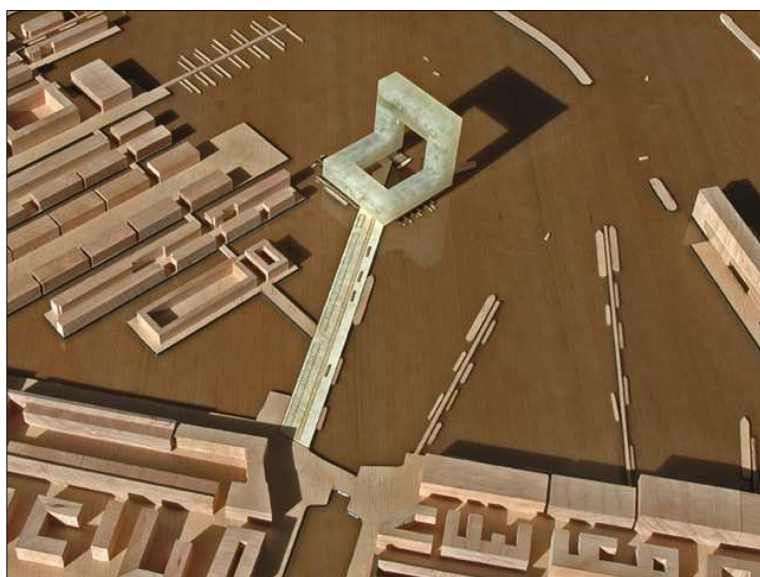
Er zijn derhalve geen aanvullingen op de natuurtoets van 2007. De aanwezigheid van andere dan de eerder genoemde soorten is niet vastgesteld. De rugstreeppad is in 2008 niet gehoord of aangetroffen. Voor het dempen van het water, het kappen van bomen, het schonen van begroeiing en het maaien van de ruigte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

5.7 Hoogbouw

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

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

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



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

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

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

In het bestemmingsplan worden de kenmerkende eigenschappen van het Pontsteigergebouw vastgelegd. Zo zijn in de regels per bouwhoogtezone maximum bebouwingspercentages bepaald, is

de situering van het hoge en het lagere deel van het gebouw vastgelegd op de plankaart en is geregeld dat de “poort” daadwerkelijk open blijft: de minimale breedte en hoogte van de poort is vastgelegd.

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

5.8 *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

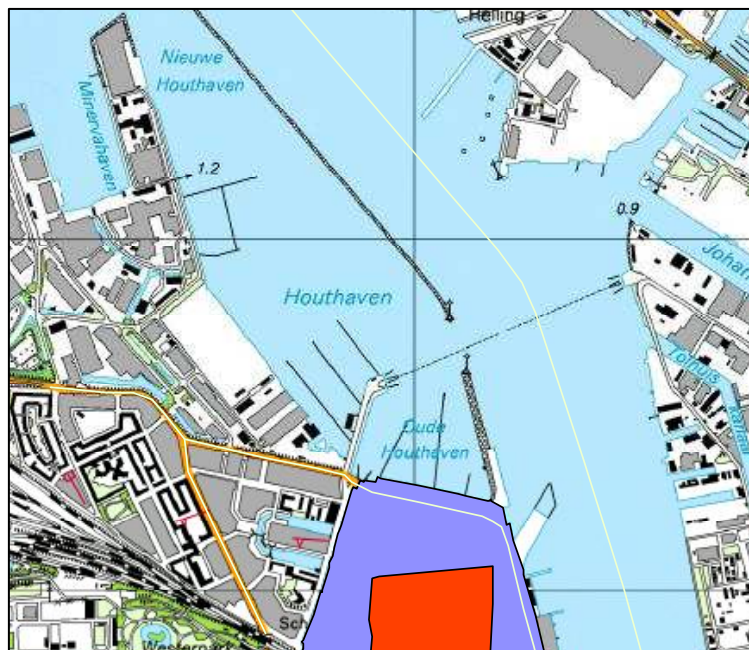
De archeologische verwachtingswaarde dient te worden vastgesteld door bureauonderzoek, waarna eventueel nader onderzoek nodig kan zijn.

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.

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



Afbeelding: uitsnede provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart

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

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



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

De volgende onderdelen worden onderscheiden:

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

Het beleid in de zones D, E en F is dat geen nader archeologisch onderzoek vooraf nodig is. Indien tijdens de ontgroning archeologische resten worden aangetroffen dient hiervan, in het kader van de Monumentenwet, melding gedaan te worden.

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.

Verricht onderzoek en resultaten

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

De plannen voor de Houthaven worden gefaseerd ontwikkeld, zodanig dat de luchtkwaliteit niet verslechtert op locaties waar de grenswaarden in de autonome situatie worden overschreden. Uit het rapport van Oranjewoud blijkt dat voor de onderzochte zichtjaren (2010, 2012, 2015 en 2020¹) 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 leidt in deze jaren echter niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit op dit wegvak: het plan heeft in de zichtjaren 2010 en 2012 geen gevolgen voor de luchtkwaliteit op de Spaarndammerdijk.

Op alle andere wegvakken waar in de autonome situatie al wordt voldaan aan de grenswaarden ontstaat er geen overschrijding van de grenswaarden ten gevolge van het project. Het is gebleken dat de aanleg van de tunnel geen voorwaarde is voor het project om te kunnen voldoen aan de Wet milieubeheer. Er is echter wel sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door aanleg van de

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

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.

5.9.1 Grof stof

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

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

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

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

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

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

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

onderzoek kan geconcludeerd worden dat de herontwikkeling van de Houthaven niet belemmerd wordt wat betreft grof stof.

5.9.2 Geur

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

In november 2008 heeft SGS Environmental Services de geursituatie opnieuw geactualiseerd vanwege enkele recente (revisies van) Wm-vergunningen.

Op basis van deze onderzoeken kan vastgesteld worden dat in de periode 1993-2004 de geurbelasting in en rondom het plangebied is afgenomen. De geurbelasting in het plangebied bedroeg in 2004 op leefniveau circa 5 ge/m³ als 98-percentiel geurimissieconcentratie. De geurimissieconcentratie is in 2008 inmiddels afgenomen tot 4 ge/m³ als 98-percentiel in het midden van het plangebied. Op grotere woonhoogte is geen andere geurbelasting te verwachten. De ondervonden geurhinder is in de periode 1995-2004 eveneens afgenomen. In het onderzoek uit 2007 werd verwacht dat in het plangebied 30% geurgehinderden zullen voorkomen. In het geactualiseerde onderzoek van november 2008 is berekend dat dit percentage geurgehinderden is afgenomen tot 23%.

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

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

Tenslotte mogen toekomstige bewoners erop vertrouwen dat een acceptabel woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Dit wil echter niet zeggen dat het optreden van hinder is uitgesloten. De situatie waaronder besloten is dat woningbouw toch toelaatbaar is, moet met toekomstige bewoners worden

gecommuniceerd. Het informeren van bewoners over de geurbelasting van het gebied zal onder meer geschieden via algemene project informatie op internet, informatiebijeenkomsten en speciale projectinformatie (folders). In koop- of huurovereenkomsten zou bevestigd moeten worden dat degene die de woning betreft van deze informatie in kennis is gesteld.

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

5.10 Wet Luchtvaart

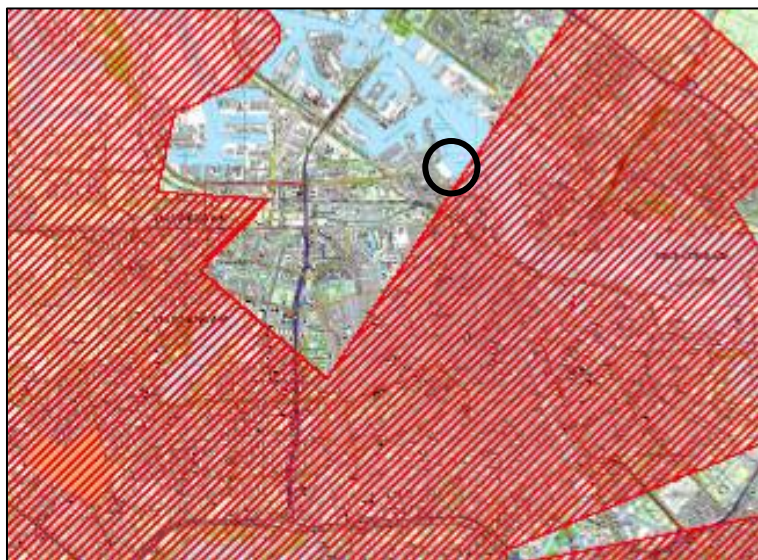
Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn op grond van deze wet in twee uitvoeringsbesluiten vastgelegd: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is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

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



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

Er gelden geen beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende functies in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer of ten aanzien van toegestane functies in verband met de

geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer. De herontwikkeling van de Houthaven wordt dan ook niet belemmerd.

5.11 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 en landaanwinning van 200 ha of meer.

De projecten die MER-beoordelingsplichtig zijn bijvoorbeeld ruimtelijke plannen die voorzien in de bouw van 2.000 woningen of meer, realisatie van een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer en landaanwinning van 100 ha of meer.

Noodzakelijk onderzoek

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

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

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

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

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

Algemeen uitgangspunt

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

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

- de Watertoets, met als onderdeel daarvan het Wateradvies van de waterbeheerder;
- het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Wet milieubeheer, Titel 5: 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 Beperkingen ten gevolge van overige bedrijven

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

5.13 Lichthinder

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

Noodzakelijk onderzoek

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

Verricht onderzoek en resultaten

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

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

In het kader van het convenant tussen gemeente Amsterdam, Provincie Noord-Holland, stadsdeel noord, stadsdeel Westerpark en de bedrijven Cargill, Amfert en Eggerding is overeengekomen dat een fonds wordt ingesteld om onder meer maatregelen te treffen te beperking van de lichthinder.

Op 27 april 2009 is naar aanleiding van de zienswijze van het ORAM op het ontwerp bestemmingsplan "De Houthaven" overleg gevoerd met deze partij. Daarin is afgesproken dat het bedrijf Oostendorp Nederland bv een plan van aanpak zal opstellen voor het beperken van de lichthinder. De betreffende bedrijven zullen worden benaderd met voorstellen voor het doen van aanpassingen in de verlichtingsinstallaties. Hierbij valt te denken aan het vervangen van lampen of armaturen of het anders richten van deze armaturen. Na doorvoering van de aanpassingen zal een hermeting verricht worden. De adressant heeft op basis hiervan aangegeven de resultaten van het vervolgonderzoek af te wachten. Gezamenlijk is geconcludeerd dat met de afgesproken werkwijze een maximale inspanning wordt gedaan om problemen aan de bron op te lossen. Als dat niet afdoende is worden er eventueel voorzieningen in de woningen getroffen. Voorts wordt bij de verkoop van de woningen hierover transparantie betrecht door informatieverstrekking aan de potentiële kopers.

5.14 *Duurzaamheid*

Inleiding

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

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

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

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

Energie: Klimaatneutrale wijk en gebouwen

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

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

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

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

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

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

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

Duurzame materialen

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

- 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.

Duurzaam vervoer

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

- o Het reserveren van ruimte voor fietsstallingen, zowel in pandig als buiten in de openbare ruimte (meenemen van parkeernorm bezoekers fietsen 0,2/ woning)

- o het zo laag mogelijk houden van de parkeernorm voor auto's (zowel bezoekersparkeren als ook bewonersparkeren) met als bovengrens 1,0/ woning.
- o Onderzoeken of er een directe pontverbinding kan worden gerealiseerd naar het Centraal Station (voorbeeld Java eiland).

Duurzaam watergebruik

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

- o Daken worden zoveel mogelijk met vegetatie uitgevoerd om de isolatie te verbeteren, de afvoer van het regenwater te reguleren en te vertragen. Daarbij zorgt vegetatie op het dak voor natuurlijke koeling.
- o Het regenwater wordt volledig afgekoppeld van het riool, d.w.z. het regenwater van de gebouwen wordt apart afgevoerd en mogelijk hergebruikt.
- o Het overtollig regenwater kan mogelijk zichtbaar bovengronds worden afgevoerd via bijvoorbeeld molgoten en ornamenten in de kade. Dit dient nader te worden overlegd met Waternet.
- o Aan elke ligplaats voor woonboten worden eisen gesteld aan de afvalwaterzuivering. In dat verband eist Rijkswaterstaat dat in de toekomst iedere woonboot wordt aangesloten op het riool.

5.15 Windhinder

Cauberg-Huygen heeft op 7 maart 2008 gerapporteerd over de te verwachten windhinder ten gevolge van het Pontsteigergebouw. In het rapport "Project Pontsteiger te Amsterdam Windtunnelonderzoek windklimaat op loopniveau" wordt geconcludeerd dat het windklimaat op een aantal locaties slecht is. Door het treffen van maatregelen kan het windklimaat ter plaatse worden verbeterd. De ontwikkelaar is voornemens de benodigde maatregelen te treffen. Bij indiening van het bouwplan zal de ontwikkelaar op basis van een aanvullen onderzoek moeten aantonen dat windhinder zo veel als mogelijk wordt vermeden. Dit aanvullend onderzoek is verricht op 20 februari 2009, waar uit blijkt dat de maatregelen in het bouwplan ertoe leiden dat windhinder zo veel als mogelijk wordt vermeden.

6. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan

6.1 *Principe bestemmingsplanregeling*

6.1.1 Direct bouwrecht

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

Voor de ontwikkeling van de het Pontsteigergebouw is de planvorming reeds verder geconcretiseerd in bouwplanontwerpen. Voor dit planonderdeel is voorts een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19 WRO gestart. Aan het te realiseren Pontsteigergebouw is daarom een direct bouwrecht, zonder uitwerkingsplicht, toegekend.

6.1.2 Verkeersafwikkeling als randvoorwaarde

In het kader van de stedenbouwkundige planvorming is bepaald welke omvang van het nieuwbouwprogramma verkeerskundig afgewikkeld kan worden op de omliggende wegen. Op grond van verkeersmodelberekeningen is vastgesteld dat een maximum programma van 2.250 woningen en 1.800 arbeidsplaatsen (ca. 90.000 m² bvo) in de Houthaven verkeerskundig verantwoord is. Bij de besluitvorming over de Aanvullingen op het Stedenbouwkundig Plan in maart 2007 is dit programma als maximum voor de ontwikkeling vastgesteld. In het bestemmingsplan “De Houthaven” en in het voorliggende bestemmingsplan “De Houthaven – Pontsteigergebouw” zijn deze maxima, verdeeld over de eilanden en bestemmingen, overgenomen.

Om enige flexibiliteit te bieden is voor het Pontsteigergebouw in de bestemming GD opgenomen dat van de maxima van woningaantallen of oppervlaktes niet-wonen kan worden afgeweken, mits een verkeerskundig evenredige afname van ander programma wordt gerealiseerd.

6.1.3 Luchtkwaliteit als randvoorwaarde

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

Het bestemmingsplan ‘De Houthaven – Dijkpark en Tunnel’ wordt op korte termijn gelijktijdig met het bestemmingsplan ‘De Houthaven’ vastgesteld, waardoor het bouwen van de tunnel mogelijk wordt gemaakt. 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.

Realisatie van het Pontsteigergebouw leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome situatie en kan daarom zonder meer plaatsvinden.

6.1.4 Voorwaarden vanwege geluidhinder

Algemeen

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

Pontsteigergebouw

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

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

Verplichting tot stille zijde

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging

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

6.2.1 Bedrijvencategorieën

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

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

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

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

6.2.2 Toepassing in bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw

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

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

In de Houthaven is de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging daarom beperkt tot de "ambachtelijke" bedrijven, welke in een gemengd stedelijk gebied goed inpasbaar zijn. Volgens de systematiek is onderscheid gemaakt in de categorieën A, B en C. In het bestemmingsplan is dit vertaald door categorie A bedrijven toe te staan in panden waar ook wordt gewoond. Ook bij bedrijf aan huis is uitsluitend een categorie A bedrijf toegestaan. De categorie B bedrijven zijn alleen toegestaan in panden alwaar geen woningen zijn toegestaan.

Categorie C bedrijven zijn uitsluitend toegestaan in de bouwblokken die goed ontsloten worden door de grotere wegen. Voor dit plangebied is dat niet aan de orde.

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

6.3 Standaardisatie en digitalisering

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

De nieuwe Wro en het Bro stellen de digitalisering van ruimtelijke plannen en besluiten volgens daartoe gestelde standaarden verplicht. De nieuwe Wro treedt op 1 juli 2008 in werking, de digitaliserings- en standaardisatieverplichting is echter een jaar uitgesteld en treedt op 1 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 analog 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 analog 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), de 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
- 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. Alle gronden binnen de plangrens zijn eigendom zijn van het stadsdeel. Met de ontwikkelaar is een overeenkomst gesloten die regelt dat de ontwikkelaar het project voor eigen rekening en risico ontwikkelt. De grond wordt onder marktconforme voorwaarden in erfpacht uitgegeven.

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

7.2 Maatschappelijk overleg

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

7.3 Ambtelijk overleg

7.3.1 GDO en TAVGA

Het voorontwerp is diverse malen geagendeerd bij het Goede Diensten Overleg (GDO). Dit heeft geleid tot afstemming over het toepassen van het locatiebeleid, de 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.

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

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

7.3.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

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

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

Voor zover relevant voor het nu voorliggende bestemmingsplan voor het Pontsteigergebouw 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 het gebruikte model worden aangegeven.

Opmerking 4

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

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.

Opmerking 7

Ten aanzien van geur merkt adressant het volgende op:

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

Antwoord 7

1. Het geuronderzoek is geactualiseerd en daarvoor is het meest recente en goedgekeurde model gebruikt. In de rapportage staat de versie aangegeven.
2. In de meest recente vergunning van Cargill is een strengere eis opgenomen voor de maximale geurimmissie ter hoogte van de Spaarndammerdijk. Bovendien heeft de provincie in de vergunning een onderzoeksverplichting opgenomen om de geurimmissie nog verder te verlagen. De gegevens uit deze vergunning zijn verwerkt in het geactualiseerde geuronderzoek. Ook van drie andere bedrijven met een grote geurbijdrage op het plangebied zijn de vergunningen nagelopen op wijzigingen met betrekking tot de geuremissie. De nieuwste gegevens zijn opgenomen in de actualisatie van het geuronderzoek. De geurbelasting voor het plangebied Houthaven blijkt als gevolg van de vergunningwijzigingen te zijn verlaagd ten opzichte van het laatste geuronderzoek.
3. De mate waarin men de geur als akelig ervaart is indirect gemeten via het Telefonisch Leefbaarheidsonderzoek TLO. Voor wat betreft de aanvaardbaarheid van de hinder heeft men gekeken naar het percentage gehinderden en de gevolgen van deze hinder, de wijze waarop de geur ervaren wordt, het aantal klachten, de maatschappelijke en economische waarde van het plangebied en de waardering van het woon- en leefklimaat ter plaatse. Op basis van dit onderzoek heeft de Raad geconcludeerd dat de geurhinder aanvaardbaar is. In aanvulling hierop heeft de provincie in een overleg aangegeven dat ze bezig is geurbeleid te ontwikkelen met als doel de geurbelasting substantieel te reduceren tot 1 ge/m³. In dit verband moet het bedrijf Cargill (als één van de grootste geurbronnen in dit gebied) een onderzoek uit voeren naar de hedonische waarde.

De provincie constateerde in het overleg dat het geen toegevoegde waarde heeft als wij ten behoeve van het plan Houthaven ook de hedonische waarde gaan onderzoeken. Wij sluiten op dit punt dus aan bij de plannen van de provincie.

4. Allereerst blijkt uit de registratie van milieuklachten bij de Provincie Noord-Holland en de Dienst Milieu en Bouwtoezicht dat relatief weinig klachten worden ontvangen die specifiek over de bedrijven gaan die verantwoordelijk zijn voor de meeste geurbelasting in het gebied. Wij verwachten daarom geen grote toename van klachten door de woningbouw in Houthaven. Ook het feit dat er reeds vier jaar studenten wonen in tijdelijke huisvesting in het plangebied en het aantal klachten niet is toegenomen, onderbouwt de conclusie dat de geurhinder in het plangebied acceptabel is. Maar het aantal potentieel gehinderden neemt wel toe door de woningbouw. Het Rijksbeleid biedt ruimte voor een uitbreiding van het aantal gehinderden. Dit is bevestigd door de Raad van State (uitspraak 20060082/2, 26 april 2006). Volgens de Raad van State moet een gemeente motiveren “waarom ter verkrijging van een goede ruimtelijke ordening...kan worden afgezien van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen alle (potentiële) stankbronnen en (potentiële) gehinderden en, indien het voorkomen van een toename van het aantal geurgehinderden door ruimtelijke scheiding niet mogelijk is, op grond van welke belangenafweging een toename van het aantal geurgehinderden...aanvaardbaar kan worden geacht”. Voor de Houthaven is deze belangenafweging zeer zorgvuldig uitgewerkt in een notitie en vastgesteld door de Raad, met als conclusie dat een toename van het aantal potentieel geurgehinderden in het plangebied Houthaven aanvaardbaar wordt geacht.
5. Volgens het rijksbeleid zijn scholen geurgevoelige objecten, net als woningen. Er wordt voor deze objecten geen onderscheid gemaakt in het te hanteren acceptabele hinderniveau. De raad van het stadsdeel vindt het aanvaardbaar dat deze geurgevoelige objecten in het plangebied Houthaven worden blootgesteld aan de heersende geurhinder.
6. Wij verwijzen hier naar de tevredenheid over de leefomgeving van de huidige bewoners in het plangebied en bewoners in de omgeving die een vergelijkbare geurhinder ervaren (blijkt mede uit TLO). Er worden ook relatief weinig klachten ontvangen die specifiek over de bedrijven gaan die verantwoordelijk zijn voor de meeste geurbelasting in het gebied. De Raad acht het huidige hinderniveau daarom acceptabel. Bovendien zal het (binnenkort) aangescherpte geurbeleid van de provincie leiden tot nog weer een verbetering van de leefomgeving. Er is dus wel degelijk sprake van een duurzame kwaliteit van de leefomgeving.
7. Uiteraard kan het zo zijn dat de provincie bij een herziening van vergunningen rekening houdt met het toegenomen aantal woningen en dus strengere emissie-eisen oplegt. Maar dat betekent dat de geurhinder in elk geval niet zal toenemen ten opzichte van de onderzochte situatie. Het stadsdeel heeft dus het “worst case scenario” onderzocht. Uit ons overleg met de provincie blijkt overigens dat men door de wijziging van vergunningen geen ernstige geurhinderklachten verwacht.

Opmerking 8

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

Antwoord 8

- Chemtura

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

Daarom heeft AVIV voor Chemtura het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend met Safeti-NL, de door de minister aangewezen rekenmethodiek voor het BEVI. Uit de berekeningen van AVIV blijkt dat het invloedsgebied van Chemtura is te begrenzen tot een afstand van maximaal 1.000 meter rond

de inrichting. Op grotere afstand leidt nieuwe bebouwing niet tot een toename van het groepsrisico. Het gehele plangebied Houthaven ligt buiten het invloedsgebied van 1.000 meter, zodat het plan niet leidt tot een toename van het groepsrisico van Chemtura.

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

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

- Transport over het IJ

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

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

Opmerking 9

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

Antwoord 9

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

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

Het plan Houthaven ligt binnen de geluidzone van twee 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.

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

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

Antwoord 3

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

Opmerking 4

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

Antwoord 4

De gemaakte opmerkingen lijken te zijn gebaseerd op een verouderd concept van het voorontwerp bestemmingsplan. In een eerder concept werden alle woningen middel eindbestemmingen (direct bouwrecht) mogelijk gemaakt en werden voor alle woningen dove gevels voorgeschreven. Daarop werd door de dienst Milieu en Bouwtoezicht in voorbesprekingen met het TAVGA met de nu aangehaalde opmerking gereageerd. Het in het vooroverleg ingebrachte voorontwerp bestemmingsplan is echter structureel anders van opzet, nu is vastgelegd dat het dagelijks bestuur bij de besluitvorming over het afgeven van bouwvergunningen op basis van akoestisch onderzoek nader eisen kan stellen ten aanzien van het realiseren van dove gevels of vliesgevels. Op basis van het akoestisch onderzoek dat ten grondslag ligt aan het in het vooroverleg ingebrachte voorontwerp

bestemmingsplan kan adressant reeds constateren dat lang niet alle woningen een dove gevel nodig hebben. Dit is inmiddels besproken en onderschreven in het TAVGA.

4. Rijksdienst Archeologie Cultuur en Monumenten

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

5. Stadsregio Amsterdam

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

De capaciteit van het bestemmingsplan De Houthaven is bepaald op grond van verkeersstudies. Het programma is zodanig aangepast (beperkt) dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd. De kruisingen met de Archangelweg en de 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).

6. Waternet

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

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

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

Met Haven zijn afspraken gemaakt zodat het nog resterende wateroppervlak (1.685 m²) binnen de haven wordt gecompenseerd. Dit is inmiddels geaccordeerd door Rijkswaterstaat.

7. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland

Opmerking 1

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

Antwoord 1

Naar aanleiding van het verzoek is de toelichting aangevuld.

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

Naar aanleiding van de opmerking is de toelichting aangepast.

Opmerking 4

Adressant geeft aan dat aangegeven dient te worden waar de compensatie van het negatief saldo van 1.685 m² in de waterbalans zal plaats vinden. In de exploitatieopzet van het plan dient de financiering van de compensatie opgenomen te worden.

Antwoord 4

Met Haven zijn afspraken gemaakt zodat het nog resterende wateroppervlak (1.685 m²) binnen de haven wordt gecompenseerd. Inmiddels heeft Rijkswaterstaat deze afspraak geaccordeerd.

Opmerking 5

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

Antwoord 5

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

8. Ministerie van Defensie

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

9. Ministerie van LNV

Adressant heeft geen reactie gegeven.

10. Stadsdeel Amsterdam Centrum

Adressant heeft geen reactie gegeven.

11. Stadsdeel Amsterdam Noord

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

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

12. Stadsdeel Amsterdam Bos en Lommer

Adressant heeft geen reactie gegeven.

13. Kamer van Koophandel (KvK)

Opmerking 1

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

Antwoord 1

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

Opmerking 2

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

Antwoord 2

De toelichting is overeenkomstig het verzoek aangevuld.

Opmerking 3

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

Antwoord 3

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

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

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

14. Bureau Monumenten & Archeologie

Adressant heeft geen reactie gegeven.

15. Haven Amsterdam

Opmerking 1

Adressant 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 1

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

Opmerking 1

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

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

Antwoord 1

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

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

Voor alle toekomstige ontwikkelingen dient voorts bedacht te worden dat het vergunningverlenend gezag op grond van de Wet Milieubeheer zoveel mogelijk uitgaat van het “stand-still”-principe. Dit betekent dat de milieubelasting van de bedrijven in principe niet toe mag nemen. Slechts wanneer een bedrijf dat uitbreidt voldoet aan de Best Beschikbare Techniek en desondanks meer milieuruimte in gaat nemen, kan een verruiming overwogen worden. Daarbij moet die milieuruimte wettelijk gezien

ook aanwezig zijn. In de huidige situatie laat bijvoorbeeld de bestaande woonbebouwing in de Spaarndammerbuurt geen uitbreiding van de geluidbelasting toe.

Opmerking 2

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

Antwoord 2

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

Opmerking 3

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

Antwoord 3

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

7.4 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw heeft vanaf 11 juni 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft iedereen de gelegenheid gehad om schriftelijk of mondeling zienswijzen in te dienen. Van de mogelijkheid een schriftelijke zienswijze in te dienen is gebruik gemaakt, er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

Zienswijzen

Hieronder zijn alle zienswijzen samengevat en van antwoord voorzien. Zienswijze zijn ingediend door de volgende adressanten.

A. Binnen de termijn ingediende / ingekomen zienswijzen

J.	Deerenberg	Silodam 381	1013 AW AMSTERDAM
J.P.F.	Emans	Silodam 409	1013 AW AMSTERDAM
T.	Detiger	Silodam 392	1013 AW AMSTERDAM
M.	Tentij	Silodam 447	1013 AW AMSTERDAM
A.	Sneekes	Silodam 80	1013 AL AMSTERDAM
P.	Pool	Silodam 378	1013 AW AMSTERDAM
E.	van der Bijl	Silodam 363	1013 AW AMSTERDAM
B.	Navest	Silodam 363	1013 AW AMSTERDAM
A.	Cole	Silodam 430	1013 AW AMSTERDAM
J.S.	van Drimmelen	Silodam 430	1013 AW AMSTERDAM
E.	Visser	Silodam 451	1013 AW AMSTERDAM
S.	Keuzenkamp	Silodam 451	1013 AW AMSTERDAM
E.	v.d. Hoogen	Silodam 313	1013 AW AMSTERDAM
D.	O.	Silodam 195	1013 AW AMSTERDAM
M.	de Jong	Silodam 382	1013 AW AMSTERDAM
H.A.	Ekici	Silodam 427	1013 AW AMSTERDAM
C.	Ekici	Silodam 427	1013 AW AMSTERDAM
W.	Swanborn	Silodam 419	1013 AW AMSTERDAM
R.	Sandoli	Silodam 419	1013 AW AMSTERDAM
Th.C.C.	Mozes	Silodam 83	1013 AL AMSTERDAM
M.	Boon	Silodam 19	1013 AL AMSTERDAM
N.	Carvalho-Romijn	Silodam 375	1013 AW AMSTERDAM
G.J.M.	v.d. Hoeven	Silodam 217	1013 AS AMSTERDAM
T.S.	Joustra	Silodam 217	1013 AS AMSTERDAM
J.W.	Davids	Silodam 405	1013 AW AMSTERDAM
M.	Stuart	Silodam 377	1013 AW AMSTERDAM
F.	ten Bruggencate	Silodam 439	1013 AW AMSTERDAM
L.	Sahi	Silodam 439	1013 AW AMSTERDAM
F.	Šlefer	Silodam 206	1013 AS AMSTERDAM
D.	Compton	Silodam 206	1013 AS AMSTERDAM
A.	Heutz	Silodam 435	1013 AW AMSTERDAM
J.	Swiebel	Silodam 243	1013 AS AMSTERDAM
C.F.	de Jong	Silodam 388	1013 AW AMSTERDAM
M.	Strobbe	Silodam 387	1013 AW AMSTERDAM
R.	van Ramshorst	Silodam 449	1013 AW AMSTERDAM
D.	't Hart	Silodam 449	1013 AW AMSTERDAM
G.	Menke	Silodam 429	1013 AW AMSTERDAM
S.	Draaisma	Silodam 429	1013 AW AMSTERDAM
T.M.	Lücker	Silodam 420	1013 AW AMSTERDAM
R.J.	Kras	Silodam 440	1013 AW AMSTERDAM
L.	van Gelder	Silodam 440	1013 AW AMSTERDAM
H.M.	van Niftrik	Silodam 420	1013 AW AMSTERDAM
R.A.	Lew Weisl	Silodam 367 en 368	1013 AW AMSTERDAM

Bestemmingsplan De Houthaven – Pontsteigergebouw

Stadsdeel Westerpark, Gemeente Amsterdam

Toelichting

8 september 2009

E.F.	Boer	Silodam 255	1013 AS AMSTERDAM
M.	van de Kerkhof	Silodam 313	1013 AW AMSTERDAM
C.A.	Dol	Silodam 361	1013 AW AMSTERDAM
G.	ten Vregeler	Silodam 247	1013 AS AMSTERDAM
P.	Drieman	Silodam 247	1013 AS AMSTERDAM
I.	Neidig	Silodam 79	1013 AL AMSTERDAM
E.	van Renesse	Silodam 248	1013 AS AMSTERDAM
G.A.A.	Drieman	Silodam 248	1013 AS AMSTERDAM
J.H.W.	Jonk	Silodam 161	1013 AS AMSTERDAM
D.	Wiersma	Silodam 344	1013 AW AMSTERDAM
J.	van Nierop	Silodam 340	1013 AW AMSTERDAM
B.	de Jager	Silodam 330	1013 AW AMSTERDAM
S.	Mantel	Silodam 325	1013 AW AMSTERDAM
A.	Goes	Silodam 340	1013 AW AMSTERDAM
G.P.M.	van der Linden	Silodam 351	1013 AW AMSTERDAM
A.	van Meegen	Silodam 325	1013 AW AMSTERDAM
M.	Witteveen	Silodam 306	1013 AW AMSTERDAM
M.	dr. Turin	Silodam 355	1013 AW AMSTERDAM
M.	Neugebauer	Silodam 166	1013 AS AMSTERDAM
H.	Lever	Silodam 312	1013 AW AMSTERDAM
R.	Prins	Silodam 312	1013 AW AMSTERDAM
H.	van den Brink	Silodam 423	1013 AW AMSTERDAM
S.	Teuns	Silodam 352	1013 AW AMSTERDAM
P.J.	Teuns	Silodam 352	1013 AW AMSTERDAM
L.F.S.	van Kesteren	Silodam 227	1013 AS AMSTERDAM
M.	Morees	Silodam 389	1013 AW AMSTERDAM
H.G.	Dekker	Silodam 389	1013 AW AMSTERDAM
I.	Scheffer	Silodam 453	1013 AW AMSTERDAM
D.	van Burgsteden	Silodam 445	1013 AW AMSTERDAM
A.E.	Klinkhamer	Silodam 226	1013 AS AMSTERDAM
A.A.	Boersma	Silodam 226	1013 AS AMSTERDAM
T.	Duester	Silodam 27	1013 AS AMSTERDAM
F.	Slefer	Silodam 206	1013 AS AMSTERDAM
D.	Compton	Silodam 206	1013 AS AMSTERDAM
G.A.A.	Drieman	Silodam 248	1013 AS AMSTERDAM
E.V.	Renesse	Silodam 248	1013 AS AMSTERDAM
G.M.	Te Kolste	Silodam 198	1013 AS AMSTERDAM
J.S.	Götz van der Vet	Silodam 211	1013 AS AMSTERDAM
I.	Bolten	Silodam 211	1013 AS AMSTERDAM
J.	Strobbe	Silodam 246	1013 AS AMSTERDAM
A.	Krekel	Silodam 177	1013 AS AMSTERDAM
A.	Stadig	Silodam 359	1013 AW AMSTERDAM
H.R.	Van Maasdijk	Silodam 199	1013 AS AMSTERDAM
S.P.	Jäckle	Barentszplein 8N	1013 NJ AMSTERDAM
J.	Gerrits	Barentszplein 8N	1013 NJ AMSTERDAM
W.	Vos	Barentszplein 6R	1013 NJ AMSTERDAM
B.A.E.	Kapteijn	Barentszplein 6R	1013 NJ AMSTERDAM
H.	Lalieu	Van Diemenstraat 420 I	1013 CR AMSTERDAM
S.	Loete Lalieu	Van Diemenstraat 420 I	1013 CR AMSTERDAM
J.	Duijvelshoff	Van Diemenstraat 420 hs	1013 CR AMSTERDAM
C.	Schoenmakers	Van Diemenstraat 420 hs	1013 CR AMSTERDAM

B. Zienswijze ingekomen na indieningstermijn: 30 juli 2009 (poststempel 22 juli)

M.T.	Meyer	Silodam 433	1013 AW AMSTERDAM
M.	Van Wijnbergen	Silodam 196	1013 AS AMSTERDAM
L.M.	Klootwijk	Silodam 169	1013 AS AMSTERDAM

C. Zienswijze ingekomen na indieningstermijn: 29 juli 2009

B.	Ten Have	Silodam 448	1013 AW AMSTERDAM
J.	Valken	Silodam 448	1013 AW AMSTERDAM

Waar meerdere zienswijzen zijn ingediend met een identieke inhoud, zijn deze in het bovenstaande overzicht samengevoegd.

Ontvankelijkheid

De onder A genoemde zienswijzen zijn gedurende de termijn van de inzagelegging ingediend. De zienswijze genoemd onder B en C zijn na het verstrijken van de termijn ingekomen. Op basis van de poststempel van de zienswijze genoemd onder B blijkt dat deze tijdig is verzonden. De zienswijze onder C is te laat ingediend.

Gelet op artikel 3:16 lid 3 jo. 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zijn de zienswijzen onder A en B tijdig ingediend en kunnen in beschouwing worden genomen. De zienswijze genoemd onder C is niet ontvankelijk en kan niet in beschouwing worden genomen. Inhoudelijk is deze zienswijze identiek aan andere zienswijze zoals hierna genoemd wordt als zienswijze 1.

Alle 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.

Vooraf

De ingediende zienswijzen dienen zich te richten op het ter visie gelegde bestemmingsplan. Niettemin wordt in de zienswijzen over het algemeen ingegaan op het binnen de kaders van dit bestemmingsplan te ontwikkelen bouwplan voor het Pontsteigergebouw.

De maximaal toegestane bouwmassa op grond van dit bestemmingsplan kent is bepaald door het Voorlopig Ontwerp van het bouwplan als uitgangspunt te nemen. Daarmee wordt niet uitgesloten dat binnen de kaders van het bestemmingsplan andere bebouwingsvormen worden gerealiseerd. Eventuele andere bebouwingsvormen leiden echter niet tot meer doch juist tot minder bouwmassa dan het beoogde bouwplan.

In de onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplanprocedure zijn uitgevoerd, zoals het onderzoek naar verkeer, luchtkwaliteit en schaduwwerking, is uitgegaan van de maximale invulling van het bestemmingsplan. Andere bebouwingsvormen leiden derhalve niet tot grotere of nadeliger ruimtelijke effecten dan wat is onderzocht.

Gezien het voorgaande kan, in aansluiting op de ingediende zienswijzen, in de beantwoording ook worden gerefereerd aan het bouwplan in plaats van aan het bestemmingsplan.

Zienswijze 1: bewoners Silodam / Barentszplein

Algemeen

Het Pontsteigergebouw wordt een landmark in het haven- en stadslandschap (Plan Amsterdam 6, "De Houthavens, een nieuwe Hollandse waterstad", Dienst Ruimtelijke Ordening, augustus 2000), die past in de serie die langs de hele zuidelijke IJ-oeveren komt te staan. Door zijn positie, in het verlengde van de Singelgracht en daarmee de grens tussen de oude en nieuwe stad markerend, sluit het hoge gebouw aan op het concept "Ankers aan het IJ".

Aangemoedigd door het "Ankers aan het IJ" concept werd het de ambitie van het stadsdeelbestuur Westerpark om op de kop van de Pontsteiger een mooi en bijzonder gebouw neer te zetten, dat niet alleen zijn uitstraling heeft op de Houthaven, maar ook op de schaal van de stad. In verband met deze ambitie werd gekozen om een meervoudige opdracht uit te schrijven aan een drietal topontwerpers.

Op 26 september 2006 is het Programma van Eisen voor de Meervoudige Opdracht Pontsteiger door de Stadsdeelraad Westerpark vastgesteld. Om voor deze specifieke opgave zo min mogelijk ontwerpbeperkingen in te brengen, is het aantal uitgangspunten tot een minimum beperkt. Benoemde uitgangspunten zijn vooral van technische aard. De meervoudige opdracht is vervolgens uitgeschreven door VOF Pontsteiger. De beoordelingscommissie bestond uit de supervisor Houthaven, de supervisor IJ-oever, de projectdirecteur Houthaven en een vertegenwoordiger van de VOF (De Principaal, BB de Dijk en Delta Forte).

Het door de stadsdeelraad vastgestelde “Stedenbouwkundig Plan Houthavens 2006” is randvoorwaarde geweest voor de meervoudige opdracht. De volledige tekst over de Pontsteiger in dit plan luidt:

“De Pontsteiger ligt aan het eind van de Singelgrachtzone op het punt waar deze het IJ raakt. Daarnaast neemt de Pontsteiger een centrale positie in tussen de Oude en Nieuwe Houthavens, de Spaarndammer- en de Zeeheldenbuurt. Inzet van de ontwikkeling van de locatie is het benadrukken van deze positie en het beter benutten van de potentie van de plek. Het voorgestelde bouwvolume kan deel gaan uitmaken van een reeks grote gebouwen langs de Zuidelijke IJ-oever, zoals het Havengebouw, de Silodam en de toekomstige kop van het Westerdokseiland. Door de markante positionering in het omringende stadslandschap, gecombineerd met de ligging aan het Hoofdnet Auto kan het gebouw naast wonen, ook geschikt zijn voor stedelijke functies zoals een bioscoop of grand-café/restaurant.

Uitgangspunt is een volume te ontwikkelen met een eigen uniek karakter dat ruimte biedt aan meerdere bestemmingen. Dit volume kan bestaan uit 1 slank hoog gebouw of een ensemble van slanke hogere gebouwen. Het programma voor dit volume bestaat uit minimaal 140 woningen en een publieksvoorziening. Het parkeren voor eigen gebruik dient niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte te worden opgelost. Gedacht kan worden aan een oplossing onder de Pontsteiger zelf. Op de kaart is het zoekgebied voor het bouwvolume aangegeven. Omdat de opgave voor een ontwerp zo bijzonder is, wordt gekozen voor een meervoudige opdracht. Onderdeel van de ontwerp-opgave is inzicht te geven in aspecten als stedenbouwkundige inpassing, windhinder, geluidsreflectie, schaduw, privacy en zichtlijnen”.

In het programma van eisen voor de meervoudige opdracht Pontsteiger geeft de VOF Pontsteiger aan waaraan het programma moet voldoen: minimaal 225 en maximaal 250 woningen en circa 1.000 m² bruto vloeroppervlak publieke voorzieningen. Over de vormgeving zijn verder geen aanwijzingen gegeven: de meervoudige opdracht is juist bedoeld om de ontwerpers zo veel als mogelijk vrij te laten. Op basis van het programma van eisen zijn de architecten aan de slag gegaan.

Opmerking 1

Adressanten meent dat bij de keuze tussen ontwerpen voor het Pontsteigergebouw moest worden gekozen tussen twee reuzen van gebouwen en dat daarbij niet een model met één of meerdere slanke torens aanwezig was.

Antwoord 1

Het begrip “slank” heeft in dit verband vooral te maken met “transparantie”. Tijdens het ontwerpen van het Pontsteigergebouw heeft het architectenbureau Arons en Gelauff (A&G) tientallen mogelijke modellen onderzocht. Het model van één slank hoog gebouw is bestudeerd. Zo'n gebouw zou bij 90 meter hoogte en een diepte van 20 meter een breedte krijgen van 110 meter. Dit was niet op de kleine locatie passend te krijgen zonder ergens iemands uitzicht volledig dicht te zetten. Bovendien zou dit gebouw, met het oog op reflectie van het industriegeluid uit het Westelijk Havengebied, alleen dwars op het uitzicht vanuit de Silodam kunnen worden geplaatst. Ook met het oog op de schaduwwerking van dat gebouw leek A&G dat een onwenselijk model.

Modellen gebaseerd op het idee van een ensemble van slanke, hogere gebouwen leverden een bos van dicht opeen gepakte torens op die niet alleen elkaars uitzicht belemmerden, maar ook het uitzicht vanuit de Silodam naar het westen blokkeerden. Uiteindelijk is een model gevonden waarin het ensemble van slanke torens op de volgende manier is geïnterpreteerd: Er zijn twee slanke torens met een vloeroppervlak van 20x22 meter. Deze worden aan de bovenzijde met elkaar verbonden met een recht bouwvolume en aan de onderzijde met een bouwvolume in de vorm van een half open blok. Met dit model bleken de minste blokkades voor uitzicht te ontstaan, het gaf op de huidige positie geen ongewenste geluidreflecties en minimaliseerde schaduwwerking. Het grote gebouw is transparant en

“opgetild”, zodat je er van allerlei kanten doorheen ziet, waardoor de visuele relatie tussen de stad en het IJ in tact blijft.

Ook de vakkundige beoordelingscommissie ziet geen conflict met de uitgangspunten. Zij typeert het ontwerp als

“een sculpturaal gebouw, dat op stedelijk niveau een duidelijke betekenis heeft. Er is goed nagedacht over de positionering van het gebouw in haar context, die wordt bepaald door de noordelijke en de zuidelijke IJ-oever en de ontwikkeling van de Houthavens als woongebied. Het ontwerp speelt een rol in de entree van de stad en reageert op de ontwikkeling aan de noordelijke IJ-oever (NDSM).

Het aantrekkelijke van het ontwerp is, dat het vanuit de verschillende plekken in de stad steeds een andere gedaante aanneemt. Vanaf de Silodam is het slank en zweeft het gebouw boven het water. Vanaf de noordelijke IJ-oever functioneert het als een poortgebouw en ook vanaf het Centraal Station ontstaat een nieuw perspectief. Het gebouw is gedraaid ten opzichte van de Pontsteiger, waardoor die als het ware diagonaal door het ontwerp heen steekt. Zo ontstaat vanaf de Pontsteiger een drie dimensionaal beeld van het gebouw met het grote gat erin. Waterpoort is een groot gebouw, maar door de loggia's aan de buitenkant wordt het grote volume verzacht”.

De twee ontwerpen waren het resultaat van een meervoudige opdracht. Oorspronkelijk waren er drie inzendingen. Eén inzending viel af, omdat die niet aan de randvoorwaarden voldeed. Er kon aldus gekozen worden uit de twee overgebleven ontwerpen.

Door het inbrengen van een competitie element is de ontwerpopgave maximaal geëxploreerd hetgeen de kwaliteit ten goede komt. Het betrekken van buurtbewoners en overige Amsterdammers bij de keuze voor het winnend ontwerp had als doel om draagvlak te creëren voor het ontwerp. Middels een vragenlijst konden buurtbewoners en overige belangstellenden een waardering aan ieder ontwerp geven en een reactie op het plan geven. Via diverse communicatiemiddelen en media is ruchtbaarheid gegeven aan de mogelijkheid tot het geven van een reactie op de ontwerpen. Aan de vereniging van eigenaren van de Silodam is een e-mail bericht gestuurd met aankondiging van de mogelijkheid om op de ontwerpen te reageren.

Bij de verwerking van de reacties is een onderscheid gemaakt tussen ‘buurt’ en ‘buiten de buurt’. Binnen de buurt zijn de volgende gebieden te onderscheiden: de Spaarndammerbuurt, de Zeeheldenbuurt, de Houthaven en de Silodam. In totaal zijn er 336 reacties binnengekomen. Hiervan valt 58% buiten de buurt en 42% binnen de buurt. Van de Silodam hebben 76 personen gereageerd (op de Silodam zijn circa 400 huishoudens).

Bij de vraag wat de aanleiding was om te reageren konden respondenten meerdere mogelijkheden aankruisen. Respondenten uit de buurt hebben met name gereageerd omdat men uitkijkt op de locatie (109 respondenten) en/of als buurtbewoner. Belangstellenden buiten de stad hebben vooral gereageerd omdat zij geïnteresseerd zijn in architectuur en in de stedelijke ontwikkeling van Amsterdam.

Respondenten konden in de vragenlijst voor ieder ontwerp een algemene waardering op een schaal van 1 (onvoldoende) tot en met 5 (zeer goed) aangeven. Het ontwerp Waterpoort (Arons & Gelauff) scoorde een gemiddelde van 4,0. Het ontwerp Steigerhoofd (Meyer & Van Schooten) scoorde een gemiddelde van 2,1. Indien men beide ontwerpen niet geschikt achtte kon men dus voor beide ontwerpen een 1 geven. Buurt volgt zelfde lijn als totaal: ruime meerderheid vindt ontwerp A voldoende, goed of zeer goed. Ruime meerderheid vindt ontwerp B matig of niet goed. Buiten de buurt vindt men ontwerp B opvallend vaak voldoende. Ook van de respondenten afkomstig van de Silodam vindt een ruime meerderheid ontwerp A voldoende, goed of zeer goed. Respondenten konden tevens aangeven welke aspecten per ontwerp aansprekend waren, hierbij waren vorm, hoogte, kleur, materiaal en inpassing in de omgeving mogelijke aspecten. Aansprekende ontwerpaspecten van het winnend ontwerp blijken vooral de vormgeving en de inpassing in de omgeving te zijn.

187 Respondenten hebben een opmerking geplaatst. Tendens is dat men ontwerp Steigerhoofd veelal te massief vindt. Het winnend ontwerp vindt men vooral luchtig, markant en goed in de omgeving

passen. 27 respondenten gaven aan beide ontwerpen niet goed te vinden. De mening 'Kiezen tussen twee reuzen' blijkt dus niet uit de analyse van de vragenlijst.

De beoordelingscommissie is verrast door het grote aantal reacties op het ontwerp en door de éénduidigheid hierin. Zij constateert, dat de opvattingen van de omwonenden en de belangstellenden in hoge mate parallel lopen met de voorkeur van de beoordelingscommissie. Zowel vanuit professioneel perspectief als vanuit perspectief omwonenden is er dus een duidelijke voorkeur voor het gebouw van Arons en Gelauff.

Opmerking 2

Adressanten vinden het Pontsteigergebouw buitenproportioneel groot en niet passend in de bestaande woonomgeving en het havengebied.

Antwoord 2

Het Pontsteigergebouw ligt, net zoals de gebouwen aan de Silodam, in het havengebied. Dit havengebied wordt op sommige locaties langzaam getransformeerd tot woongebied. In deze context is gezocht naar een verantwoorde maat en schaal. Het gebouw is een groot gebouw dat past bij de schaal van het havengebied. Vergelijkbare projecten zijn Fountainhead in de Ertshaven en het Sluishuis bij Steigereiland. Dat zijn projecten die stedenbouwkundig vanzelfsprekend in de omgeving passen. Het Pontsteigergebouw heeft een bijzondere vorm waardoor er van alle kanten doorzichten mogelijk blijven. Het volume reageert op de schaalovergang van het grote water naar de lagere bebouwing van de nieuwe wijk Houthavens. De kortste afstand tussen bebouwing op de Silodam en gebouw de Pontsteiger is 220 meter, oplopend tot 320 meter. Op dit soort afstanden is de hoogte van een gebouw van minder betekenis.

In de stedelijke context dient geconstateerd te worden dat na een eeuw naar het water gekeerd te zijn, de IJ-oeveren zich steeds meer presenteren als voorkant van de stad. Op prominente locaties langs het IJ worden steeds hogere gebouwen gerealiseerd worden. Zo wordt de hoogste woontoren in het project "Overhoeks" tegenover het Centraal Station 110 meter. In het Oostelijk Havengebied komt hoogbouw tot 80 meter voor en voor het NDSM-terrein, aan de overkant van het IJ, is een toren van 100–120 meter en twee torens van 75 meter hoog in studie. Hoogbouw van 90 meter aan het eind van de Pontsteiger past binnen die ontwikkeling.

Het bouwplan is inmiddels ook als "voorinformatie" op 1 april 2009 behandeld door de Commissie Welstand:

"De commissie heeft waardering voor het plan. De ambitie van het pand dat een eyecatcher zal zijn van veraf en van dichtbij een uitnodigende uitstraling heeft, zoals in de uitgangspunten van de meervoudige opdracht is vastgelegd, wordt waar gemaakt. De commissie uit echter haar zorg over de voorgestelde materialisering en vraagt zich af of dit niet te 'modegevoelig' is. Gezien het belang van het plan voor het gezicht van Amsterdam aan het IJ, zal de commissie het plan, met een positief advies, voorleggen aan het plenum (de gezamenlijke commissies van Welstand)".

Een en ander leidt tot de conclusie dat in dit geval geen sprake is van een buitenproportioneel groot gebouw dat niet past in de bestaande woonomgeving en het havengebied.

Opmerking 3

Adressanten vinden het erop lijken dat de enige reden voor het gebouw een financiële reden is, omdat een kleiner gebouw niet rendabel te bouwen zou zijn, dan wel niet voorziet in de middelen om de hele wijk te kunnen ontwikkelen.

Antwoord 3

Deze veronderstelling is onjuist. De omvang heeft primair een stedenbouwkundige aanleiding. Zoals al eerder aangegeven was het in de eerste plaats de ambitie van het stadsdeelbestuur Westerpark om op de kop van de Pontsteiger een mooi en bijzonder gebouw neer te zetten, dat niet alleen zijn uitstraling heeft op de Houthaven, maar ook op de schaal van de stad.

Opmerking 4

Adressanten vragen zich af waarom het gebouw niet wordt afgestemd op de Silodam en vinden het zonde dat het gebouw de Silodam volgens hun in het niet zal vallen bij het Pontsteigergebouw.

Antwoord 4

Met “afstemmen” wordt hier naar alle waarschijnlijkheid bedoeld: “Passen de twee gebouwen voldoende bij elkaar?” Doordat de gebouwen aanzienlijk verschillen in schaal en vorm (het ene gebouw heel lang en minder hoog en het andere gebouw hoog en transparant) blijft de bijzonderheid van het MVRDV-gebouw intact. Een meer vergelijkbaar gebouw zou juist de bijzonderheid van het MVRDV-gebouw ontkrachten.

Opmerking 5

Adressanten wijzen op de bezonningsstudie waaruit blijkt dat het gebouw de Silodam in bepaalde periodes van het jaar in de schaduw zal komen te liggen. Voorts wordt aangegeven dat het uitzicht deels verdwijnt.

Antwoord 5

Er zijn bezonningsstudies gedaan naar de effecten van de schaduw van Pontsteiger op de bebouwing van de Silodam. Daaruit blijkt dat er schaduw van het Pontsteigergebouw zal vallen op de Silodam. Hieronder is voor diverse maanden weergegeven wanneer de schaduwkegel over de Silodambebebouwing beweegt:

maart / september: van 19.18 tot 19.54 uur (zonsondergang)

april / augustus: van 19.16 uur tot 20.48 uur (zonsondergang)

mei / juli: van 18.58 tot 21.36 uur (zonsondergang)

juni: van 19.22 tot 21.36 uur (daarna valt de schaduw niet meer op de Silodam)

Het schaduweffect is niet onaanvaardbaar.

Opmerking 6

Adressanten vrezen, ondanks de aanpassing van het bestemmingsplan op eerdere zienswijzen, geluidsoverlast van de horecavoorzieningen die in het Pontsteigergebouw worden voorzien, wegens de openingstijden tot 01.00 uur en 03.00/04.00 uur 's nachts. Verzocht wordt bij de openingstijden rekening te houden met het woonkarakter van de directe en nabije omgeving.

Antwoord 6

Naar aanleiding van de eerdere zienswijzen en in overleg met de ontwikkelaar zijn de horeca categorieën 1 en 2 geschrapt als mogelijke functie binnen het Pontsteigergebouw. Voorts worden terrassen beperkt tot de westzijde van het gebouw (ten westen van de oostelijke poot). Alleen nog horeca van de categorieën 3 (cafés e.d.), 4 (restaurants e.d.) en 5 (hotels) zijn toegestaan. Dit zijn horecafuncties die in heel Amsterdam op aanvaardbare wijze binnen het gemengd stedelijk gebied ingepast worden. In de Houthaven en rond de Silodam is geen sprake van een uitzonderlijke situatie die de inpassing van deze horecafuncties onaanvaardbaar zou maken.

Zienswijze 2: Bewoners Van Diemenstraat 420Opmerking 1

Adressanten vrezen geluidsoverlast van de horecavoorzieningen die in het Pontsteigergebouw worden voorzien. Om die reden wordt verzocht horeca van categorie 1 en 2 niet mogelijk te maken en het volume van horeca van categorie 3 slechts beperkt toe te staan en voor de overige categorieën geen terrassen toe te staan.

Antwoord 1

Zie de beantwoording van opmerking 6 van adressant 1.

Opmerking 2

Adressanten vragen zich af waarom het gebouw niet wordt afgestemd op de Silodam en vinden het zonde dat het gebouw de Silodam volgens hun in het niet zal vallen bij het Pontsteigergebouw.

Antwoord 2

Zie de beantwoording van opmerking 4 van adressant 1.

Opmerking 3

Adressanten meent dat bij de keuze tussen ontwerpen voor het Pontsteigergebouw moest worden gekozen tussen twee reuzen van gebouwen en dat daarbij niet een model met één of meerdere slanke torens aanwezig was.

Antwoord 3

Zie de beantwoording van opmerking 1 van adressant 1.

Opmerking 4

Adressanten vinden het Pontsteigergebouw buitenproportioneel groot en niet passend in de bestaande woonomgeving en het havengebied.

Antwoord 4

Zie de beantwoording van opmerking 2 van adressant 1.

Opmerking 5

Adressanten vrezen dat hun woningen in bepaalde periodes van het jaar in de schaduw zal komen te liggen. Voorts wordt aangegeven dat het uitzicht deels verdwijnt. Opgemerkt wordt dat de schaduwstudies geen betrekking hebben op Van Diemenstraat 420.

Antwoord 5

Zie de beantwoording van opmerking 5 van adressant 1. Voorts geldt dat de woningen van de adressanten pal ten zuiden van het Pontsteigergebouw zijn gelegen en daardoor geen schaduw van het Pontsteigergebouw kunnen krijgen.

Opmerking 7

Adressanten verwachten meer geluidhinder en een slechtere luchtkwaliteit ten gevolge van extra verkeer door het project De Houthaven.

Antwoord 7

Uit de onderzoeken die ten grondslag lagen aan het ontwerp bestemmingsplan De Houthaven bleek reeds dat ter plaatse van de Van Diemenstraat 420 geen sprake is van een reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en dat ter plaatse ten gevolge van het plan De Houthaven (incl. Pontsteigergebouw) geen grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden.

Naar aanleiding van de zienswijze is niettemin aan TNO en Oranjewoud gevraagd specifiek voor de desbetreffende locatie in te gaan op de akoestische situatie en de luchtkwaliteit. Uit de memo's van beide onderzoeksbureaus blijkt dat het plan De Houthaven (incl. Pontsteigergebouw) niet leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de akoestische situatie en de luchtkwaliteit ter plaatse van de Van Diemenstraat 420. De memo's zijn bij deze beantwoording gevoegd.

Opmerking 8

Adressanten veronderstellen dat er geen specifiek onderzoek is gedaan naar de effecten van de tunneluitgang op de directe omgeving.

Antwoord 8

Deze veronderstelling is onjuist. Wij verwijzen hiervoor naar het door Oranjewoud verrichte onderzoek dat mede ter inzage is gelegd. Daaruit blijkt dat met gebruikmaking van PluimSnelweg, wat door de minister van VROM geaccrediteerd is voor de onderhavige situatie, is bepaald welke concentraties van stoffen zich zullen voordoen ter plaatse en in de directe omgeving van de tunnelmonden. Geconcludeerd wordt dat wordt voldaan aan de grenswaarden.

Opmerking 9

Adressanten geven vrezen extra filevorming door de toename van het aantal verkeersbewegingen direct voor de ophaalbrug en stellen dat de effecten daarvan niet zijn onderzocht.

Antwoord 9

Uit de onderzoeken die ten grondslag lagen aan het ontwerp bestemmingsplan De Houthaven bleek reeds dat de verkeersintensiteiten ten gevolge van het plan De Houthaven, inclusief Pontsteigergebouw, kunnen worden afgewikkeld op het bestaande wegennet indien aanpassingen aan het wegprofiel worden doorgevoerd om de doorstroming te garanderen. Op basis van deze verkeersintensiteiten en de toepasselijke stagnatiefactor is in het onderzoek naar de luchtkwaliteit vastgesteld dat wordt voldaan aan de grenswaarden.

Naar aanleiding van de zienswijze is aanvullend aan DRO gevraagd specifiek voor de desbetreffende locatie in te gaan op de verkeerskundige situatie. Uit het mede ter visie gelegde onderzoek van Goudappel Coffeng en de aanvullende memo's van dit bureau en van de DRO blijkt dat het plan De Houthaven (incl. Pontsteigergebouw en tunnel) leidt tot langere wachttijden in zowel de Tasmanstraat als de Van Diemenstraat.

Van belang is echter dat uit het onderzoek is gebleken dat, bij een ongewijzigde situatie (d.i. zonder het plan De Houthaven en de tunnel, zonder maatregelen aan kruisingen en wegen), in de toekomst de verkeersafwikkeling op diverse kruisingen van de Spaarndammerdijk / Tasmanstraat onregelbaar wordt. Dit kan door maatregelen niet opgelost worden. Hoewel het plan De Houthaven leidt tot een toename van verkeer leidt, hebben de verkeerskundige maatregelen (de tunnel en de herprofilering van enkele kruisingen) tot gevolg dat regelbare kruisingen ontstaan. De kruising Houtmankade – Van Diemenstraat wordt in de avondspits zwaar belast en de wachttijd neemt toe, maar de kruising blijft regelbaar. Al met al ontstaat door het plan De Houthaven en de daarmee samenhangende maatregelen een betere verkeerskundige situatie. De memo's zijn bij deze beantwoording gevoegd.

Opmerking 10

Adressanten zetten vraagtekens bij de uitgangspunten in de rekenmodellen wat betreft het schoner worden van het verkeer.

Antwoord 10

In de uitgevoerde berekeningen is gebruik van de door de minister van VROM geaccrediteerde en beschikbaar gesteld rekenmodellen. Daarin zijn, overeenkomstig de wettelijke rekenregels uitgangspunten opgenomen die mede betrekking hebben op de toekomstige ontwikkelingen in de achtergrondwaarden, technologische verbeteringen en beleidsmaatregelen.

Bij de door Oranjewoud uitgevoerde berekeningen is nog geen rekening gehouden met het NSL, wat een nog verder gaand pakket maatregelen inhoudt. De uitgevoerde berekeningen geven derhalve een ongunstiger beeld dan wat inmiddels door de Europese Commissie als reële maatregelen zijn geaccepteerd, zodat de werkelijke situatie gunstiger zal zijn dan nu berekend. Met deze 'ongunstige' berekeningen wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit, indien wordt uitgegaan van het NSL wordt de situatie nog beter. Voorts wijzen wij erop dat de in het onderzoek uitgevoerde toetsing aan de Wet luchtkwaliteit heeft plaatsgevonden voor de in die wet geregelde toetsingsjaren, zonder gebruik te maken van het door de Europese Commissie verleende uitstel (derogatie), die het mogelijk maken pas later aan de grenswaarden te voldoen.

Opmerking 11

Adressanten vragen in hoeverre het gehanteerde uitgangspunt van 5 verkeersbewegingen per woning realistisch is.

Antwoord 11

Het uitgangspunt is gebaseerd op landelijke en stedelijke ervaringscijfers. Daarbij is een getal van 5 verkeersbewegingen per woning op deze locatie aan de ruime kant, gezien de mate van stedelijkheid en de nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer.

Opmerking 12

Adressanten vragen zich af of door het opknippen van het Houthavenproject in meerdere bestemmingsplannen per plan een toename van 2 dB van het wegverkeerslawaai mogelijk wordt.

Antwoord 12

Het uitgevoerde onderzoek naar geluidhinder geeft aan dat door realisatie van het totale plan Houthaven de toename van geluidhinder op de gevels van bestaande woningen minder zal zijn dan 2 dB. Per planonderdeel is de toename van geluidhinder naar rato kleinere. Een toename van 2 dB per plandeel is daarom niet aan de orde.

Opmerking 13

Adressanten vragen zich af of schade kan ontstaan aan hun woningen ten gevolge van het bouwverkeer.

Antwoord 13

Eventuele schade door bouwactiviteiten is geen onderwerp van afweging in het vaststellen van een bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan betrekking heeft op een planologische afweging. De Van Diemenstraat en de brug zijn berekend op zwaar verkeer, er rijden al jaren vrachtauto's overheen. Het is te verwachten dat het bouwverkeer niet vanuit het centrum van de stad komt aangereden, maar vanaf de westzijde van het plangebied. Voor zover door de bouw van het brugwachtershuis schade zou zijn ontstaan aan de woningen waar adressanten wonen, moet worden opgemerkt dat het

brugwachtershuis is gesitueerd op een afstand van slechts 8 meter van Van Diemenstraat 420, terwijl het Pontsteigergebouw wordt gebouwd op een afstand van ruim 240 meter.

Opmerking 14

Adressanten geven aan dat het nu bijna onmogelijk is op een veilige wijze de Van Diemenstraat over te steken en stellen dat het nodig is aanpassingen te doen.

Antwoord 14

Dat het pand Van Diemenstraat 420 wat geïsoleerd aan de noordzijde van de Van Diemenstraat is gelegen, waardoor de Van Diemenstraat moet worden overgestoken om voorzieningen te bereiken, is een gegeven, dat de Van Diemenstraat druk is ook. Waar het gaat om de route vanaf de woning van adressanten aan de Albert Heijn, zoals als voorbeeld door adressanten wordt genoemd, wordt de oversteekbaarheid verbeterd omdat op de tunnel een park wordt aangelegd en het tracé van het doorgaande verkeer daar veilig kan worden gekruist.

Opmerking 15

De adressant stelt dat de marges in de onderzoeken wat betreft luchtkwaliteit en dergelijk nogal groot zijn en vraagt wat er wordt ondernomen als het resultaat slechter is dan gepland.

Antwoord 15

Voor zover in de uitgangspunten voor de onderzoeken marges in acht zijn genomen, geldt zonder uitzondering dat de meest negatieve scenario's binnen die marges reeds voldoen aan de wettelijke normen en grenswaarden.

Zienswijze 3: mw. A.E. Klinkhamer en de heer A.A. Boersma, Silodam 226

Hoewel de zienswijze niet is ondertekend door de heer Boersma, wordt aangenomen dat de zienswijze mede namens hem is ingediend omdat hij op het zelfde adres woont als mw. Klinkhamer die wel heeft ondertekend.

Opmerking 1

Adressanten vinden het voorbarig om bij de motivatie voor de hoogte van het Pontsteigergebouw te refereren aan andere toekomstige hoogbouw langs het IJ, omdat deze wellicht niet worden gerealiseerd.

Antwoord 1

De realisatie van hoogbouw langs de IJ-oever is een ontwikkeling die al jaren geleden is ingezet. De meeste van de genoemde referenties bestaan al.

Opmerking 2

Adressanten stellen dat de schaal van het gebouw niet past in zijn omgeving.

Antwoord 2

Zie de beantwoording van opmerking 2 van adressant 1.

Opmerking 3

Adressanten stellen dat het stadsdeel heeft aangegeven dat het aantal van 250 nodig was om een sluitende begroting te krijgen met de kosten voor de tunnel en de eilanden. Adressanten verzoeken het stadsdeel zich hierop te beraden en menen dat het plan goed blijft als het wordt teruggebracht tot 70% van de hoogte en breedte van het huidige plan.

Antwoord 3

Zie de beantwoording van opmerking 3 van adressant 1. Voorts geldt dat de hoogte van het gebouw geen zodanig onevenredig nadelige consequenties voor adressanten heeft dat een verlaging van de bouwhoogte noodzakelijk wordt geacht.

Zienswijze 4: mw. A. Stadig, Silodam 359**Opmerking 1**

Adressant geeft aan haar bezwaren tegen het bestemmingsplan te baseren op hetgeen zij heeft gezien op de website van 'Architectenweb'. De bezwaren hebben grotendeels betrekking op de

architectuur en materialisering van het gebouw en de plattegronden en buitenruimten van de woningen.

Antwoord 1

Zienswijzen dienen betrekking te hebben op het bestemmingsplan voor het Pontsteigergebouw. In eerder overleg, voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan, hebben is adressant door ambtenaren van het stadsdeel geadviseerd kennis te nemen van het bestemmingsplan en zich in de zienswijze te richten op dat plan. Adressant is per brief op de hoogte gesteld van de ter visie legging van het bestemmingsplan. Niettemin heeft adressant er voor gekozen haar zienswijze te baseren op andere stukken dan het bestemmingsplan. Voor zover de zienswijze zich richt op deze andere informatie heeft dit geen relevantie voor de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Opmerking 2

Adressant vreest dat jonge gezinnen wegtrekken omdat bij het Pontsteigergebouw te weinig speelvoorzieningen zouden zijn.

Antwoord 2

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid dat speelvoorzieningen worden gerealiseerd. Onder het Pontsteigergebouw wordt voorzien in een speelplek.

Opmerking 3

Adressant meent dat horeca in het gebouw overlast voor de bewoners van het gebouw betekent en dat de kopers van de woningen daarop gewezen moeten worden.

Antwoord 4

Naar aanleiding van de eerdere zienswijzen en in overleg met de ontwikkelaar zijn de horeca categorieën 1 en 2 geschrapt als mogelijke functie binnen het Pontsteigergebouw. Voorts worden terrassen beperkt tot de westzijde van het gebouw (ten westen van de oostelijke poot). Alleen nog horeca van de categorieën 3 (cafés e.d.), 4 (restaurants e.d.) en 5 (hotels) zijn toegestaan. Dit zijn horecafuncties die in heel Amsterdam op aanvaardbare wijze binnen het gemengd stedelijk gebied ingepast worden, ook binnen woongebouwen.

Opmerking 4

Adressant vreest overdag schaduwwerking, 's nachts een overmaat van licht en in zijn algemeenheid een toename van drukte en lawaai.

Antwoord 4

Voor de (algemene) opmerking ten aanzien van schaduw, drukte en lawaai wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1, opmerkingen 5 en 6 en zienswijze 2.

De veronderstelling dat 's nachts een overmaat van licht wordt veroorzaakt is gebaseerd op een afbeelding van het ontwerp op de website van 'Architectenweb'. Hoe het ontwerp op die website ook wordt voorgesteld, het bestemmingsplan regelt voor deze locatie een woongebouw met enkele niet-woonfuncties die op zichzelf geen aanleiding geven te veronderstellen dat een zodanige verlichting wordt veroorzaakt dat de bewoners van de Silodam (op ten minste 220 meter afstand) daar hinder van zullen ondervinden.

Zienswijze 5: mw. E. Visser, Silodam 451 en mw. E. van den Hoogen, Silodam 313

Opmerking 1

Adressant vindt het onbillijk dat opnieuw zienswijze ingebracht moet worden omdat het Pontsteigergebouw uit het bestemmingsplan 'De Houthaven' is geknipt.

Antwoord 1

De planregeling is, wat betreft de horeca, aangepast naar aanleiding van de eerdere zienswijzen. Ook heeft de inhoud van de eerdere zienswijzen aanleiding gegeven in de toelichting en nadere motivatie te geven voor de maat en schaal van het Pontsteigergebouw, zodat een ieder in de gelegenheid is gesteld om kennis te nemen van de achterliggende overwegingen, voor zover dat in het eerdere ontwerp bestemmingsplan nog te weinig onder het voetlicht zou zijn gebracht. De hernieuwde ter visie legging heeft indieners van eerdere zienswijzen in de gelegenheid gesteld de aanvullende motivatie te beoordelen en van commentaar te voorzien. Daarmee is een extra kans om argumenten voor de bezwaren tegen het gebouw geboden.

Alle indieners van zienswijze zijn per brief geïnformeerd over de knip en de consequentie dat opnieuw een zienswijze moet worden ingediend. Van deze mogelijkheid is ruimschoots gebruik gemaakt, met veelal dezelfde inhoud. Het is voorts geen bijzondere belasting voor indieners van zienswijzen om nog een keer een zienswijze in te dienen. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat onbillijk gehandeld wordt.

Zienswijze 6: H.R. van Maasdijk, Silodam 199Opmerking 1

Adressant geeft aan dat hij de bezwaren tegen het Pontsteigergebouw vergezocht en soms belachelijk vindt. Hij verzoekt het stadsdeel om de plannen voor het Pontsteigergebouw niet te herzien.

Antwoord 1

Het stadsdeel neemt nota van de zienswijze.

Zienswijze 7: mw. Meyer, Silodam 433Opmerking 1

Adressant vindt het gebouw te hoog en te breed, waardoor het zon zal wegnemen.

Antwoord 1

Zie de beantwoording van opmerking 5 van adressant 1.

Opmerking 2

Adressant vraagt of er rekening is gehouden met de luchtvervuiling die zal ontstaan door het verkeer van de bewoners van het Pontsteigergebouw.

Antwoord 2

Uit het mede ter visie gelegde onderzoek naar de luchtkwaliteit ten gevolge van het gehele plan de Houthaven blijkt dat wordt voldaan aan de Wet milieubeheer.

Opmerking 3

Adressant vraagt of het gebouw met appartementen van € 600.000,- werkelijk nodig is, aangezien er volgens adressant veel dure appartementen leeg staan.

Antwoord 3

Het bestemmingsplan doet geen uitspraken over de verkoopprijzen van de woningen. De huidige stagnatie in de woningmarkt weerspiegelt niet de vraag (of het ontbreken daarvan) naar woningen, maar is het gevolg van de economische conjunctuur die altijd in beweging is. Het Amsterdamse volkshuisvestingsbeleid is gericht op het realiseren van voldoende aanbod van woningen in alle prijs categorieën. Woningbouw buiten de sociale sector wordt nagestreefd om de doorstroming te bevorderen en om huishoudens met middeninkomens en hogere inkomens in de stad te behouden ten behoeve van een heterogene bevolkingsopbouw en een economisch gezonde stad.

Opmerking 4

Adressant geeft aan dat het bestemmingsplan zal leiden tot veel bouwverkeer en daardoor overlast.

Antwoord 4

Eventuele overlast door bouwactiviteiten is geen onderwerp van afweging in het vaststellen van een bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan betrekking heeft op een planologische afweging.