

Amerikahaven

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
Hoofdstuk2	Bevoegdheidsverdeling	9
Hoofdstuk3	Plankader	11
3.1	Plangrens	11
3.2	Beschrijving van het plangebied	12
3.3	Voorgaand planologisch kader	12
3.4	Geschiedenis van het plangebied	12
Hoofdstuk4	Beleidskader	15
4.1	Rijksbeleid	15
4.2	Provinciaal beleid	16
4.3	Regionaal beleid	17
4.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk5	Het ruimtelijk kader	21
5.1	Stedenbouwkundige aspecten	21
5.2	Functionele aspecten	21
Hoofdstuk6	Verkeer	23
6.1	Scheepvaartverkeer	23
6.2	Autoverkeer	23
6.3	Spoorwegemplacement Aziëhavenweg	24
6.4	Helihaven	25
6.5	Openbaar vervoer	26
6.6	Langzaam verkeer	26
6.7	Parkeren	27
Hoofdstuk7	Mer/mer-beoordeling	29
Hoofdstuk8	Milieuzonering	31
Hoofdstuk9	Geluid	33
Hoofdstuk10	Luchtkwaliteit	35
10.1	Algemeen	35
10.2	Resultaten onderzoeken	35
Hoofdstuk11	Externe veiligheid	39
11.1	Algemeen	39
11.2	Resultaten onderzoeken	42
11.3	Planregeling	51
Hoofdstuk12	Bodem	53
Hoofdstuk13	Water	57

13.1	Algemeen	57
13.2	Beleid en regelgeving	57
13.3	Beschrijving effecten	61
Hoofdstuk14	Natuur en landschap	67
14.1	Algemeen	67
14.2	Resultaten onderzoek	67
14.3	Natuurprojecten	67
Hoofdstuk15	Archeologie en cultuurhistorie	69
15.1	Algemeen	69
15.2	Archeologie	69
15.3	Cultuurhistorie	69
Hoofdstuk16	Windturbines	71
Hoofdstuk17	Duurzaamheid	73
Hoofdstuk18	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	75
Hoofdstuk19	Juridische planbeschrijving	77
19.1	Algemeen	77
19.2	Artikelgewijze toelichting	77
Hoofdstuk20	Handhaving	83
Hoofdstuk21	Economische uitvoerbaarheid	85
Hoofdstuk22	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	87
22.1	Overleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening	87
22.2	Inspraak	97
22.3	Behandeling van zienswijzen	97

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Er dient ingevolge de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening voor een gebied waarvoor een bestemmingsplan geldt dat meer dan vijf jaar voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening onherroepelijk is geworden, binnen vijf jaar na dat tijdstip een bestemmingsplan te worden vastgesteld. Dat betekent dat voor het onderhavige plangebied voor 1 juli 2013 een nieuw bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Het bestemmingsplan is aangepast aan de huidige feitelijke situatie en aan recent beleid.

Plankaart en planregels zijn in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan is in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Ook hierbij geldt dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen is gevolgd. Het bestemmingsplan is voor een ieder via internet digitaal beschikbaar.

Hoofdstuk 2 Bevoegdheidsverdeling

Westpoort waarvan het plangebied onderdeel uitmaakt, behoort niet tot een stadsdeel. Derhalve worden de bevoegdheden met betrekking tot dit gebied uitgeoefend door de centrale stad. Het bevoegde bestuursorgaan voor het vaststellen van dit bestemmingsplan is de gemeenteraad van Amsterdam.



Amerikahaven

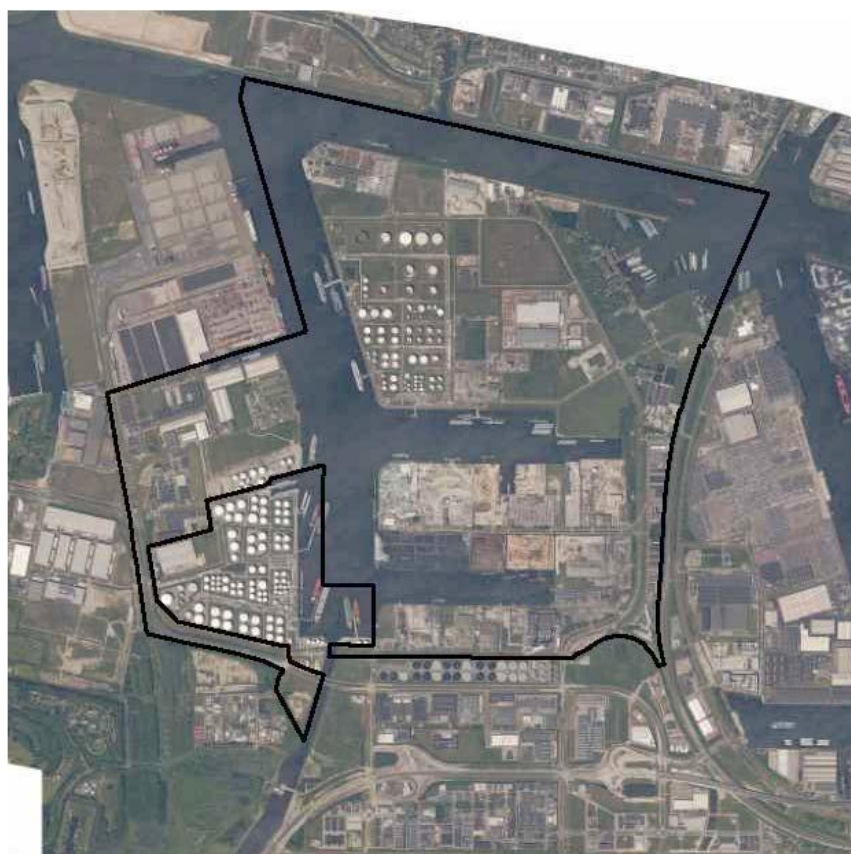
Hoofdstuk 3 Plankader

3.1 Plangrens

Het plangebied wordt begrensd:

- aan de noordkant door de gemeentegrens met Zaanstad (deels gelegen midden in en deels gelegen tegen de noordelijke oever van het Noordzeekanaal);
- aan de oostzijde door de westelijke grens van het plangebied "Westhaven" waarvoor een bestemmingsplan in voorbereiding is; deze oostelijke plangrens wordt gevormd door de westzijde van de spoorlijn van/naar Zaanstad;
- aan de zuidzijde door de noordelijke grens van het plangebied "Sloterdijk III" waarvoor eveneens een bestemmingsplan in voorbereiding is; deze zuidelijke plangrens valt hoofdzakelijk samen met de zuidzijde van het spoorwegemplacement aan de zuidkant van de Aziëhavenweg;
- aan de westzijde door de oostelijke grens van het plangebied "Afrikahaven" waarvoor eveneens een bestemmingsplan in voorbereiding is.

De terreinen van Oiltanking en Fetim in de zuidwestelijke hoek van het gebied zijn buiten de plangrens gehouden. Dit hangt samen met het feit dat ter plekke niet wordt voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het kantoor van Fetim is gelegen binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour rondom Oiltanking. Hiervoor dient ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen door de provincie een saneringsprogramma te worden vastgesteld. Zolang dit niet is gebeurd, kan het planologisch regime niet worden vastgesteld. Dientengevolge zijn beide genoemde terreinen buiten het onderhavige plangebied gehouden; daar blijft vooralsnog het (voorgaande) bestemmingsplan "Amerikahaven e.o." gelden.



situering plangebied Amerikahaven

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de plangrens van het voorgaande bestemmingsplan "Amerikahaven" zijn:

- Er komen aan de zuidwestelijke zijde van het plangebied door een overdracht van grond van het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam (OGA) naar Haven Amsterdam gronden beschikbaar voor havengerelateerde bedrijvigheid. Een deel van de desbetreffende gronden zijn tevens bestemd voor de Westpoortweg;
- Gronden ten zuiden van de Aziëhavenweg en ten noorden van de rioolwaterzuivering Amsterdam West zijn aan het plangebied "Amerikahaven" toegevoegd. Deze gronden zijn bestemd voor een goederenspooremlacement met 6 á 8 sporen over een lengte van circa 750 meter.

3.2 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Amerikahaven bestaat uit verschillende grotere en kleinere havenbekkens te weten: de Amerikahaven zelf, de Australiëhaven, de Tasmaniëhaven, de Aziëhaven, de Texashaven en de Cacaohaven. Het plangebied omvat verder de daaromheen gelegen bedrijfsgronden met grootschalige bedrijfsbebouwing c.a.

De Amerikahaven is een multi-purposehaven voor met name olie, kolen, plantaardige oliën en de overslag en bewerking van bouwmaterialen.

Teneinde aanpassing en wijziging van de ruimtelijke detaillering van de verschillende bedrijfsgebieden mogelijk te maken wanneer dit vanuit een efficiënte bedrijfsvoering of herverkaveling van bedrijfsactiviteiten wenselijk wordt geacht, is voor een ruime bestemmingsregeling gekozen. De hoofdstructuur van het gebied zal zowel voor wat betreft de ruimtelijke opzet als voor wat betreft het gebruik niet wijzigen.

3.3 Voorgaand planologisch kader

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt hoofdzakelijk het bestemmingsplan "Amerikahaven e.o." dat op 7 februari 1996 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben het bestemmingsplan bij besluit van 4 september 1996 goedgekeurd. Het voorliggende bestemmingsplan is in grote lijnen conform het voorgaande bestemmingsplan "Amerikahaven e.o.". De voorgaande planregeling is aangepast aan gewijzigd beleid en aan recente ontwikkelingen in het plangebied.

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt voor een zeer klein deel (aan de zuidzijde, ten zuiden van de Westpoortweg) het "Algemeen Uitbreidingsplan" en het bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West".

3.4 Geschiedenis van het plangebied

De crisis en de economische malaise van de jaren dertig van de vorige eeuw en de daarop volgende Tweede Wereldoorlog brachten de Amsterdamse haven zware slagen toe. Pas begin jaren vijftig was er sprake van herstel. De grotendeels vernielde haveninfrastructuur werd hersteld en geleidelijk uitgebreid. Het westelijk havengebied werd uitgebreid met de Westhaven (rond 1960) en de Amerikahaven (rond 1980).

De Amerikahaven was aanvankelijk bedoeld voor olie-overslag. De eerste bedrijven die zich hebben gevestigd, waren BP en Oiltanking. Deze bedrijven zijn nu nog in het plangebied aanwezig. Vanaf de

jaren '70 is het gebied enigszins gaan "verkleuren". Er hebben zich ook andere typen bedrijven gevestigd, zoals zand- en grindbedrijven met bouwmaterialen. In de jaren '80 kende de haven van Amsterdam een teruggang. Deze was ook goed merkbaar in de Amerikahaven. Er is een grote terugname van gronden geweest. Vanaf de jaren '90 trok de internationale economie weer aan. Ook de Amsterdamse haven profiteerde hiervan mee. Voor de Amerikahaven betekende dat de komst van nieuwe bedrijven. Er kwam ook overslag van stukgoed in het gebied; daarnaast vestigde zich een foodcluster met vooral cacao. Tevens bood de Amerikahaven ruimte aan stedelijk-gerelateerde voorzieningen, zoals het Afvalenergiebedrijf (AEB) en de Rioolwaterzuivering "Groote IJpolder". Het afgelopen decennium heeft zich gekenmerkt door consolidatie. Het plangebied is grotendeels ingevuld. Er worden de komende tien jaar dan ook weinig ontwikkelingen verwacht.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. Het heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land. In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het besluit geeft nadere regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. De projecten van rijksbelang waarop het besluit aanvankelijk slechts betrekking had, zijn: mainport Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee c.a., defensie en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijkswaagen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering en voor wat betreft de vrijwaringszones/veiligheidszones langs het Noordzeekanaal.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het kabinet licht in dit beleidsplan het te voeren milieubeleid toe. Volgens het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) moet het lukken binnen 30 jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. Dan zijn wel ingrijpende maatschappelijke (inter)nationale veranderingen en maatregelen nodig. Het NMP richt zich op onder meer:

- de bekende knelpunten die in een nieuwe vorm de kop opsteken, zoals externe veiligheid en gezondheidsrisico's van chemische en biologische vervuiling en straling;
- de nieuwe problemen als gevolg van de technologische innovatie die bestaande knelpunten oplost, maar vaak onvermoede nieuwe problemen schept; het gaat niet alleen om de verschijnselen zelf (zoals schaalvergroting, biotechnologie, aantasting van de atmosfeer enzovoort), maar ook om de steeds complexere interactie van deze verschijnselen.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie 2040

Provinciale Staten hebben op 21 juni 2010 de Provinciale Structuurvisie 2040 vastgesteld. De Provincie zet in op de optimale benutting van het huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering, bij voorkeur in samenhang met de realisatie van een nieuwe zeesluis bij IJmuiden. Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein kiest de Provincie het bestaande havengebied voor 2020 niet uit te breiden. Voor de periode na 2020 zal opnieuw een afweging gemaakt worden of uitbreiding van het bestaande havengebied gewenst is en de wijze waarop. De Provincie zal hiervoor samen met de partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek doen naar de mogelijkheden voor verdichting, innovatie en herstructurering binnen het bestaand havengebied (in het gehele Noordzeekanaalgebied) alvorens - voor 2015 - een besluit te nemen over eventuele noodzaak van uitbreidingsruimte voor de haven. Bij dit onderzoek wordt de keuze voor een uitbreidingslocatie (inclusief de mogelijkheid van buitengaats uitbreiding) betrokken.

Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie Noord-Holland

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 op grond van artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie vastgesteld; deze verordening is op 1 november 2010 in werking getreden. De verordening geeft voorschriften betreffende de inhoud van bestemmingsplannen en de toelichting op bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan betreft "bestaand bebouwd gebied" in de zin van de verordening. Voorzover van belang voor het voorliggende bestemmingsplan bevat de verordening voorschriften ten aanzien van waterkeringen, detailhandel en windturbines. Deze worden in het voorliggende bestemmingsplan in acht genomen.

Provinciaal milieubeleidsplan

Provinciale staten hebben op 21 september 2009 het Provinciaal Milieubeleidsplan voor de periode 2009-2013 vastgesteld. Er worden in het plan voor Noord-Holland twee milieudoelen geformuleerd:

- het voorkomen van schade aan de menselijke gezondheid;
- het stimuleren van duurzame ontwikkeling zonder afwenteling van de milieubelasting naar elders.

Om die doelen te bereiken voert de provincie activiteiten uit op acht milieuthema's: afval, bodem, externe veiligheid, klimaat en energie, licht en donkerte, geluid, geur en lucht. Bij afval draait het bijvoorbeeld om intensiever toezicht op afvalstromen. Onder geluid valt onder andere het verder terugdringen van geluidhinder, door het opstellen van zonebeheerplannen voor bedrijventerreinen. Het milieubeleidsplan is de basis voor de handhaving en vergunningverlening van de Wet Milieubeheer. De provincie stelt tweejarige uitvoeringsprogramma's op waarin de uitvoering meer in detail zal worden vastgelegd.

Amerikahaven (vastgesteld)

4.3 Regionaal beleid

Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In het Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van het Plabeka luidt als volgt: *Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.*

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 "Snijden om te kunnen bloeien". Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld.

Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

Overschotten aan de aanbodzijde leidden in 2007 reeds tot het schrappen en faseren van 3,5 miljoen m² aan niet op de vraag afgestemde kantoorplannen. Door transformatie vond onttrekking van 0,5 miljoen m² kantoorgebouwen van de kantorenmarkt plaats. Deze ingrepen op de kantorenmarkt waren echter niet genoeg om het tij te keren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 ha planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd: het creëren van een gezonde gedifferentieerde economie, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering (zie verder ook Hoofdstuk 6 Verkeer).

Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit

Het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) gaat in op de problematiek van de luchtkwaliteit. Er wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de

luchtkwaliteit te verbeteren. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen (zie verder hoofdstuk Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit).

Visie Noordzeekanaalgebied 2040

De gemeenten in het Noordzeekanaalgebied (Amsterdam, Beverwijk, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Velsen en Zaanstad), de provincie Noord-Holland en het Rijk werken gezamenlijk aan de totstandkoming van de Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Het doel van de visie is dit specifieke gebied een bijdrage te laten leveren aan de versterking van de internationale concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Wonen, werken, natuur en recreëren dienen daarvoor op een goede manier samen te (blijven) gaan. De visie bevat beslissingen voor de korte en langere termijn. Hoewel de Visie nog niet bestuurlijk is afgerond (beoogde vaststelling voor 2014), is een aantal aspecten relevant : het gaat daarbij specifiek om het mogelijk maken van groei van de haven op in ieder geval bestaand terrein, met intensivering en verduurzaming als belangrijke principes en een aanpassing van de geluidzone. Tevens wordt voor de lange termijn ingezet op een reductie van milieu overlast en het specifiek terugleggen van geluidcontouren.

4.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In deze structuurvisie wordt geconstateerd dat het goed gaat met de Amsterdamse haven. De overslag groeit met spectaculaire cijfers, bedrijven vestigen zich graag in de Amsterdamse haven. De haven levert een hoge toegevoegde waarde en biedt veel mensen een baan. De Amsterdamse haven behoort in grootte al jaren tot de top 5 van Europa. De verwachting is dat de Amsterdamse haven profiteert van de internationale groei in het goederenvervoer. Dat stelt de stad wel voor nieuwe uitdagingen. Niet langer is ruimte de troef, maar schaarste: schaarste aan beschikbare haventerreinen, maar ook schaarste aan milieuruimte. In de Havenvisie geeft het gemeentebestuur aan die schaarste te gebruiken om inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. In de structuurvisie gaat het erom intensiever en efficiënter om te gaan met bereikbaarheid en ruimtegebruik. Westpoort is in de structuurvisie ook aangewezen als geschikte locatie om grootschalig windturbines te plaatsen.

Het plangebied is in de Structuurvisie aangeduid als een van de grootschalige bedrijventerreinen. Deze bedrijventerreinen zijn met name bedoeld voor grootschalige bedrijven, met daarnaast stadsverzorgende bedrijven. Daarbij is maximaal 30%, tot maximaal 2.000 m² kantoorvloer per bedrijfsvestiging toegestaan. Er mogen bedrijven met een milieuruimte tot en met milieucategorie 5/6 worden gevestigd. Wonen is niet toegestaan. Zelfstandige kantoorontwikkeling is evenmin toegestaan. Kleinschalige ondersteunende en niet zelfstandig trekkende voorzieningen passen wel.

De nota Locatiebeleid is in april 2008 vastgesteld; het desbetreffende beleid is overgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal of regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. In dat kader geldt een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² brutovloeroppervlak op A-locaties en 1:125 m² brutovloeroppervlak op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn-/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram-/busnetwerk. C-locaties zijn goed via het hoofdnet auto ontsloten. Daar gelden geen parkeernormen voor bedrijven. Het plangebied kan worden aangemerkt als C-locatie.

Amerikahaven (vastgesteld)

Havenvisie

De Havenvisie 2008-2020 is op 19 november 2008 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit document is een visie van het gemeentebestuur van Amsterdam op de toekomst van de Amsterdamse haven tot 2020. Dit beleidsdocument is aangenomen na een brede inspraak waarbij burgers, het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en verschillende overheden (zoals gemeenten langs het Noordzeekanaal, de provincie Noord-Holland en het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat) betrokken waren.

Er wordt in de Havenvisie geconcludeerd dat er schaarste is aan beschikbare haventerreinen, vooral aan zogeheten "natte terreinen" (de plaatsen waar zeeschepen terecht kunnen). Beperkt milieuruimte en beperkte bereikbaarheid zorgen ook voor schaarste. Het gemeentebestuur ziet de schaarste als een uitnodiging om inventiever en efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan.

De groei van de haven moet tot 2020 gerealiseerd worden binnen het bestaande havengebied. Dit is mogelijk door de beschikbare ruimte intensiever te gebruiken, door vrijkomende terreinen efficiënter in te richten (herstructurering) en door, waar mogelijk, droge terreinen te verbinden met diep water. De haven wordt dus niet groter gemaakt.

De doelen met betrekking tot het ruimtegebruik zijn het volgende:

- de gewenste en realiseerbare groei in de Amsterdamse haven tot 2020 (een overslag van 125 miljoen ton goederen) te accommoderen op de bestaande haventerreinen (er wordt overigens in het rapport "Optimale benutting voor het Noordzeekanaalgebied" (opgesteld in opdracht van de provincie Noord-Holland) van uitgegaan dat een overslag van 125 miljoen ton pas in 2026 wordt bereikt en niet al in 2020);
- het behoud van het systeem van erfpacht;
- het na 2020 alleen uitbreiden in de regio indien breed aanvaard wordt dat de maatschappelijke voordelen groter zijn dan de nadelen;
- het behoud van een strategische voorraad ruimte;
- het behoud van de totale voorraad terreinen in de haven voor havenactiviteiten.

Hoofdstuk 5 Het ruimtelijk kader

5.1 Stedenbouwkundige aspecten

De stedenbouwkundige opzet van het plangebied Amerikahaven weerspiegelt de functie van het gebied. Centraal staan de grotere havenbekkens Amerikahaven, Australiëhaven, Aziëhaven, en de kleinere havenbekkens Tasmaniëhaven, Texashaven en Cacaohaven. Het plangebied is met name bedoeld voor grootschalige havengebonden "natte" bedrijfsactiviteiten. Deze bevinden zich met name aan of in de directe nabijheid van de verschillende havenbekkens. Er is sprake van een ruime verkaveling met een ruim stratenpatroon en grootschalige industriële bebouwing.

De opgave van Haven Amsterdam voor de komende jaren is het realiseren van een verdere intensivering van de haven. Dit moet gerealiseerd worden door onder meer hogere bouwdichtheden. Het bestemmingsplan voorziet voor een groot deel van het plangebied dan ook in een verhoging van het maximaal bebouwingspercentage van 55% (ingevolge het voorgaande bestemmingsplan) naar 75% (ingevolge het voorliggende bestemmingsplan). Dit maximale bebouwingspercentage geldt nu voor het gehele plangebied. Een hoger bebouwingspercentage is om redenen van stedenbouwkundige aard evenmin gewenst om te voorkomen dat er onvoldoende onbebouwde ruimte overblijft voor een goede inpassing c.q. situering van de gebouwen ten behoeve van een adequate logistieke afwikkeling van het vrachtverkeer en/of voor voldoende parkeerruimte op eigen terrein.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet ook in dusdanige bouwhoogtes dat meerlaags ruimtegebruik mogelijk is voor bijvoorbeeld een autoterminal. De voedselclusters en de stukgoedopslag hanteren ook steeds vaker dusdanige opslagmethodes dat opslagloodsen worden verhoogd. Het voorliggende bestemmingsplan biedt daar de ruimte voor.

Haven verwacht op deze wijze de zittende bedrijven meer fysieke ruimte voor uitbreiding te bieden, hetgeen wordt gestimuleerd. Er wordt met nieuwe bedrijven bij de eerste onderhandelingen al gekoerst op intensief ruimtegebruik door terughoudend te zijn in het beschikbaar stellen van hectares grond.

5.2 Functionele aspecten

5.2.1 Bedrijven

Het plangebied is bedoeld voor de vestiging van havengebonden en havengerelateerde bedrijven. Bij vestiging van nieuwe bedrijven wordt beoordeeld of ze dusdanig havengebonden zijn, dat ze aan een kade gevestigd worden (1^e linie) of meteen daarachter (2^e linie). Dit is in het onderhavige bestemmingsplan vertaald in respectievelijk de bestemmingen "Bedrijf - 1" en "Bedrijf - 2".

De aard van de bedrijvigheid in het plangebied laat zich vanuit noordelijk richting rondom de Amerikahaven c.a. "met de wijzers van de klok mee" in grote lijnen als volgt omschrijven:

- bouwgrondstoffen en schroot;
- olie en chemie;
- automotive/roll on roll off;
- olie en chemie;
- energie en recycling;
- bouwgrondstoffen en schroot;
- kolen;
- nautische dienstverlening;
- energie en recycling;

- bouwgrondstoffen en schroot;
- olie en chemie;
- logistieke dienstverlening;
- food.

Er wordt in het plangebied - naast de havenfuncties - ook ruimte geboden aan twee stedelijk gerelateerde bedrijfsmatige functies, te weten het Afvalenergiebedrijf (AEB) en de Rioolwaterzuivering "Groote IJpolder".

Er bevinden zich langs de Nieuw-Zeelandweg diverse kleinere bedrijven die geen binding hebben met de Haven.

In de uiterste noordoostelijke hoek van het plangebied bevinden zich het kantoor/bedrijf "De Koperen Ploeg" (nautisch dienstverlening) en een kantoor/bedrijfsgebouw van Haven Amsterdam.

5.2.2 Overige functies

Terrein Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM)

In het noordoosten van het plangebied bevindt zich het voormalige terrein van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij. Dit terrein is een haventerrein dat in jaren tachtig in onbruik is geraakt en vervolgens gekraakt. Haven Amsterdam is voornemens het gebied in erfpacht te nemen om het weer conform de oorspronkelijke bestemming als haventerrein in te richten en vervolgens uit te geven aan bedrijven. Zo kan ook dit gebied een bijdrage leveren aan de economische groei van de haven.

Er bevinden zich ter plekke ook twee woningen (Hornweg 2 en Hornweg 4). De functie wonen kan met name in verband met externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit niet worden gehandhaafd. In de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (zie ook Hoofdstuk 8 Milieuzonering en Hoofdstuk 11 Externe veiligheid) wordt vermeld dat in Westpoort geen bestemmingen worden gerealiseerd met een woonfunctie en dat voor zover er nog mensen wonen het beleid erop gericht moet zijn om dit te beëindigen. Haven Amsterdam zal binnen de planperiode de benodigde stappen zetten om op de plekken waar nu nog wordt gewoond, deze situatie te beëindigen.

Overige "niet-bedrijfsmatige" functies

- Helihaven

Er bevindt zich in het noordoostelijke deel van het plangebied een helihaven. Zie daarvoor paragraaf 6.4 Helihaven

- Snackbar

Er bevindt zich op een parkeerterrein aan de oostzijde van de Australiëhavenweg een horecavestiging (snackbar c.a.). Deze horecavestiging is tijdelijk vergund en zal dan ook niet op de huidige locatie worden bestemd.

Er kan voor een overzicht van de per augustus 2011 in het plangebied aanwezige bedrijven worden verwezen naar bijlage 1.

Amerikahaven (vastgesteld)

Hoofdstuk 6 Verkeer

6.1 Scheepvaartverkeer

Het wordt steeds drukker in Zeehavens Amsterdam. Jarenlang kwamen er ruim 5000 zeeschepen per jaar binnen. De laatste jaren is dat gestegen naar 9000 zeeschepen. Verder is er sprake van een grote hoeveelheid binnenvaart en recreatievaart (totaal 150.000).

De havens van Amsterdam, Zaandam, Beverwijk en IJmuiden/Velsen vormen samen de Havenregio Amsterdam, ook wel aangeduid als Zeehavens Amsterdam. Het totale havengebied omvat circa 600 ha vaarwater. De regio vormt op nautisch gebied (begeleiding van het scheepvaartverkeer) een eenheid onder het Centraal Nautisch Beheer (CNB). Deze organisatie zorgt voor een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afhandeling van het scheepvaartverkeer. De regie wordt gevoerd over de hele afhandeling van de schepen.

Als goederen over water of spoor worden vervoerd, is er minder milieubelasting dan bij vervoer over de weg. Het streven is dan ook gericht op een verbetering van de "modal split" door relatief meer over water en spoor te vervoeren en minder over de weg.

De belangrijkste as voor het scheepvaartverkeer is het Noordzeekanaal. Het kanaal is geclassificeerd als klasse Vlb (volgens de CEMT-classificatie; Conférence Européenne des Ministres des Transports) en tevens als "zeehaventoegang". Dit stelt eisen aan de afmetingen van de ruimte voor de vrije doorvaart over het kanaal. Het kanaal heeft de bestemming "Water - 1" gekregen. Teneinde de vrije doorvaart te garanderen mag hier niet worden gebouwd. Recreatie(vaart) mag een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet in de weg staan.

De haven(bekken)s zijn primair ingericht voor het doorvaren en afmeren van bedrijfsschepen. Er zijn tevens voorzieningen zoals wachtplaatsen voor binnenvaartschepen en duwbakken ingericht. De haven(bekken)s hebben de bestemming "Water - 2" gekregen. Hier mogen wel voorzieningen ten behoeve van aanmeren, laden, lossen e.d. worden gebouwd. De ontwikkeling van het gebied maakt het noodzakelijk zonodig water te dempen, danwel bedrijfsterrein af te graven. Het bestemmingsplan voorziet hierin middels een wijzigingsbevoegdheid.

Er is in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgelegd dat vanwege de veiligheid van de scheepvaart moet worden gegarandeerd dat nieuwe ontwikkelingen langs de rijksvaarwegen de doorvaart van de scheepvaart niet belemmeren. Het gaat daarbij om de zichtlijnen voor de scheepvaart, het functioneren van bedienings- en begeleidingsobjecten en de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Er is in het voorliggende bestemmingsplan een strook van 15 meter bepaald langs het kanaal waarbinnen advies van de nautisch beheerder, rijkswaterstaat en de brandweer noodzakelijk is voor bouwwerken en de opslag van goederen en materialen hoger dan 2,50 meter boven het maaiveld.

6.2 Autoverkeer

Westpoort (waarvan het onderhavige plangebied deel uitmaakt) is een haven- en industriegebied waar een belangrijk deel van de Amsterdamse werkgelegenheid is gesitueerd. Er zijn in dit gebied ongeveer 47.000 arbeidsplaatsen (peiljaar 2011). Dit aantal zal in de toekomst verder toenemen. Deze arbeidsplaatsen zorgen voor een fors aantal verplaatsingen per dag, waarvan een deel met de auto. Daarnaast is door het type van de bedrijven in Westpoort - veelal opslag, overslag, distributie en industrie - het aandeel vrachtverkeer vrij hoog.

Voor de externe ontsluiting van het plangebied is met name de Westrandweg van belang. Deze weg (de

"verlengde" A5) zal Westpoort (waaronder het plangebied "Amerikahaven") direct met het regionale en nationale wegennet verbinden. Daarnaast draagt de Westrandweg - met de rijksweg A9 - bij aan de tweede ring rond Amsterdam, waardoor het doorgaand verkeer en het havenverkeer niet meer door de stad behoeven te rijden en de overbelaste A10 een meer stedelijke functie kan krijgen.

In juni 2008 is in opdracht van Haven Amsterdam en de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied (waaronder het onderhavige plangebied) uitgevoerd. Er zijn vervolgens in februari 2009 aanvullende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze twee onderzoeken zijn gebundeld in het rapport Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied. Het doel van dit onderzoek is het vaststellen van de verkeersgegevens voor het gehele gebied Westpoort voor de actualisering van diverse bestemmingsplannen (waaronder het voorliggende plan). Er is onderzoek gedaan naar de verkeersgegevens van de huidige situatie en die in de jaren 2015 en 2020, exclusief en inclusief plannen. Er wordt onder "plannen" verstaan: de wijzigingen in de bestemmingsplannen die effecten hebben op de mobiliteit (en daarmee op het geluid en de luchtkwaliteit). Het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied is als bijlage 2 aan deze toelichting toegevoegd.

Er is vervolgens nog aanvullend onderzoek verricht naar de verhouding tussen de verkeersintensiteiten en verkeerscapaciteiten (de I/C verhouding). Daaruit is gebleken dat er in het onderhavige plangebied na de ingebruikneming van de Westrandweg geen capaciteitsproblemen zullen ontstaan. Deze aanvulling op het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied is als bijlage 3 aan deze toelichting toegevoegd.

Er is in de voorgaande onderzoeken nog uitgegaan van de effecten van "Anders betalen voor mobiliteit" (oftewel rekeningrijden) op de toekomstige verkeersintensiteiten. In juli 2011 zijn berekeningen gemaakt voor verschillende peildata (eveneens voor de situatie exclusief en inclusief plan) uitgaande van de situatie zonder rekeningrijden ("gevoeligheidsanalyse"). Ook daarin is een uitsplitsing naar het onderhavige plangebied Amerikahaven opgenomen. Dit leidt tot iets hogere verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken (zie bijlage 4, met name blz. 3, 13, 23, 33, 43, 53, 64 en 74). De achtergronden van deze "gevoeligheidsanalyse" zijn verwoord in de bijgevoegde Notitie Anders Betalen voor Mobiliteit (zie bijlage 5).

De gevoeligheidsanalyse "Anders betalen voor Mobiliteit" laat een gemiddelde toename van de verkeersintensiteiten zien van maximaal circa 4% op het stedelijk net voor de toetsing van de wegcapaciteit en een worst-case toename van 7% op het stedelijk wegennet voor luchtkwaliteitsberekeningen.

De procentuele verschillen tussen de situatie met en zonder rekeningrijden zijn dermate gering dat de conclusies van de toetsing aan de wegcapaciteit niet veranderen. Er is dan ook geen sprake van een noodzaak voor een nieuwe toetsing aan de beschikbare wegcapaciteit in het plangebied.

Voor het hiermee samenhangende aspect luchtkwaliteit wordt verwezen naar Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit.

6.3 Spoorwegemplacement Aziëhavenweg

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 25 november 2010 een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (oud) genomen voor de realisering van een spoorwegemplacement te zuiden van de Aziëhavenweg.

ProRail beheert het hoofdspoorwegennet dat onder meer ruim 100 spoorwegemplacements omvat. Deze spoorwegemplacements vervullen een belangrijke rol bij het samenstellen, onderhouden en parkeren van treinen om aldus te komen tot een optimale benutting van het spoornet. In dat kader dient

Amerikahaven (vastgesteld)

het spoorwegemplacement Aziëhavenweg te worden gerealiseerd.

Het goederenvervoer laat het laatste decennium een gestage groei zien. Er wordt verwacht dat ook het goederenvervoer per spoor van en naar Amsterdam Westpoort verder zal toenemen. Op dit moment bevindt het zwaartepunt van het railvervoer zich nog uitsluitend in het oostelijke deel van het havengebied (het emplacement Westhaven aan de Westhavenweg/Nieuwe Hemweg). Het vervoer over het spoor zal ook in het westelijke deel van het havengebied toenemen.

De enige mogelijkheid om vanuit het westelijke deel van het havengebied aan te sluiten op het hoofdrailnet bevindt zich nu nog oostelijker in Westpoort nabij de Transformatorweg. Goederentreinen vanuit het westelijke deel van Westpoort konden tot voort kort alleen via het emplacement Westhaven door van rijrichting te veranderen het hoofdrailnet bereiken.

Er is ook in het westelijke deel van Westpoort een emplacement nodig waar goederentreinen kunnen aankomen en vertrekken. De meest geschikte locatie is ter plaatse van het bestaande spoor ten zuiden van de Aziëhavenweg. Hier is ruimte gereserveerd voor een emplacement.

Het spooreemplacement Aziëhavenweg is onderdeel van het zogenaamde BOR-Regionet programma dat is vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst tussen het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel (Noord-Holland, Flevoland, Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam) en de Spoorsector (ProRail en NS).

Het emplacement is bedoeld voor de volgende activiteiten:

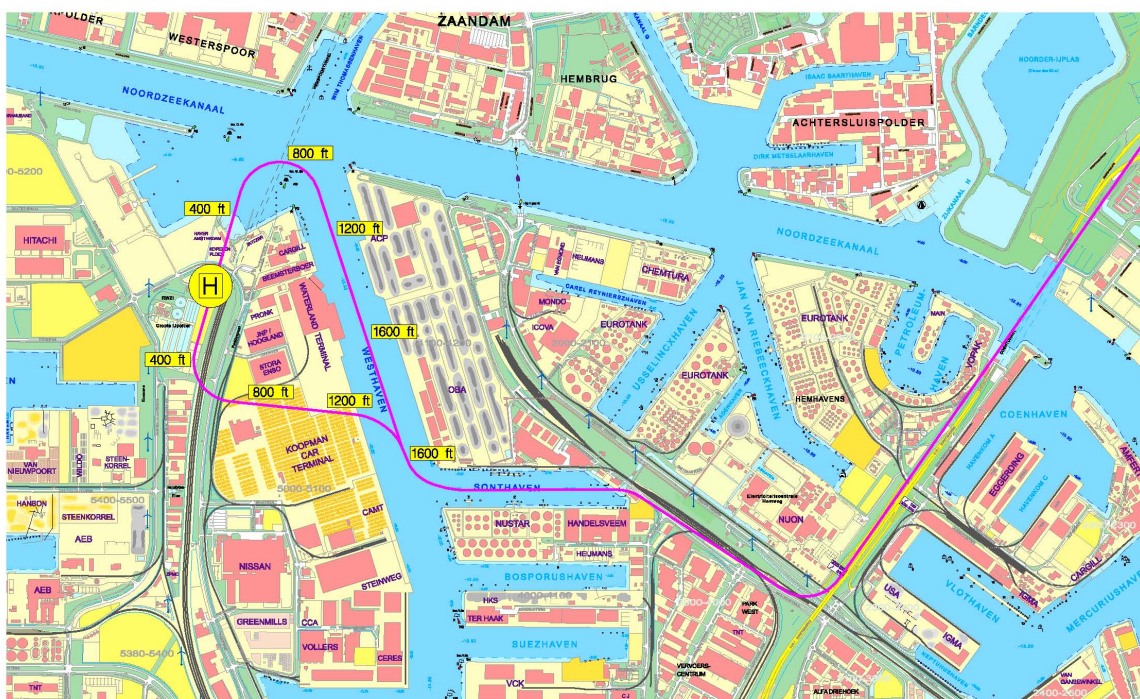
- Rangeren (uithalen van defecte wagons en samenstellen/splitsen van treinen);
- Het opstellen van goederentreinen;
- Het wisselen of bijplaatsen van locomotieven;
- (Nood)reparaties en controle (ook 24-uurs controle) van treinen.

6.4 Helihaven

Amsterdam Heliport bevindt zich direct ten westen van de Hornweg. De helihaven is niet alleen van belang voor het zakelijke verkeer. Overheidsinstanties als waterschappen en provincies gebruiken de helihaven als basis voor inspectievluchten. De helihaven wordt ook door de politie- en traumahelikopters gebruikt.

De locatie van deze helihaven en de vastgestelde aan- en uitvliegroutes zijn zo gekozen dat er zo min mogelijk geluidsoverlast wordt ervaren. De helikopters mogen pas uitwijken van de vaste routes nadat zij een zekere hoogte hebben bereikt, waardoor de geluidsoverlast verwaarloosbaar is. Verder is vastgelegd dat op Amsterdam Heliport gemiddeld op jaarbasis maximaal acht vluchten ofwel zestien vliegbewegingen per dag mogen worden uitgevoerd. De vluchten van de traumahelikopter tellen daarbij niet mee. De standaardvliegtijd ligt tussen 8:00 en 18:00 uur. Enige malen per jaar mag hiervan worden afgeweken voor vluchten tussen 7:00 uur en 23:00 uur. Het voorgaande geldt niet in geval van calamiteiten.

De aan- en afvliegroute ligt in noord/zuidrichting (parallel en ten westen van de spoorlijn). Het aan- en afvliegen gebeurt - voorzover dat plaatsvindt binnen de bestemmingsplangrenzen - op een hoogte van 0 meter tot ongeveer 200 meter. In verband daarmee geldt direct ten zuiden en ten noorden van de Helihaven ter plekke van de aan-/afvliegroute een nadere beperking van de maximale hoogte tot 20 meter.



6.5 Openbaar vervoer

Er is beperkt openbaar vervoer in het plangebied. Om toch in de behoefte aan openbaar vervoer te voorzien is Westpoort Bus opgericht. De Westpoort Bus is de naam van het besloten vervoer voor de werknemers en bezoekers van Station Sloterdijk naar diverse bedrijven in Westpoort. Het vervoer is alleen geldig voor werknemers van de deelnemende bedrijven en voor de ritten die het bedrijf heeft ingekocht. Iedere organisatie in Westpoort kan zich aansluiten bij de Westpoort Bus.

6.6 Langzaam verkeer

Er zijn de afgelopen jaren langs een groot aantal doorgaande wegen vrij liggende, geasfalteerde en verlichte fietspaden aangelegd. In totaal ligt er ten tijde van de opstelling van dit bestemmingsplan ongeveer 45 km aan fietspaden in Westpoort. Dit maakt het voor fietsers mogelijk om veilig en comfortabel naar en van hun werk te fietsen. Het aantal kilometers aan fietspaden zal nog verder worden uitgebreid. Fietsen naar het werk in Westpoort wordt gestimuleerd. Fietsen naar het werk is winst voor werknemers, voor bedrijven en voor het milieu.

Er zijn voorts in augustus 2008 vier recreatieve fietsroutes in het Amsterdamse havengebied geopend. Deze bewegwijzerde fietsroutes, onder de verzamelnaam "Havenfietsen", hebben elk een eigen karakter en zijn van informatieborden voorzien op markante punten in de haven.

6.7 Parkeren

Er geldt ingevolge het gemeentelijke locatiebeleid een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² brutovloeroppervlak op A-locaties en 1:125 m² brutovloeroppervlak op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn-/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram-/busnetwerk. C-locaties zijn goed via het hoofdnet auto ontsloten. Daar gelden geen parkeernormen voor bedrijven. Het plangebied "Amerikahaven" kan in zijn geheel worden aangemerkt als C-locatie. Er zijn in het planregels dan ook geen parkeernormen opgenomen.

Bedrijven dienen op eigen terrein in parkeergelegenheid te voorzien. Ook het laden en lossen dient zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden. Parkeren op de openbare weg zal alleen worden toegestaan in de bestaande parkeervakken. Dit zal via de wegenverkeerswetgeving worden afgedwongen.

Ter geleiding van de automobiliteit zal vervoersmanagement bij de toekomstige bedrijven in het gebied met kracht worden gestimuleerd in overleg met werkgevers en werknemers. Dergelijke plannen dragen ertoe bij dat systemen van collectief vervoer (bedrijfsvervoer, spitsbussen en/of carpooling) zich optimaal kunnen ontwikkelen met als doel vermindering van vermijdbaar individueel autogebruik.



Amerikahavenweg

Hoofdstuk 7 Mer/mer-beoordeling

Het bestemmingsplan "Amerikahaven" voorziet niet in nieuwe mer-plichtige activiteiten of mer-beoordelingsplichtige activiteiten die niet reeds op basis van het voorgaande bestemmingsplan mogelijk waren. Het bestemmingsplan is een overwegend conserverend plan en het plangebied was in het voorgaande bestemmingsplannen ook reeds als haven-/bedrijventerrein bestemd. Een milieu-effectrapportage is ten behoeve van het bestemmingsplan dan ook niet vereist.

Wel is er sprake van de zogenoemde "vormvrije m.e.r beoordeling". Het gaat erom dat aan de hand van enkele criteria (als bedoeld in bijlage III van de Europese Merriichtlijn) kan worden uitgesloten dat het bestemmingsplan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben. Deze criteria betreffen bijvoorbeeld of er zich in de omgeving van het plangebied kwetsbare gebieden bevinden of dat er sprake is van verontreiniging en hinder etc. De onderstaande uitkomsten van de diverse milieuonderzoeken laten zien dat daarvan geen sprake zal zijn.



Afvalenergiebedrijf (AEB)

Hoofdstuk 8 Milieuzonering

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" uitgebracht die als richtlijn geldt.

De toelaatbaarheid van bedrijven en bedrijfsactiviteiten is in het voorliggende plan gekoppeld aan de bij de planregels behorende "Staat van Inrichtingen" die gebaseerd is op de eerdergenoemde VNG-brochure. Hierin zijn de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten gerangschikt naar opklimmende milieubelasting (de categorieën 1-6). Hoe hoger de categorie, hoe ernstiger de potentiële milieubelasting en hoe groter de richtafstand ten opzichte van hindergevoelige bestemmingen.

De milieubelasting wordt bepaald door verschillende milieuaspecten, zoals gevaar, stof, geur, geluid, verkeer en visueel. Voor elk milieuaspect geldt een aparte minimaal aan te houden richtafstand tussen hinderveroorzakende functie en hindergevoelige functie. Het aspect met de hoogste categorie is maatgevend voor de uiteindelijke minimaal aan te houden richtafstand. De richtafstanden variëren van 0 meter (voor categorie 1 bedrijven) tot 1000 meter (voor categorie 6 bedrijven). Benadrukt zij nogmaals dat het gaat om richtafstanden.

Het voorgaande plan "Amerikahaven e.o." kende een milieuzonering. Op de gronden die aangewezen waren voor havengebonden bedrijvigheid (met oriëntatie op het water), waren bedrijven toegestaan tot maximaal categorie 5 van de bij dat plan behorende Lijst van Bedrijfstypen. Op de gronden in de overgangszone waren bedrijven toegestaan tot maximaal categorie 4 van de Lijst van Bedrijfstypen toegestaan. In resterende "droge deel" van het plangebied waren bedrijven tot maximaal categorie 3 van de Lijst toegelaten.

Er is in het voorliggende plan een vergelijkbare zonering opgenomen door middel van het leggen van de bestemmingen "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3".

De bestemming "Bedrijf - 1" is gelegd op het grootste deel van het plangebied, met name op het "natte" deel van het plangebied dat specifiek is aangewezen voor havengebonden bedrijven. Deze bestemming voorziet in de vestiging van bedrijven tot en met categorie 5 van de bij de planregels behorende Staat van Inrichtingen. Er bevinden zich in de nabijheid van de desbetreffende delen van het plangebied geen hindergevoelige objecten.

De overige gronden in het plangebied hebben de bestemmingen "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3" gekregen. De bestemming "Bedrijf - 2" voorziet - evenals de bestemming "Bedrijf - 1" - in de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 5 van de Staat van Inrichtingen; hier geldt echter - anders dan in het geval van de bestemming "Bedrijf - 1" - geen beperking tot havengebonden bedrijven. De bestemming "Bedrijf - 3" maakt de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 3 van de Staat van Inrichtingen mogelijk.

De toegelaten milieucategorieën voorzien ook in de aanwezigheid van bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). De planregeling bevat - in aansluiting op de "Visie externe veiligheid Westpoort" (zie het hierna volgende Hoofdstuk 11 Externe veiligheid) - dan ook tevens een regeling voor de toelaatbaarheid van inrichtingen die vallen onder het Bevi enerzijds, en voor de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare bedrijven in de zin van hetzelfde Besluit anderzijds (zie ook paragraaf 19.2.2.1 Bestemmingen Bedrijf - 1, - 2 en - 3).

Tenslotte zij vermeld dat in het kader van het opstellen van een zogenaamd zonebeheerplan voor het (geluid)gezoneerde industrieterrein Westpoort (zie ook volgend hoofdstuk) ook een vorm van inwaartse

zonering zal worden gehanteerd. Met dit zonebeheerplan wordt voorgestaan dat de meest luidruchtige bedrijven zoveel als mogelijk in het midden van het terrein worden gevestigd, zo ver mogelijk van de om het terrein gelegen zone, voor zover dat met betrekking tot de bedrijfsvoering (bijvoorbeeld het gebruik van diepzeekades) althans mogelijk is. Op deze manier wordt getracht de beschikbare geluidsruimte binnen de geluidszone te optimaliseren.



Santoriniweg

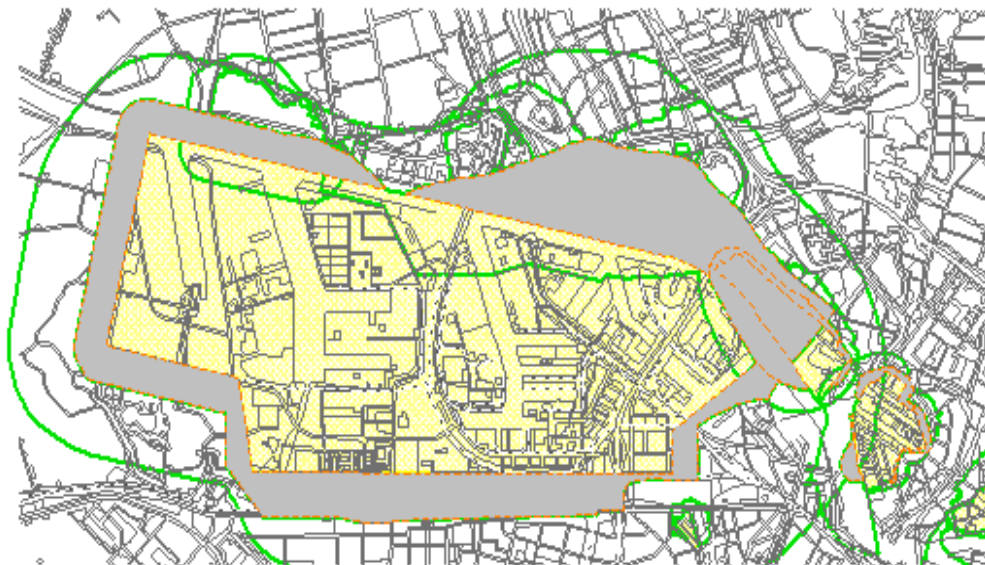
Hoofdstuk 9 Geluid

Het plan voorziet in de vestiging van inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D. Daar worden de categorieën van inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder aangewezen, in casu bedrijven die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Aangezien dergelijke bedrijven in het bestemmingsplan zijn toegestaan, dient het plangebied ingevolge hoofdstuk V van de Wet geluidhinder te zijn voorzien van een zone waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de realisering van geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder binnen het plangebied.

Evenmin voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van in akoestisch opzicht relevante nieuwe wegen of spoorwegen. Er geldt slechts een uitzondering voor wat betreft het geprojecteerde spooreplacement aan de Aziëhavenweg. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het desbetreffende projectbesluit d.d. 25 november 2010 heeft uitgewezen dat de realisatie van het rangeeremplacement niet zal leiden tot een noemenswaardige toename van het geluidniveau vanwege Westpoort. De vastgestelde hogere geluidswaarden rondom Westpoort zullen ten gevolge van de realisering van het spoorwegemplacement niet worden overschreden.

Het plangebied "Amerikahaven" maakt onderdeel uit van het grotere geheel van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Deze reeds vastgestelde geluidszone die buiten de grenzen van het onderhavige plangebied is gelegen, blijft vooralsnog ongewijzigd; er wordt onderzocht in hoeverre de geluidszone moet worden geactualiseerd gelet op de groei van de haven enerzijds en de gewenste ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw in de omgeving anderzijds. Het beschermingssysteem van de Wet geluidhinder waarborgt dat de geluidbelasting vanwege het hele industrieterrein Westpoort buiten deze geluidzone rondom Westpoort niet hoger is dan 50 dB(A). Er kan geconcludeerd worden dat het industriegebruik geen extra onaanvaardbare effecten veroorzaakt ter plaatse van geluidsgevoelige objecten rondom Westpoort.

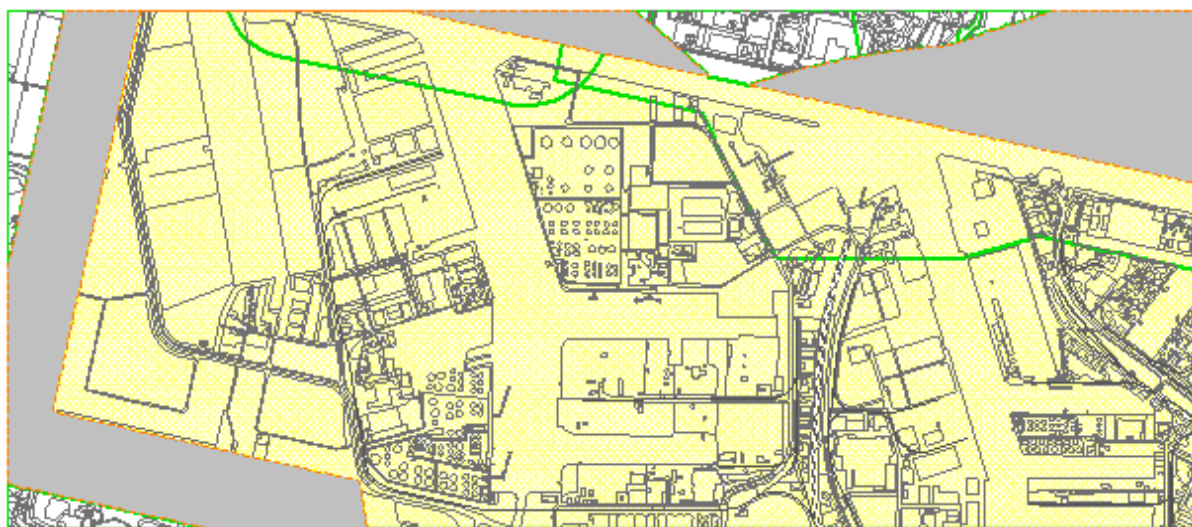


Gezoneerd bedrijventerrein Westpoort

Het noordelijke deel van het plangebied ligt binnen de "Geluidszone industrieterrein Zaandammer- en

Achtersluispolder" (terrein gelegen in de gemeente Zaanstad), vastgesteld bij Koninklijk besluit van 18 januari 1991. Het noordelijk deel van het plangebied ligt tevens binnen de geluidszone rondom het (eveneens in de gemeente Zaanstad gelegen) bedrijventerrein "Hoogtij". Er is voor dit bedrijventerrein door de gemeenteraad van Zaanstad op 27 juni 2002 een koepelbestemmingsplan "Geluidszone Bedrijvenpark Westzanerpolder" vastgesteld. Voor het deelgebied Hoogtij is een zonebeheermodel opgesteld. Alle ontwikkelingen binnen het deelgebied Hoogtij zullen worden getoetst aan het zonebeheermodel.

De bovengenoemde geluidszones zijn op de plankaart aangeduid met de gebiedsaanduidingen "geluidzone - industrie 1 en 2". Er zijn binnen deze beide geluidszones geen geluidgevoelige functies gelegen.



Geluidszones industrieterrein Zaandammer- en Achtersluispolder en industrieterrein Hoogtij/Bedrijvenpark Westzanerpolder (terreinen gelegen in de gemeente Zaanstad)

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 Algemeen

Er dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn. Gelet op de ambitie om de luchtkwaliteit te verbeteren, wordt onder meer het gebruik van andere vormen van vervoer dan de auto gepropageerd (zie ook paragraaf 6.6 Langzaam verkeer).

10.2 Resultaten onderzoeken

Er kan worden opgemerkt dat er uit gezondheidsoogpunt geen aanleiding bestaat om de luchtkwaliteit in beeld te brengen. Op grond van het blootstellingscriterium behoeven de concentraties van stoffen niet berekend te worden op plaatsen waar het publiek slechts kortstondig blootgesteld is aan de effecten ervan. Er zijn in het plangebied geen locaties waar het publiek langdurig verblijft (anders dan binnen gebouwen, waar de luchtkwaliteitsnormen niet gelden omdat daar de Arbo-regelgeving van toepassing is). Op de overige plaatsen, zoals wegen, openbare parkeerterreinen verblijven mensen slechts kortdurig. Derhalve is het op grond van de regelgeving niet verplicht om de luchtkwaliteit te beoordelen in en rondom het plangebied. Desalniettemin is er met het oog op een goede ruimtelijke ordening onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan.

In het Westpoortgebied zijn zowel lokale wegen als rijkswegen gelegen. Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft de berekeningen gedaan voor de lokale wegen. IBA heeft voor de rijksweg A10 west (Einsteinweg) en de geprojecteerde rijksweg A5 (Westrandweg) opdracht gegeven aan Peutz B.V. de effecten op de luchtkwaliteit te beoordelen.

Onderzoek Ingenieursbureau Amsterdam

Het Ingenieursbureau Amsterdam heeft ten behoeve van het opstellen van diverse bestemmingsplannen in het Westpoortgebied (waaronder het voorliggende plan) de Actualisatie Luchtkwaliteitonderzoek Westpoort (d.d. 18 oktober 2012) opgesteld. Dit onderzoek betreft een actualisatie op basis van nieuwe generieke invoergegevens (emissiefactoren, achtergrondconcentraties) en gewijzigde verkeersintensiteiten ten gevolge van het niet doorgaan van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) of te wel rekeningrijden.

Er is onderzocht of de realisatie van de bestemmingsplannen in overeenstemming is met de Wet Luchtkwaliteit 2007. Daarvoor is nagegaan of wordt voldaan aan de volgende drie toetsingscriteria:

- is er sprake van overschrijdingen van de grenswaarden bij realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling?
- draagt de ruimtelijke ontwikkeling in het toetsjaar 2015 in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of groter)?
- draagt de ruimtelijke ontwikkeling in het toetsjaar 2020 in significante mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit ($0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of groter) daar waar de grenswaarden reeds worden overschreden?

In de wet is het begrip “ruimtelijke ontwikkeling” nader gespecificeerd: alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen een afstand van 1000 meter die gebruik maken van dezelfde ontsluitingsweg.

Ad a

Voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide (NO_2) laat het onderzoek zien dat de

grenswaarde in de beschouwde jaren op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden: noch in de autonome ontwikkeling noch bij realisatie van de plannen. Dit geldt zowel voor het lokale wegennet als het hoofdwegennet.

Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) laat het onderzoek zien dat de grenswaarde op het lokale wegennet in geen van de beschouwde jaren wordt overschreden, noch in de autonome ontwikkeling noch bij realisatie van de plannen. Op het hoofdwegennet wordt zeer plaatselijk en reeds in de autonome ontwikkeling de grenswaarde overschreden.

De grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof (PM_{10}) wordt zowel op het lokale wegennet als op het hoofdwegennet zeer plaatselijk en reeds in de autonome ontwikkeling overschreden.

Bovengenoemde overschrijdingen zijn echter niet het gevolg van de realisatie van de plannen maar worden veroorzaakt door extreem hoge achtergrondconcentraties vanwege op- en overslagactiviteiten in het Westelijk Havengebied.

Ad b

Voor alle onderzochte stoffen geldt dat de plannen in het toetsjaar 2015 op geen van de onderzochte wegtracés in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ad c

Voor alle onderzochte stoffen geldt dat de plannen in het toetsjaar 2020 op geen van de onderzochte wegtracés in significante mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit daar waar de grenswaarde reeds wordt overschreden.

Aangezien de realisatie van de bestemmingsplannen in Westpoort niet leidt tot overschrijding van de in de wet gestelde grenswaarde en ook niet in betekende mate noch in significante mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit zijn de voorgenomen plannen in overeenstemming met de Wet luchtkwaliteit 2007. De plannen kunnen, gezien vanuit dit perspectief, ten uitvoer gebracht worden.

Het Luchtkwaliteitonderzoek Westpoort is als bijlage 6 aan deze toelichting toegevoegd.

Onderzoek Peutz

Peutz heeft in opdracht van het Ingenieursbureau Amsterdam onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de realisatie van een aantal bestemmingsplannen op de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de geprojecteerde rijksweg A5 en de A10-west te Amsterdam. Ook voor dit onderzoek is een actualisatie uitgevoerd op basis van nieuwe generieke invoergegevens en gewijzigde verkeersintensiteiten.

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat:

- a. voor stikstofdioxide (NO_2) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden en plandrempels worden overschreden;
- b. voor zwevende deeltje (PM_{10}) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde jaargemiddelde grenswaarde wordt overschreden;
- c. voor zwevende deeltjes (PM_{10}) zeer plaatselijk en reeds in de autonome situatie de in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) gestelde jaargemiddelde en daggemiddelde grenswaarden worden overschreden, veroorzaakt door verhoogde achtergrondconcentraties vanwege op- en overslagactiviteiten in het westelijk havengebied van Amsterdam;
- d. de realisatie van de bestemmingsplannen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties NO_2 en PM_{10} in de directe omgeving van de A5 en A10-west.

Amerikahaven (vastgesteld)

Derhalve zijn er inzake de luchtkwaliteit in de directe omgeving van de A5 en A10-west geen belemmeringen voor de realisatie van de bestemmingsplannen in het westelijk havengebied.

Het luchtkwaliteitsonderzoek van Peutz is als bijlage 7 aan deze toelichting toegevoegd.

Industriële bronnen

Het achtergrondconcentratieniveau in de huidige situatie omvat tevens de effecten van de bestaande bedrijven op de luchtkwaliteit. Het plangebied kent nog enkele plekken die niet in gebruik zijn voor bedrijvigheid, maar op basis van zowel het voorgaande bestemmingsplan als het voorliggende bestemmingsplan daarvoor wel gebruikt zouden kunnen worden. Het is evenwel niet bekend wat de aard van de mogelijk te vestigen bedrijven zal zijn, evenals niet bekend is of bestaande bedrijven wellicht hun bedrijfsvoering zullen wijzigen op een dusdanige manier dat dat effecten heeft op de luchtkwaliteit. Daarom kan er nu niet in algemene zin een beoordeling worden gemaakt voor dergelijke wijzigingen. Wanneer zich concrete wijzigingen voordoen, dan zullen deze worden beoordeeld in het kader van de toepassing van de milieuwetgeving.

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is vastgesteld om de risico's te beperken waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven (bijvoorbeeld LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken). Er wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven; het plaatsgebonden risico wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas;
- het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De grenswaarde in nieuwe situaties is voor het plaatsgebonden risico ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het groepsrisico geldt als oriëntatiewaarde:

- 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort.

Verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk bij een bestemmingsplan.

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen, milieu en ruimtelijke ordening.

Op basis van de Circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar.

Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De Circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Desondanks kan uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening een verantwoording voor het groepsrisico ook buiten deze 200 meter op zijn plaats zijn, met eventuele beperkingen, zoals bijvoorbeeld in de sfeer van maatregelen die de zelfredzaamheid van de bevolking bevorderen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Met ingang van 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object bij een buisleiding (met een druk vanaf 16 bar voor het transport van aardgas en vloeibare brandstoffen) wordt toegelaten, voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde van 10^{-6} per jaar in acht worden genomen. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Op basis van het Bevb moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op grond waarvan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object wordt toegelaten, tevens het groepsrisico in het invloedsgebied van de buisleiding worden verantwoord.

Indien:

- een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% is, OF
- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan niet hoger is dan 10%

kan een deel van de verantwoording GR achterwege worden gelaten. Dat betreft specifiek art 12, eerste lid, onderdelen c t/m e van het Bevb, waarin maatregelen ter beperking van het GR worden onderzocht.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, stelt het bevoegde gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid om in verband met het groepsrisico advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringenstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringenstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort

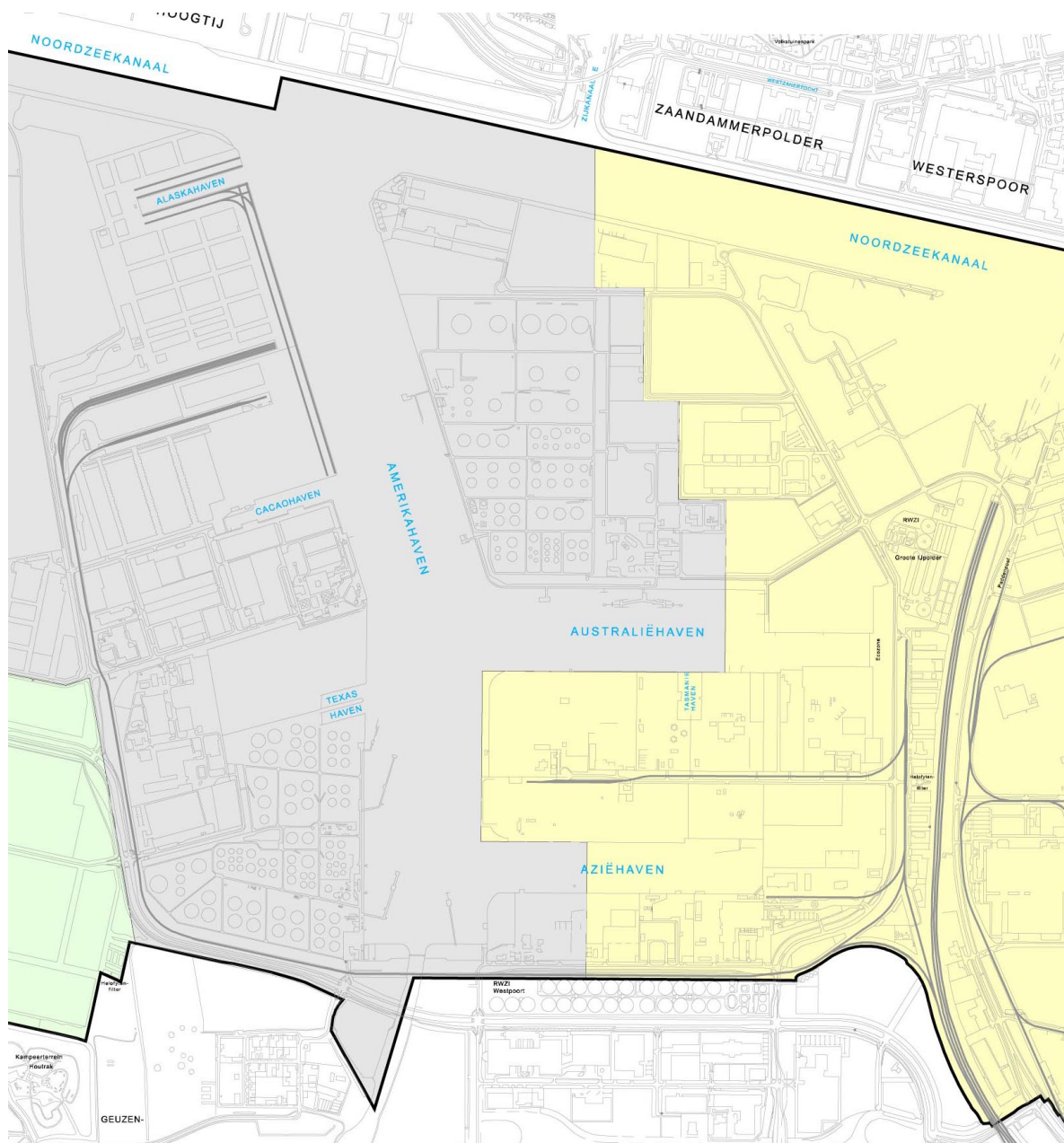
Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 8 december 2009 de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben de gebiedsvisie bij besluit van 15 december 2009 vastgesteld. Deze visie omvat onder meer een zonering van Westpoort op het punt van de toelaatbaarheid van risicoveroorzakende (Bevi) bedrijvigheid en de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare objecten. Het onderhavige plangebied behoort tot de volgende twee zones:

- Zone I: Voor deze zone geldt dat hier primair ruimte worden geboden aan (nu al voor een deel aanwezige) risicobedrijven ("Bevi-bedrijven"). Deze zone is niet geschikt voor de komst van nieuwe

Amerikahaven (vastgesteld)

en de uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies en kwetsbare objecten.

- Zone II: In deze zone bevinden zich risicobedrijven en arbeidsintensieve industrie. De zone dient beschikbaar te blijven voor risicobedrijven, maar moet tevens plaats bieden aan arbeidsintensieve industrie. Daarom hebben risicobedrijven in deze zone minder uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden dan in zone I. Er is in zone II geen ruimte voor de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies.



zonering Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (deel Amerikahaven c.a.)

grijs = zone I

geel = zone II

De integrale Gebiedsvisie is als bijlage 8 aan deze toelichting toegevoegd. Er wordt voor de juridische vertaling ervan in het voorliggende bestemmingsplan verwezen naar 19.2.2.1 Bestemmingen Bedrijf - 1, - 2 en - 3.

11.2 Resultaten onderzoeken

Er bevinden zich binnen het plangebied en direct buiten het plangebied diverse risicovolle bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. Onderstaand wordt per bedrijf aangegeven in welke milieuzone het ligt conform de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Dan wordt ingegaan op de ligging van de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour (PR) en volgt een toets aan de grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Ook wordt de hoogte van het groepsrisico (GR) ten opzichte van de oriëntatiewaarde beschreven. De gegevens over plaatsgebonden risico en groepsrisico volgen uit de risicoanalyses die bij de actuele vergunde situaties bij de bedrijven horen. Een rapport met een overzicht van de diverse risicocontouren per onderstaand genoemd bedrijf en voor wat betreft de overige risicovolle activiteiten is bijgevoegd als bijlage Bijlage 9 Inventarisatie risico's externe veiligheid Amerikahaven

De algemene motivatie voor de afwijkingen van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico wordt in paragraaf 11.2.3 beschreven. In paragraaf 11.2.4 is de algemene verantwoording van het groepsrisico conform artikel 13 van het Bevi opgenomen.

In de paragrafen 11.2.5 - 11.2.7 worden de onderzoeksresultaten voor het transport van risicovolle stoffen beschreven, inclusief een toets aan de normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico.

In de paragrafen 11.2.8 - 11.2.10 worden de onderzoeksresultaten beschreven voor achtereenvolgens de buisleidingen, windturbines en overige risicobronnen.

11.2.1 Risicovolle bedrijven binnen het plangebied

Diergaarde Beheer BV (Latexweg 10)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De gemeente is bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour gedeeltelijk buiten de eigen terreingrens ligt. Er bevinden zich geen kwetsbare objecten binnen deze PR-contour. Er wordt derhalve voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour bevinden zich wel enkele beperkt kwetsbare objecten. Dat betekent dat het bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is opgenomen in paragraaf 11.2.3.

Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico zo laag is, dat het niet berekenbaar is. Dit wordt veroorzaakt door de kleine effectafstanden van de ongevalsscenario's in combinatie met de lage bevolkingsdichtheden binnen deze afstanden. Omdat de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toeneemt, zal ook het groepsrisico niet toenemen en nihil blijven.

Amerikahaven (vastgesteld)

PPG Coatings Nederland B.V. (Oceanenweg 2)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De gemeente is bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR binnen de inrichtingsgrens blijft en dus geen verdere overlap heeft met het plangebied Amerikahaven. Er bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen deze PR-contour en daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied is 460 meter en overlapt deels het plangebied Amerikahaven. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

BP Amsterdam Terminal (Hornweg 10)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De provincie is bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR aan de zuid/westkant een overlap heeft met de "gronden" met de bestemming "Water" en aan de noord/oostkant een overlap met gronden met de bestemming Bedrijf-1". Er bevinden zich geen kwetsbare objecten binnen dit gedeelte van de PR-contour en daarmee wordt voor het plangebied Amerikahaven voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour bevinden zich wel enkele beperkt kwetsbare objecten. Dat betekent dat het bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is opgenomen in paragraaf 11.2.3.

Het invloedsgebied is 1550 meter en overlapt deels het plangebied Amerikahaven. Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

Hydrocarbon Hotel (Oceanenweg)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De provincie is bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR deels het plangebied Amerikahaven overlapt. De bedrijven die binnen deze contour liggen, zijn allen bedrijven die onder het Bevi vallen, waardoor ze niet als (beperkt) kwetsbare objecten worden aangemerkt. Er wordt dus voldaan aan de grens- of richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied is 1155 meter en overlapt deels het plangebied Amerikahaven. Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

Afval Energie Bedrijf (AEB)

Dit bedrijf is gevestigd aan de Australiëhavenweg en valt onder het bevoegd gezag van de provincie. Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar net buiten de inrichtingsgrens ligt; de contour valt over water en is ruimschoots gelegen binnen het terrein dat in gebruik is bij AEB. Er liggen geen objecten binnen deze contour. Het groepsrisico is verwaarloosbaar. Gelet op het vorenstaande is op de plankaart geen "veiligheidszone-bevi" opgenomen.

11.2.2 Risicovolle bedrijven buiten het plangebied

(Voormalig bedrijf) ACT - Amsterdam Container Terminals (Ruijgoordweg 100)

Het bedrijf is per 1 januari 2013 gesloten.

Dit bedrijf was gelegen in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour voor een klein gedeelte buiten de eigen terreingrens lag. Er bevonden zich geen kwetsbare objecten binnen deze PR-contour. Er wordt derhalve voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour bevond zich wel een beperkt kwetsbaar object. Dat betekent dat werd afgeweken van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is nog opgenomen in paragraaf 13.1.

Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico zo laag was, dat het niet berekenbaar was. Dit werd veroorzaakt door de kleine effectafstanden van de ongevalsscenario's in combinatie met de lage bevolkingsdichtheden binnen deze afstanden. Omdat de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet zou toenemen, zou ook het groepsrisico niet toenemen en nihil blijven.

De "veiligheidszone-bevi" rondom dit terrein is wel gehandhaafd met het oog op eventuele toekomstige ontwikkelingen.

Oiltanking Amsterdam B.V. (Heining 100)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De provincie is bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR voor het grootste deel binnen het plangebied Amerikahaven ligt. Het gaat hier om gronden die bestemd zijn voor "Bedrijf-1", "Bedrijf-2" en "Water".

De bedrijven PPG en Fetim liggen binnen deze 10^{-6} risicocontour.

PPG is een Bevi-bedrijf en wordt conform Bevi niet beschouwd als (beperkt) kwetsbaar object.

Het bedrijf Fetim heeft een groot kantoor en moet conform Bevi worden beschouwd als een kwetsbaar object, zodat er niet wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Dit veroorzaakt een saneringssituatie op grond van het Bevi die voor 1 januari 2013 moest zijn opgelost. De provincie Noord-Holland – het bevoegd gezag van Oiltanking – dient een saneringsprogramma vast te stellen met onder meer als doel de saneringssituatie op te lossen. Onder verantwoordelijkheid van de provincie wordt momenteel gewerkt aan de realisatie van een oplossing van deze saneringssituatie; deze dient voor de vaststelling van het bestemmingsplan (medio 2013) te zijn gevonden. Zolang niet duidelijk is voor welke saneringsoptie de provincie zal kiezen en dus geen inzicht bestaat in de precieze ruimtelijk effecten van de uiteindelijke keuze van de provincie voor deze of gene optie, is het voor Amsterdam niet

Amerikahaven (vastgesteld)

mogelijk planologisch verantwoorde keuzes te maken. Dientengevolge zijn de terreinen die in gebruik zijn bij Oiltanking en Fetim, buiten het onderhavige plangebied gehouden.

Binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour bevindt zich een enkel beperkt kwetsbare objecten. Dat betekent dat het bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is opgenomen in paragraaf 11.2.3.

Het invloedsgebied is 390 meter en overlapt deels het plangebied Amerikahaven. Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

Chemtura Netherlands B.V. (Ankerweg 18)

Dit bedrijf ligt in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. De provincie is het bevoegd gezag.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour grotendeels binnen het eigen terrein blijft; buiten het eigen terrein reikt deze contour maximaal enkele tientallen meters over aangrenzend water. De plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour PR rondom het bedrijf ligt dus in ieder geval buiten het onderhavige plangebied. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het PR.

In de QRA uit 2006 is geen invloedsgebied voor het groepsrisico uitgerekend, maar de maximale afstand tot 1% kans op overlijden bij onbeschermde blootstelling is volgens de QRA gelijk aan 4200 meter. Inmiddels is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) de rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (PGS-15) geactualiseerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan "De Houthaven" zijn in november 2008 door AVIV nieuwe risicoberekeningen gemaakt met deze geactualiseerde rekenmethodiek. Daaruit bleek dat de maximale afstand tot 1% kans op overlijden gereduceerd was tot circa 1060 meter.

Op verzoek van de provincie heeft Chemtura een nieuwe QRA laten maken (d.d. 24 juni 2011). Uit deze QRA blijkt dat de maximale effectafstand op grond van de nieuwe rekenmethodiek nog iets kleiner is geworden, namelijk 925 meter. In de nieuwe omgevingsvergunning voor Chemtura zal deze afstand worden vastgelegd als invloedsgebied voor het groepsrisico.

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Het plangebied Amerikahaven ligt op ca. 2000 meter van Chemtura en dus ruim buiten de nieuw berekende maximale effectafstand van 925-1060 meter. Het plan heeft derhalve geen invloed op het groepsrisico van Chemtura.

11.2.3 Motivatie afwijken richtwaarde plaatsgebonden risico

Op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geldt voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde van 10^{-6} voor het plaatsgebonden risico. Gemotiveerd afwijken van de richtwaarde is – conform het Bevi – mogelijk. Hieronder volgt een beschrijving van de situaties waarin het onderhavige bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde, inclusief de motivatie voor deze afwijking.

Bestaande situaties

In de bestaande (reeds bebouwde) situatie is sprake van afwijken van de richtwaarde bij de volgende bedrijven:

- Diergaarde Beheer BV (Latexweg 10);
- Oiltanking (Heining 100);

- BP Amsterdam Terminal (Hornweg 10);

Deze bedrijven liggen allen in "milieuzone - 1" zoals aangegeven in de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort. Conform deze Gebiedsvisie is de aanwezigheid of vestiging van beperkt kwetsbare objecten toegestaan in deze zones, op voorwaarde dat ze goed zelfredzaam zijn. Uitgangspunt hierbij is dat in het havengebied een beperkt aantal functies mogelijk is die functioneel gebonden zijn aan de daar aanwezige bedrijven of het gebied.

Het afwijken van de richtwaarde past bij het gewenste karakter van Westpoort. Westpoort is één van de twee grootschalige haven- en industriegebieden in de Noordvleugel van de Randstad die geschikt zijn voor de vestiging van risicoveroorzakende bedrijven. Door in Westpoort hogere risico's te accepteren wordt er hier meer ruimte gecreëerd voor uitbreiding van (risicovolle) bedrijvigheid. Daartegenover staat een verhoogde inzet van de rampenbestrijding en extra aandacht voor risicobeheersing.

Bovendien zijn de reeds aanwezige beperkt kwetsbare objecten allemaal goed zelfredzame functies en dat is geheel conform de criteria zoals gesteld in de Gebiedsvisie. Derhalve vindt het bevoegd gezag het aanvaardbaar dat voor deze bestaande gevallen wordt afgeweken van de richtwaarde.

Nieuwe situaties

Er zijn nog (deels) lege kavels aanwezig binnen de huidige PR 10^{-6} contouren. Het toestaan van de uitbreiding van bestaande en vestiging van nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen deze contouren leidt tot efficiënt ruimtegebruik en het opvullen van open gaten in een bestaand industriegebied. In de Nota van Toelichting op het Bevi en in de "Handleiding Besluit externe veiligheid inrichtingen" zijn deze voorbeelden genoemd als mogelijke motivatie voor afwijking van de richtwaarde.

Op de plankaart zijn rondom de Bevi-bedrijven "veiligheidszones - bevi" opgenomen die veelal groter zijn dan de contouren voor PR 10^{-6} (deels ook plangrensoverschrijdende veiligheidszones rondom Bevi-bedrijven in het aangrenzende plangebied "Afrikahaven"). De reden hiervoor is dat er ruimte moet zijn voor uitbreidingen of aanpassingen van de Bevi-bedrijven die slechts een kleine toename van de PR 10^{-6} contour tot gevolg hebben. Tevens kunnen zo kleine wijzigingen in de PR-contouren als gevolg van nieuwe rekenmethodieken worden opvangen zonder dat een (bestemmingsplan)wijziging van de plankaart nodig is. Deze aanpak biedt meer veiligheidswinst en helpt het ontstaan van saneringsituaties voorkomen, omdat kwetsbare objecten op grotere afstand van risicobedrijven worden gehouden.

Voor de uitbreiding van bestaande en de vestiging van nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de op de plankaart aangeduide "veiligheidszones - bevi" zijn twee procedures mogelijk:

1. Indien er *geen* sprake is van een toename van het aantal aanwezige personen is een binnenplanse afwijking mogelijk. In deze procedure wordt dan conform de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort specifiek getoetst hoe het met de zelfredzaamheid van het object is gesteld. Alleen goed zelfredzame beperkt kwetsbare objecten zullen worden toegestaan en alleen in die gevallen zal het bevoegd gezag afwijken van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Op deze wijze is geborgd dat ook bij het afwijken van de richtwaarde aandacht is voor de veiligheid van de mensen die zich bevinden in de risicocontour.
2. Indien er *wel* sprake is van een toename van het aantal aanwezige personen moet de "zwaardere" procedure van artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3, van de Wabo worden gevolgd. In deze procedure wordt dan conform de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort specifiek getoetst hoe het met de zelfredzaamheid van het object is gesteld. Alleen goed zelfredzame beperkt kwetsbare objecten zullen worden toegestaan en alleen in die gevallen zal het bevoegd gezag afwijken van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Op deze wijze is geborgd dat ook bij het afwijken van de richtwaarde aandacht is voor de veiligheid van de mensen die zich bevinden in de risicocontour.

De regionale brandweer wordt door het bevoegde gezag betrokken bij de vraag of een functie wel of niet

Amerikahaven (vastgesteld)

zelfredzaam is. Het wel of niet zelfredzaam zijn van een functie beïnvloedt de mogelijkheid om de functie al dan niet toe te staan in een "veiligheidszone - bevi". Hierbij wordt gebruik gemaakt van een scenariobenadering (zie de Gebiedsvisie), waarbij onder meer wordt bepaald of de aanwezige personen zich snel genoeg zelfstandig in veiligheid kunnen brengen.

11.2.4 Verantwoording groepsrisico Bevi-bedrijven

Hieronder volgt een beschrijving van de aspecten die conform artikel 13 van het Bevi onderdeel uitmaken van de verantwoording van het groepsrisico.

Het huidige en toekomstige groepsrisico

Het huidige groepsrisico ligt bij bijna alle bedrijven onder de oriëntatiewaarde, behalve bij Oiltanking Amsterdam B.V.

Westpoort is één van de twee grootschalige Haven- en Industriegebieden in de Noordvleugel, dat geschikt is voor de vestiging van risicoveroorzakende bedrijven. Door in Westpoort hogere risico's te accepteren wordt er hier meer ruimte gecreëerd voor toename van (risicovolle) bedrijvigheid. In de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort is reeds verwoord dat het aannemelijk is dat in dit gebied het groepsrisico hoger zal zijn dan de oriëntatiewaarde. Door in te zetten op zelfredzaamheid (en bestrijdbaarheid) zijn overschrijdingen van de oriënterende waarde voor het Groepsrisico in Westpoort te verantwoorden.

Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico nergens toe.

Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen

Bronmaatregelen (risicoreductie bij de bron, i.c. de Bevi-bedrijven) worden niet genomen in het kader van dit bestemmingsplan. Het groepsrisico is immers bijna overal lager dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe als gevolg van het plan. Bovendien voldoen de risicobedrijven aan de stand der techniek die op het moment van vergunningverlening actueel was. Bronmaatregelen worden wel overwogen en vastgelegd in nieuwe vergunningen van de risicobedrijven in dit gebied.

Ruimtelijke maatregelen, zoals intensieve bedrijvigheid op grotere afstand van de risicobedrijven plannen, zijn aan de orde bij de vestiging van nieuwe risicobedrijven of nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten. Door de milieuzone-indeling met planregels op te nemen in dit bestemmingsplan, wordt voorkomen dat grote aantallen mensen dicht bij een risicobedrijf worden geplaatst. Daarmee heeft de zonering een positief effect op de hoogte en ontwikkeling van het groepsrisico tot gevolg.

Beheersbaarheid en zelfredzaamheid

In de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort is een zonering opgenomen. Door deze zone-indeling op te nemen in onderhavig bestemmingsplan en onderdeel te maken van vergunningverlening is geborgd dat risicoveroorzakers zich in de daarvoor aangewezen delen van het Havengebied bevinden (i.c. "milieuzone - 1" en "milieuzone - 2"). Bij de inrichting van het Havengebied (blusvoorzieningen en bereikbaarheid) en bij training van de hulpdiensten wordt de zone-indeling gebruikt om de bestrijding van eventuele calamiteiten goed voor te bereiden.

Door de zone-indeling is tevens geborgd dat personen die zich dicht bij de grootste risicoveroorzakers bevinden in het geval van een calamiteit goed in staat zijn om zichzelf in veiligheid te brengen.

De gebouwen in het plangebied zijn niet bestemd voor verminderd zelfredzame personen zoals kinderen, ouderen en minder validen. De aanwezigen zullen goed zelfredzaam zijn. Bij het bepalen van de zelfredzaamheid van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten wordt rekening gehouden met mogelijke ramp-/calamiteitsscenario's die zich uitgaande van de aanwezige risicobronnen voor kunnen doen. Afhankelijk van de mate van bestrijdbaarheid van het te verwachten scenario wordt in meer- of mindere mate ingezet op repressiemogelijkheden (inzet brandweer) of preventiemogelijkheden en zelfredzaamheid. Als de bestrijdbaarheid afneemt, zal meer ingezet moeten worden op preventie, terwijl bij toenemende bestrijdbaarheid meer mogelijkheden voor repressie zijn.

11.2.5 Vervoer risicovolle stoffen over de weg

Alle wegen in het plangebied zijn door de gemeenteraad aangewezen als route voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg (besluit d.d. 23 mei 2007).

Uit eerder onderzoek naar de externe veiligheid (ten behoeve van de plangebieden Teleport en Sloterdijk III) waarbij berekeningen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn gemaakt en interviews zijn gehouden met de belangrijkste transporteurs van gevaarlijke stoffen in Westpoort, is gebleken dat alleen het transport van LPG per tankauto bepalend is voor de externe veiligheid. Het transport van LPG wordt gegenereerd door de BP-terminal aan de Homweg (Amerikahaven). Het huidige LPG-transport gaat vanaf de BP-terminal door het plangebied Westhaven naar de A-10. Na realisatie van de Westrandweg wordt veel minder transport naar en over de A-10 verwacht en zal het LPG-transport grotendeels via de Australiëhavenweg naar de Westrandweg plaatsvinden. Dit is ook door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in overleg met Amsterdam gedefinieerd als een oplossingsrichting in het Basisnet voor de A-10 West.

Uit de berekeningen voor eerdere bestemmingsplannen en Basisnet Weg blijkt dat voor alle transportroutes in het plangebied geldt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-6} per jaar. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt 200 meter aan weerszijden van de desbetreffende wegen. Uit onderzoek is gebleken dat het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg alleen in gebieden met zeer hoge dichtheden (zoals Teleport) rond de oriëntatiewaarde ligt. De personendichtheden in het onderhavige plangebied zijn vele malen lager dan die in Teleport. Het groepsrisico ligt voor wat betreft de routes in het onderhavige plangebied dan ook ver onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden ingevolge het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe. Op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt derhalve geen verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

11.2.6 Vervoer risicovolle stoffen over het spoor

Er is één route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor die van invloed kunnen zijn op het plangebied. Dit is de route vanuit de Afrikahaven naar Sloterdijk v.v. De 200 meter zone van deze route heeft een overlap met de west- en zuidrand van het plangebied.

Er is uit berekeningen ten behoeve van het landelijke Basisnet Spoor gebleken dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren op de sporen liggen (en dat er dus feitelijk geen PR risicocontouren 10^{-6} zijn). Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico strekt zich uit tot 200 meter vanuit het spoor en omvat dus een deel van het plangebied. Het groepsrisico ligt in het onderhavige plangebied ver onder de

Amerikahaven (vastgesteld)

oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden op basis van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe. Op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt derhalve geen verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

11.2.7 Vervoer risicovolle stoffen over water

Het merendeel van de gevaarlijke stoffen van en naar Westpoort wordt per schip aan- of afgevoerd.

Er is voor dit transport in het kader van Basisnet Water onderzoek verricht naar de externe veiligheid. Daaruit blijkt dat er geen plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour buiten het water ligt. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied voor het groepsrisico strekt zich uit tot 200 meter vanaf de vaarroute en omvat een deel van het plangebied. Uit de berekeningen ten behoeve van Basisnet Water blijkt dat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde ligt. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van hetgeen op basis van het voorgaande bestemmingsplan mogelijk was, niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe. Op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt derhalve geen verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

11.2.8 Buisleidingen

Er zijn in het plangebied geen risicovolle olieleidingen. Er liggen in het plangebied wel enkele risicovolle hogedrukaardgasleidingen. Deze risicovolle gasleidingen in het plangebied hebben (met de belemmeringenstrook met een totale breedte van 8-10 meter) een verkeers- of bedrijfsbestemming gekregen.

Er is uit berekeningen van de Gasunie gebleken dat de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren voor de leidingdelen in het plangebied overal op de gasleidingen liggen (en dat er dus feitelijk geen PR risicocontouren 10^{-6} zijn). Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Het plangebied Amerikahaven vertoont voor de aardgasleidingen deels een overlap met de contouren voor 1%-letaliteit (invloedsgebied). Uit correspondentie tussen Gasunie en gemeente Amsterdam (in het kader van het Saneringsprogramma BEVB) is gebleken dat het groepsrisico van de aardgasleidingen in het plangebied lager is dan de oriëntatiewaarde.

Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden op grond van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico als gevolg van onderhavige plan niet toe en blijft onder de oriëntatiewaarde. Er is derhalve op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen geen onderzoek naar maatregelen ter beperking van het groepsrisico nodig.

De hogedrukaardgasleidingen in Amerikahaven eindigen in twee gasdrukregel- en meetstations. Deze gasontvangststations liggen binnen het gebied met de bestemming "Bedrijf-1". Op grond van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer van 19 oktober 2007, paragraaf 3.2.2, artikel 3.12, moet rond deze stations een veiligheidsafstand ten opzichte van buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten in acht worden genomen. Op basis van de ontwerpcapaciteit (minder dan 40.000 m³/uur) geldt voor deze stations een veiligheidsafstand van 15 meter voor kwetsbare objecten en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten. De bestemming "Bedrijf-1" voorziet niet in

dergelijke objecten. Een nadere planregeling is op dit punt dan ook niet nodig.

Aan de zuidkant van het plangebied liggen twee kerosineleidingen die onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen valt. De ene leiding loopt van de zuidzijde van het Bevi-bedrijf Oiltanking in zuidelijke richting naar Schiphol. De andere leiding loop vanaf de noordzijde van Oiltanking in westelijke richting in de richting van IJmuiden. Deze risicovolle leidingen hebben (met een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding) de dubbelbestemming "Leiding - Olie" gekregen.

De kerosineleidingen hebben een plaatsgebonden risicocontour PR 10^{-6} op maximaal 15 meter aan weerszijden van de leidingen. Dit omvat gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1" en "Verkeer - 1". Binnen deze contouren zijn geen kwetsbare objecten aanwezig of bestemd en dus voldoet het plan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Binnen de PR 10^{-6} contouren zijn ook geen beperkt kwetsbare objecten aanwezig of bestemd en dus wijkt het plan voldoet het plan ook aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

11.2.9 Windturbines

De gemeente streeft naar meer duurzame energieopwekking door de plaatsing van extra windturbines in Westpoort.

Er staan in het plangebied negen windturbines, waarvan acht met een vermogen van 3 MW en één met een vermogen van 660 kW.

Volgens het besluit van 14 oktober 2010 tot wijziging van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer en het Besluit omgevingsrecht (wijziging milieuregels windturbines) gelden bij windturbines de volgende criteria voor externe veiligheid:

- Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar object, veroorzaakt door een windturbine of een combinatie van windturbines, is niet hoger dan 10^{-6} per jaar.
- Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen beperkt kwetsbaar object, veroorzaakt door een windturbine of een combinatie van windturbines, is niet hoger dan 10^{-5} per jaar.

De externe veiligheidsrisico's kunnen worden bepaald aan de hand van het handboek "Risicozonering windturbines" (2e geactualiseerde versie, januari 2005, Senternovem). Het handboek geeft voor een windturbine met een vermogen van 3MW een generieke afstand van 162 meter voor de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour. Voor de afstand tot de plaatsgebonden 10^{-5} risicocontour wordt een waarde van 48 meter gegeven. Deze afstanden bedragen voor de windturbine van 660 kW respectievelijk 116 meter en 24 meter.

Er zijn op de plankaart de aanduidingen "veiligheidszone - windturbine 1" (overeenkomend met de PR 10^{-5} contour) en "veiligheidszone - windturbine - 2" (overeenkomend met de PR 10^{-6} contour) opgenomen. De PR-contouren van de windturbines omvatten gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2", "Bedrijf - 3", "Groen", "Verkeer" en "Water". Er bevinden zich geen beperkt kwetsbare of kwetsbare objecten binnen de contouren. Binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - windturbine 1" zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan en binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - windturbine 2" zijn kwetsbare objecten niet toegestaan. Er wordt aldus voldaan aan de grenswaarde en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

11.2.10 Overig

Er is in het plangebied geen opslag van vuurwerk en munitie aanwezig. Dit wordt in het bestemmingsplan ook uitdrukkelijk uitgesloten.

11.3 Planregeling

Er is overeenkomstig de zonering als bedoeld in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort op de plankaart een onderscheid gemaakt in gebieden met de gebiedsaanduidingen "milieuzone - 1" en "milieuzone - 2".

De vestiging van bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi-bedrijven) is zonder meer toegestaan in de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 1".

De vestiging van Bevi-bedrijven is in beginsel niet toegestaan in de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 2". Er kan voor de gebieden met de gebiedsaanduidingen "milieuzone - 2" met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het voorgaande ten behoeve van de vestiging van Bevi-bedrijven. Er geldt als voorwaarde dat de inrichting moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalsscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd. Er is een specifieke regeling opgenomen voor het binnen het gebied met de aanduiding "milieuzone - 2" reeds aanwezige Bevi-bedrijf (Afval Energie Bedrijf).

De vestiging van kwetsbare objecten in de zin van het Bevi is verboden in de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 1". De vestiging of uitbreiding van beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Bevi is daar binnen de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" toegestaan via een "binnenplanse" afwijking door middel van een omgevingsvergunning in geval er geen sprake is van een toename van het aantal personen. Er geldt als voorwaarde dat de vestiging moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalsscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd. Buiten de gebieden met deze aanduiding "veiligheidszone-bevi" is de vestiging van beperkt kwetsbare objecten toegestaan met dien verstande dat in verband met de zelfredzaamheid de hoogte niet meer dan vijf bouwlagen mag bedragen. Deze hoogte is ontleend aan het in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort gehanteerde criterium voor zelfredzaamheid van kantoren, te weten maximaal vijf bouwlagen. De overige in de Gebiedsvisie vermelde niet toelaatbare niet-zelfredzame functies zijn gelet op de bedrijfsbestemming al niet toegestaan.

Er geldt voor de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 2" dat de vestiging van kwetsbare objecten zonder meer is uitgesloten binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi". Nieuwvestiging en uitbreiding van beperkt kwetsbare objecten zijn binnen deze veiligheidszone toegestaan via een "binnenplanse" afwijking door middel van een omgevingsvergunning in geval er geen sprake is van een toename van het aantal personen. Er geldt als voorwaarde dat de vestiging moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalsscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd. Kwetsbare objecten zijn buiten de "veiligheidszones - bevi" uitsluitend toegestaan na "binnenplanse" afwijking door middel van een omgevingsvergunning. Er geldt ook dan als voorwaarde dat de vestiging moet voldoen aan het Bevi en de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort (ten aanzien van de zelfredzaamheid in relatie tot de ongevalsscenario's) en dat de brandweer om advies is gevraagd. Beperkt kwetsbare objecten zijn daar toegestaan met dien verstande dat in verband met de zelfredzaamheid de hoogte niet meer dan vijf bouwlagen mag bedragen. Deze hoogte is - zoals reeds in het voorgaande aangegeven - ontleend aan het in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort gehanteerde criterium voor zelfredzaamheid van kantoren, te weten maximaal vijf bouwlagen. De overige in de Gebiedsvisie vermelde niet toelaatbare niet-zelfredzame functies zijn gelet op de bedrijfsbestemming al niet toegestaan.

De planregeling ten aanzien van de toelaatbaarheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten kan als volgt schematisch worden samengevat (waarbij overigens volledigheidshalve kan worden aangetekend dat voor wat betreft de verschillende bedrijfsbestemmingen niet iedere combinatie als

aangegeven in het onderstaande schema in het onderhavige plangebied voorkomt):

	binnen gebiedsaanduiding "milieuzone - 1"	binnen gebiedsaanduiding "milieuzone - 2"
binnen gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi"	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via een besluit art. 2.12, lid 1, onder a, sub 3, Wabo; in geval van geen toename personen binnenplanse afwijking	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via een besluit art. 2.12, lid 1, onder a, sub 3, Wabo; in geval van geen toename personen binnenplanse afwijking
buiten gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi"	kwetsbare objecten uitgesloten beperkt kwetsbare objecten zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen	kwetsbare objecten uitsluitend toegestaan via binnenplanse afwijking beperkt kwetsbare objecten zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen

De op de plankaart aangegeven gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" zijn gebaseerd op, maar komen niet volledig overeen met de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren. Paragraaf 11.2 Resultaten onderzoeken van deze toelichting geeft inzicht in de ligging van de contouren ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan. De eerder bedoelde gebiedsaanduidingen "veiligheidszones - bevi" zijn globaler en in de meeste gevallen ruimer gelegd dan de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontouren (deels ook plangrensoverschrijdende veiligheidszones rondom Bevi-bedrijven in het aangrenzende plangebied "Afrikahaven"). Dit geeft enige ruimte voor aanpassingen in de bedrijfsvoering van Bevi-bedrijven die gevolgen hebben voor de ligging van de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour zonder dat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd of herzien.

De planregels voorzien in de bevoegdheid van burgemeester en wethouders om onder nader aangegeven voorwaarden de begrenzingen van de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" te wijzigen danwel om - in geval van nieuwvestiging van een Bevi-bedrijf - een gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" op de plankaart op te nemen.

Hoofdstuk 12 Bodem

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Met name de bestaande situatie wordt vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer vastgesteld. In deze nota staat het gebruik van de bodem centraal. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

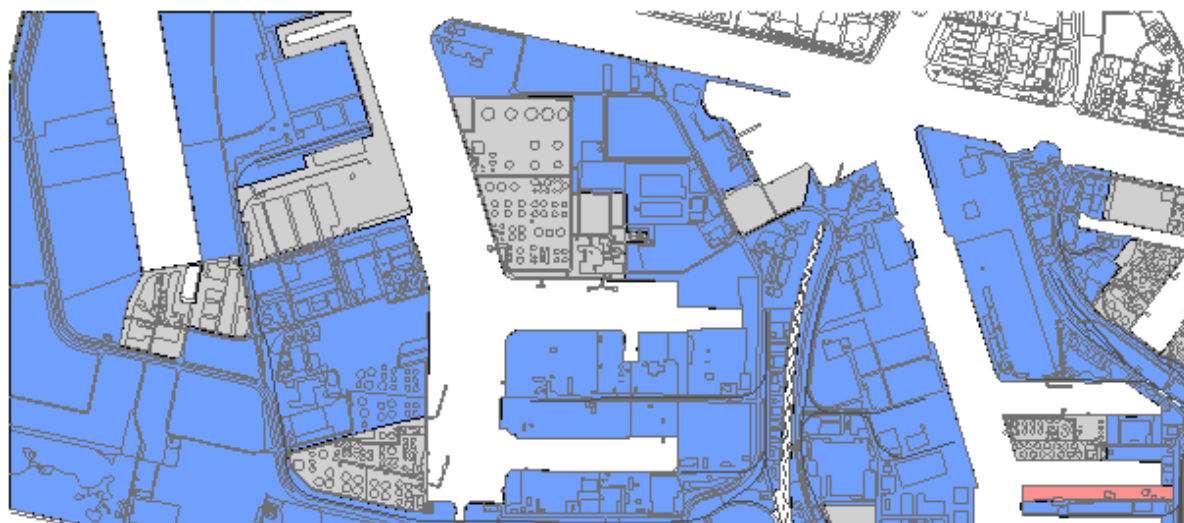
Deze Amsterdamse maximale waarden gelden evenwel niet voor Westpoort. De grond in dit gebied is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken. Daarom stelt de gemeente zich als doel deze grond schoon te houden en is voor dit gebied geen gebiedsspecifiek beleid ontwikkeld. Grond die toegepast wordt in dit gebied moet schoon zijn, ongeacht de bodemfunctie.

Het plangebied is in de jaren zestig en zeventig opgehoogd met (schoon) zeezand in een laagdikte variërend van 3 tot 5 meter. Ten tijde van de aanvankelijke inrichting van het gebied was de bodem dan ook nagenoeg schoon. In het plangebied hebben zich in de loop van de tijd bedrijven gevestigd die met hun activiteiten de bodem in min of meerdere mate belasten.

Op enkele plaatsen is de bodem verontreinigd met minerale olie. De omvang van de verontreinigingen is relatief klein. Deze verontreinigingen zijn veelal veroorzaakt door lek- en morsverliezen van tankinstallaties voor de opslag en distributie van brandstoffen. De meeste van deze verontreinigingen zijn reeds gesaneerd.

In het overige gedeelte van het plangebied vestigden zich havengebonden bedrijfsactiviteiten die in het algemeen niet bodembelastend zijn geweest.

Er is voor geheel Westpoort door de Dienst Milieu en Bouwtoezicht een bodemkwaliteitskaart opgesteld. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad.



Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

*blauw: grond klasse 1A : schone of MVR-grond met verhoogde gehalten EOX en minerale olie
rood: sterk verontreinigd
grijs: geen gegevens*

Er is geen aanleiding aan te nemen dat de bodemkwaliteit gevolgen heeft voor de uitvoering van het voorliggende bestemmingsplan (dat voor een substantieel deel reeds is gerealiseerd). De bodemkwaliteit zal eveneens bij de eventuele aanvragen voor omgevingsvergunningen aan de orde komen.



Stromboliweg

Hoofdstuk 13 Water

13.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

De waterparagraaf omvat ook de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen. De watertoets zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van het aspect water in ruimtelijke plannen.

13.2 Beleid en regelgeving

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de "Nota Anders omgaan met Water" en "Waterbeleid in de 21ste eeuw". Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

- een goede bescherming tegen overstroming;
- het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en

milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met het rijksbeleid is opgesteld.

Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren

Rijkswaterstaat is als beheerder van de grote wateren dagelijks bezig om al dat water in goede banen te leiden. Het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren beschrijft hoe Rijkswaterstaat zijn dagelijkse werk als waterbeheerder doet, namelijk:

- Door te beschermen tegen overstromingen en te zorgen voor voldoende, schoon en gezond water. Niet alleen voor mensen, maar ook voor planten en dieren.
- Door als vaarwegbeheerder de hoofdvaarwegen te onderhouden en het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden. Zo kunnen beroeps- en pleziervaart zich vlot en veilig bewegen.
- Door aandacht te besteden aan andere gebruiksfuncties van water. Denk hierbij aan het gebruik van water voor de visserij, voor recreatieve doeleinden, voor de bereiding van drinkwater en als koelwater voor de industrie.

Provinciaal Waterplan 2010-2015

Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het Waterplan vastgesteld. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie. In het Waterplan "Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water door middel van een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015

Het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) heeft op 26 november 2009 het Waterbeheerplan AGV vastgesteld. In het Waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft het hoogheemraadschap de huidige ecologische en chemische toestand van de waterlichamen binnen haar

Amerikahaven (vastgesteld)

beheergebied en de maatregelen die worden genomen om deze toestand te verbeteren.

Keur Amstel, Gooi en Vecht

De Waterschapswet bepaalt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. De aanleg van verhard oppervlak leidt in beginsel tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13 van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen. Het Dagelijks Bestuur van het hoogheemraadschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Veel handelingen in en nabij de kern- en (buiten)beschermingszones van waterkeringen zijn verboden. Sommige handelingen kunnen op basis van de Keur door het bestuur van het Hoogheemraadschap AGV vergund worden.

Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zogenoemd verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Dit bestemmingsplan is met in achtneming van het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 opgesteld.

De Waterbestendige Stad

In het Nationaal Waterplan is het voornemen opgenomen om het concept van meerlaagsveiligheid verder uit te werken. Dit concept houdt in dat de bescherming tegen overstromingen wordt opgebouwd uit drie lagen: voorkomen van overstromingen met sterke dijken, duinen en stormvloedkeringen; een ruimtelijke inrichting die bestand is tegen water en die slachtoffers en schade bij eventuele overstromingen zoveel mogelijk beperkt of voorkomt; tenslotte een adequate crisisbeheersing bij overstromingen. Het project "De waterbestendige Stad In Amsterdam" is één van de zes gebiedspilots in het Deltaprogramma Veiligheid. Het Westpoortgebied is één van de aandachtsgebieden waarvan het plangebied deel

uitmaakt. Hoewel de kans op een overstroming klein is, vanwege het beschermingsniveau (1:10.000 jaar) van de sluizen van IJmuiden, kunnen de gevolgen door de aanwezigheid van vitale, risicovolle en kapitaalintensieve bedrijven en infrastructuur (BRZO bedrijven, RWZI, Afval Energie Bedrijf, tunnels) enorm groot zijn. Het nemen van extra beschermingsmaatregelen zal in het vervolg van het project op perceel- en gebouwniveau worden uitgewerkt.

Waterbank

Haven Amsterdam, Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht hebben medio 2011 een overeenkomst gesloten inzake de instelling van de Waterbank Haven Amsterdam. Daarmee wordt de waterkwantiteit in het haven- en industriegebied Westpoort geregeld. Dempingen en verhardingen dienen te worden gecompenseerd. Het Hoogheemraadschap is waterbeheerder voor de niet bevaarbare wateren in Westpoort. Het buitendijks gebied van Westpoort en de zijhavens en wateren aan de zuidzijde van het Noordzeekanaal zijn grotendeels in beheer en in eigendom bij Haven Amsterdam; dit gebied maakt deel uit van het watersysteem van het Noordzeekanaal. Circa 25% van het beheergebied van Haven bestaat uit oppervlaktewater. Er is geen sprake van een wateropgave; dat wil zeggen dat het saldo van de Waterbank positief is (eind 2012). Met behulp van de watertoets dient bij de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan door het bevoegd gezag te worden bepaald of de waterhuishouding in balans is. Het watersysteem is echter groter dan het beheersgebied van Haven; dit omvat ook gebieden elders binnen en buiten Amsterdam. Er worden door Haven Amsterdam regelmatig wateren gedempt en/of gegraven; er worden ook regelmatig door Haven Amsterdam verhardingen verwijderd en/of aangebracht. Het wordt niet efficiënt geacht bij iedere demping of verharding één op één water compensatie te realiseren. Het wordt efficiënter geacht om het saldo van dempingen, verhardingen etc. bij te houden voor geheel Westpoort. Verder is het mogelijk om in geval van stedelijke ontwikkelingen waarbij ontgravingen en/of dempingen plaatsvinden afspraken te maken over compensatie elders, maar wel in hetzelfde watersysteem. Indien zo'n ontwikkeling plaatsvindt buiten Westpoort maar in hetzelfde watersysteem, heeft het de voorkeur dat compensatie binnen de eigen ontwikkeling plaatsvindt, maar is het mogelijk dat compensatie plaatsvindt door middel van (de overeenkomst inzake de instelling van) de Waterbank Haven Amsterdam.

Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015

De waterkering langs de Westpoortweg in het zuidwestelijke deel van het plangebied is in beheer bij het Hoogheemraadschap Rijnland.

Het Waterbeheerplan zal voornamelijk voor de planperiode van toepassing zijn. Rijnland geeft hierin aan wat de ambities zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. Meer dan voorheen ligt het accent op uitvoering. De drie hoofddoelen zijn veiligheid tegen overstromingen, voldoende water en gezond water. Voor wat betreft de veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn en blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijke toekomstige dijkverbeteringen. Voor wat betreft voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Rijnland wil daarbij dat het watersysteem op orde en toekomstvast wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Klimaatverandering leidt immers naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelstijging. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen.

Keur en beleidsregels Rijnland 2009

Er is per 22 december 2009 een nieuwe keur in werking getreden. De Beleidsregels zijn in 2011 geactualiseerd. Een nieuwe keur was nodig vanwege de totstandkoming van de Waterwet en de daarmee verschuivende bevoegdheden in onderdelen van het waterbeheer. Verder zijn aan de keur bepalingen toegevoegd over het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem. De

Amerikahaven (vastgesteld)

keur en beleidsregels maken het mogelijk dat Rijnland de taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De keur is een verordening voor:

- waterkeringen (onder anderen duinen, dijken en kaden);
- watergangen (onder anderen kanalen, rivieren, sloten, beken);
- andere waterstaatswerken (onder anderen bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan bij Rijnland ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Dit wordt geregeld in een watervergunning op grond van de keur. De keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de beleidsregels bij de keur is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.

13.3 Beschrijving effecten

13.3.1 Waternet

Waterkwantiteit

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen "waterneutraal" of "waterpositief" te worden uitgevoerd. Hiermee wordt een zodanige inrichting beoogd dat de afwenteling van problemen van (grond)waterkwaliteit of -kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen of verminderd. Eventuele problemen moeten, waar mogelijk, opgelost worden in het gebied waar ze ontstaan. In de Keur staat dat een initiatiefnemer het dempen van water één op één moet compenseren met oppervlaktewater. Voor een toename van het verharde oppervlak in stedelijk gebied met meer dan 1000 m² geldt dat een initiatiefnemer 10% van het extra te verharden oppervlak in waterberging moet omzetten. Het compenseren met fysiek oppervlaktewater is het uitgangspunt.

Alternatieve vormen van waterberging zijn alleen mogelijk wanneer het watersysteem op orde is en aangetoond wordt dat de alternatieve vorm van waterberging ten alle tijden zijn functie behoudt en qua beheer en onderhoud te handhaven is. Dat kan bijvoorbeeld door de ruimte voor water te combineren met andere functies. Als regenwater, afkomstig van een toename van het verharde oppervlak (wegen, daken), zodanig wordt afgevoerd of hergebruikt dat dit niet meer in het oppervlaktewatersysteem terecht komt, dan hoeft de aanleg van deze verharding niet gecompenseerd te worden in de vorm van open water. De wateraan- en afvoer moeten gegarandeerd blijven. Dit zal vorm krijgen via de waterbank. Daarbij zal het principe van demping en/of toename verhard oppervlak tegenover nieuw oppervlaktewater niet wezenlijk veranderen.

Riolering en regenwaterafvoer

Binnen de gemeente Amsterdam voert Waternet de rioleringstaak uit. Voor het rioolontwerp moet uiteindelijk een "watervergunning" aangevraagd worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van het rioolstelsel is dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Relatief schoon regenwater (daken/buurtwegen) wordt waar mogelijk hergebruikt (toiletspoeling, daktuinen) of kan rechtstreeks naar het oppervlaktewater/grondwater worden afgevoerd. Hemelwater afkomstig van wegen met een relatief lage verkeersintensiteit wordt voorgezuiverd met een lokale voorziening (door middel van een helofitenfilter / bezinkvoorziening / wadi = water afvoersystemen door infiltratie) alvorens het op het oppervlaktewater te lozen. Vervuild regenwater, afkomstig van hoofdwegen, drukke parkeerplaatsen en dergelijken wordt met een verbeterd gescheiden stelsel afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Op deze wijze wil Waternet de inzameling van afvalwater (gemeentelijke taak) en het zuiveren en lozen ervan (waterschapstaak) in samenhang benaderen.

Grondwater

Waternet heeft binnen de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak. Belangrijke doelstelling is dat bij nieuw in te richten gebieden voorkomen wordt dat er problemen met het grondwater ontstaan. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen verslechtering van de grondwaterstand en -stroming veroorzaken. Grondwateroverlast en/of grondwateronderlast in nieuwe gebieden, maar ook in de omliggende gebieden moeten worden voorkomen. De grondwaterstand mag ten opzichte van de huidige situatie niet verslechteren. Ondergrondse werken (kelders, parkeergarages, bergbezinkbassins) moeten waterdicht zijn en mogen de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan vijf dagen achtereenvolgens minder dan 0,50 meter onder het maaiveld staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd, geldt een norm van 0,90 meter. Met een grondwaterstandberekening moet de initiatiefnemer aantonen dat het plan aan de grondwaternorm voldoet.

Waternet verbiedt om nieuw in te richten gebieden met een stedelijke functie permanent te ontwateren middels drainage. Grondwateroverlast kan worden voorkomen door ophoging van het terrein, verbetering van de doorlatendheid van de bodem en door kruipruimteloos te bouwen. Er zijn in dit gebied freatische peilfilters aanwezig die periodiek door Waternet gemeten worden.

Waterkeringen

In het bestemmingsplangebied zijn geen waterkeringen aanwezig die ingevolge de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie Noord-Holland in het bestemmingsplan zouden moeten worden geregeld.

Er zijn wel de volgende secundaire waterkeringen met beschermingszones aan weerszijden ervan:

- ter plekke van de in-/uitgang van de spoortunnel;
- ter plekke van de Westpoortweg (in de zuidwestelijke hoek van het plangebied).

Deze zijn voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

Ecologie en inrichting van water

Een van ecologische doelen is de natuur in de stad te brengen, onder meer door de realisatie van een keten van natuurvriendelijke oevers. Naast een versterking van de "natte" ecologische functie dragen deze oevers bij aan de verbetering van de waterkwaliteit en aan de natuurbeleving van de stadsbewoner. Om een verbokkelend karakter van natte ecologische verbindingzones tegen te gaan (hetgeen ten nadele zou zijn voor de migratiemogelijkheden van de fauna) dienen maatregelen getroffen te worden om eventuele barrières te overbruggen en knelpunten op te lossen.

Materiaalgebruik

Het gebruik van uitlogende materialen leidt tot verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, waterbodems en grondwater. Het gebruik van dergelijke materialen dient voorkomen te worden gedurende de bouw- en gebruiksfase van bouwwerken maar ook bij inrichting en gebruik van de openbare ruimte. Emissies naar het oppervlaktewater van bitumeuze materialen, geïmpregneerd hout, lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan. Afhankelijk van de gebruikte (bouw)materialen kan een melding of een vergunning noodzakelijk zijn, vooral wanneer deze materialen in contact (kunnen) komen met (regen)water.

Beheer en onderhoud

Om de stabiliteit van oevers te beschermen moet men langs de wateren een vrijwaringszone vrijhouden van obstakels en van ongewenste activiteiten. Deze toegankelijkheid is noodzakelijk om het onderhoud

Amerikahaven (vastgesteld)

van het water vanaf de oever uit te kunnen voeren. Deze zone is tevens noodzakelijk om de afzet van baggerslib en maaisel mogelijk te maken. Bij primaire wateren dient dit onderhoudspad minimaal 5 meter breed te zijn.

13.3.2 Rijnland

Riolering en afkoppelen

Het zuidwestelijke deel van het plangebied is in beheer bij het Hoogheemraadschap Rijnland.

Overeenkomstig rijksbeleid geeft Rijnland de voorkeur aan het scheiden van hemelwater en afvalwater. De voorkeursvolgorde voor de omgang met afvalwater houdt in dat het belang van het milieu vereist dat:

- ontstaan van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- verontreiniging van afvalwater wordt voorkomen of beperkt;
- afvalstromen gescheiden worden gehouden (tenzij het niet gescheiden houden geen nadelige gevolgen heeft voor een doelmatig beheer van het afvalwater);
- huishoudelijk afvalwater en afvalwater dat daarmee wat biologische afbreekbaarheid betreft overeenkomt, worden ingezameld en naar een afvalwaterzuiveringsinrichting worden getransporteerd;
- ander afvalwater zo nodig na zuivering bij de bron wordt hergebruikt of lokaal zonodig na retentie of zuivering bij de bron in het milieu wordt gebracht.

De gemeente kan gebruik maken van deze voorkeursvolgorde bij de totstandkoming van het gemeentelijk rioleringsplan. De voorkeursvolgorde is echter geen dogma. De uiteindelijke afweging zal lokaal moeten worden gemaakt, waarbij doelmatigheid van de oplossing centraal moet staan.

Zorgplicht en preventieve maatregelen voor hemelwater

Rijnland wijst voor de verwerking van hemelwater op de zorgplicht en op het nemen van preventieve maatregelen. Het verdient aanbeveling daar waar mogelijk aandacht te besteden aan maatregelen bij de bron. Preventie heeft de voorkeur boven "end-of-pipe" maatregelen. Uitgangspunt is dat het te lozen hemelwater geen significante verslechtering van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater mag veroorzaken en emissie van vervuilende stoffen op het oppervlaktewater waar mogelijk, wordt voorkomen door bijvoorbeeld:

- duurzaam bouwen;
- toepassen berm- of bodempassage;
- toezicht en controle tijdens de aanlegfase en handhaving tijdens de beheerfase ter voorkoming van verkeerde aansluitingen;
- het regenwaterriool uit te voeren met (straat)kolken voorzien van extra- en slibopvang of zakputten (putten met verdiepte bodem) op tactische plekken in het stelsel;
- adequaat beheer van straatoppervlak, straatkolken en zakputten (straatvegen en kolken/putten zuigen);
- toepassen van duurzaam onkruidbeheer;
- bewoners, gebruikers en beheerders voor te lichten over de werking van de riolering en een juist gebruik hiervan;
- vermijden van vervuilende activiteiten op straat zoals auto's wassen en repareren en chemische onkruidbestrijding.

Daar waar ondanks de zorgplicht en de preventieve maatregelen het te lozen hemelwater naar verwachting een aanmerkelijk negatief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit, kan in overleg tussen gemeente en waterschap gekozen worden voor aanvullende voorzieningen, een verbeterd gescheiden stelsel of - als laatste keus - een aansluiting op het gemengde stelsel. De gemeente kan ook in overleg

met het waterschap kiezen voor een generieke "end-of-pipe" aanpak. Deze keuze moet expliciet worden gemaakt in het gemeentelijk rioleringsplan.



BP Terminal

13.3.3 Overig

Aanpassingen oppervlakte havenwater

Ten aanzien van het creëren van nieuw wateroppervlak en het onttrekken van bestaand wateroppervlak biedt dit bestemmingsplan flexibiliteit ten behoeve van de vestiging van havengebonden bedrijvigheid. Er is voor wat betreft de bestemmingsvlakken "Bedrijf - 1" en "Bedrijf - 2" door middel van de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid ontgraving ten behoeve van insteekhavens of inkassingen mogelijk. Evenzo is door middel van de toepassing van een wijzigingsbevoegdheid voor wat betreft het bestemmingsvlak "Water - 2" aanplemping van taluds ten behoeve van een nieuwe steigers of kades mogelijk. Hoe het geheel van ontgravingen en aanplempingen per saldo zal uitpakken is niet van te voren te bepalen. Er is met de waterbeheerders Rijkswaterstaat en Waternet overleg over een salderingsbeginsel.

Recreatieve functie

Water is een van de elementen die een stad aantrekkelijk maken. Havens zijn, met al het water, met het scheepvaartverkeer en de daar bijbehorende activiteiten en de bijzondere plant- en diersoorten, aantrekkelijk om toeristen, recreanten en passanten een mooie tijdsbesteding te bieden. Amsterdam

Amerikahaven (vastgesteld)

gaat in de komende jaren zijn best doen de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het havengebied te versterken. De gemeente zoekt hierbij samenwerking met de andere overheden uit de regio, maar ook met private partijen als ontwerpers, architecten, milieuorganisaties en horeca- en vervoersondernemers. Niet alles kan, want bedrijvigheid en de bijbehorende bijzondere veiligheidsvoorschriften zijn leidend. Maar er zijn zeker mogelijkheden om de unieke ligging van de haven een breder publiek te gunnen. Recreatie(vaart) mag een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet in de weg staan.

Hoofdstuk 14 Natuur en landschap

14.1 Algemeen

De effecten van bestemmingsplannen op beschermde gebieden en beschermde soorten moeten respectievelijk worden onderzocht en getoetst op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 en aan de Flora- en faunawet. De Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heeft in september 2010 de Natuurtoets bestemmingsplan Afrikahaven-Amerikahaven opgesteld (zie bijlage 10).

14.2 Resultaten onderzoek

Er wordt geconcludeerd dat er geen negatieve effecten op door de Flora- en faunawet beschermde soorten zijn te verwachten, mits de voorwaarden bij de reeds verleende generieke ontheffing voor de rugstreeppad en de drie orchideeënsoorten worden nageleefd. In die gevallen moeten mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgevoerd. Er moet ook bij de planning van werkzaamheden rekening worden gehouden met de kwetsbare perioden van de soorten. Het plangebied maakt geen deel uit van een beschermd gebied. Er zijn geen negatieve effecten op nabijgelegen gebieden van de ecologische hoofdstructuur te verwachten. Er behoeft geen (extra) ontheffing op grond van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

14.3 Natuurprojecten

Er worden incidenteel paddenpoelen gemaakt. Een aantal is tijdelijk om padden, zoals de rugstreeppad, weg te lokken bij een bouwterrein in de buurt. Gaan deze padden namelijk na een regenbui in een plas water op het bouwterrein zitten, dan moet de bouw worden stopgezet om de pad te beschermen.

Er zijn bij de Nieuw-Zeelandweg helofytenfilters gemaakt, waar vervuild water van de wegen op een natuurlijke manier in rietvelden wordt gezuiverd. In deze waterpartijen en rietvelden zitten veel broedvogels.

Hoofdstuk 15 Archeologie en cultuurhistorie

15.1 Algemeen

Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) heeft in april 2011 in opdracht van de Haven Amsterdam een archeologisch en cultuurhistorisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het plangebied "Amerikahaven". Het onderzoek is bedoeld om archeologische en cultuurhistorische waarden van het plangebied in kaart te brengen. Het archeologisch bureauonderzoek is als bijlage 11 toegevoegd aan deze toelichting.

15.2 Archeologie

De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwingrepen. De beleidskaart in bovengenoemde bijlage maakt onderscheid tussen een zone met een lage archeologische verwachting en een zone zonder archeologische verwachting (zie bijlage 11, blz. 19).

Voor de beleidszone zonder archeologische verwachting geldt een vrijstelling van verdere archeologische maatregelen. Voor de beleidszone met een lage archeologische verwachting geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder dan 4 m ÷ NAP. Dit is in het voorliggende bestemmingsplan met toepassing van de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" geregeld.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

15.3 Cultuurhistorie

In het plangebied zijn op basis van de bovengenoemde cultuurhistorische analyse drie deelgebieden te onderscheiden (zie bijlage 11, blz. 23).

IJ/Noordzeekanaal

Deze eeuwenoude waterweg vormt een landschappelijk en waterbouwkundig bouwwerk waarvan de bijzonder waarden en karakteristieken de grenzen van het plangebied overstijgen. Het IJ/Noordzeekanaal wordt gekenmerkt door de grootschaligheid met lange (zicht)lijnen. Een zorgvuldige omgang met deze waardevolle karakteristieken is ook binnen het plangebied Amerikahaven relevant.

IJpolders

De oorspronkelijke IJ-bodem is ingepolderd en vervolgens afgedekt met een dik pakket zand. De kades van de IJpolders evenwijdig aan het IJ/Noordzeekanaal zijn de buitengrenzen van de IJpolders. Van de ontginnings- en verkavelingsstructuren die dateren van de aanleg van de IJpolders zijn binnen het plangebied Amerikahaven geen landschappelijke kenmerken meer aan het oppervlak / op maaiveldniveau aanwezig.

Amerikahaven

De typologische herkenbaarheid van de grootschalige insteekhaven met vertakkingen voor de op- en overslag van onder meer olie en kolen, is van belang voor de leesbaarheid van de geschiedenis van de Amsterdamse haven. Deze typologische karakteristiek moet daarom zoveel mogelijk behouden blijven.

Hoofdstuk 16 Windturbines

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windturbines te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen. Dit streven is ook opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040.

De Amsterdamse haven is in de Structuurvisie aangewezen als locatie voor de realisatie van grote windturbines. Dit is in de gemeentelijk Windvisie "Ruimte voor windmolens in Amsterdam" nader uitgewerkt en daarin is Westpoort bestempeld als kansrijk voor windenergie. Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 17 juli 2012 ingestemd met de Amsterdamse windvisie. De gemeenteraad heeft op 19 september 2012 deze windvisie vastgesteld.

Er is tevens (in overeenstemming met de Amsterdamse windvisie) een Windvisie Westpoort opgesteld. Burgemeester en wethouders hebben deze vastgesteld bij besluit van 2 oktober 2012. Deze visie geeft een beeld van de ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen voor windturbines in Westpoort. Dit heeft geresulteerd in een aantal ordeningsprincipes en nieuwe zoeklocaties voor windturbines.

Deze Windvisie Westpoort is onderdeel van het Haven Amsterdam project "Uitbreiden capaciteit Windenergie Westpoort" waarmee Haven Amsterdam samen met het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA) de ambitie wil realiseren om het opgesteld vermogen aan windenergie in Westpoort uit te breiden van 65 MW naar een totaal van 100 MW. De Windvisie Westpoort is een actualisatie van de ruimtelijke visie windmolens Westpoort (2002) en levert nieuwe mogelijkheden op voor de uitbreiding van de capaciteit aan windenergie in Westpoort. De vervolgstappen in dit project zijn het onderzoeken van de meer gedetailleerde ruimtelijke inpasbaarheid, het bepalen van de financieringsstructuur (inclusief participatiemogelijkheden) en uiteindelijk de realisatie van de windturbines. Hierbij wordt samengewerkt met de Windcoalitie Amsterdam.

In de Windvisie Westpoort wordt verwoord dat windturbines van ongeveer 3MW zijn geordend volgens lijnen die hoofdzakelijk de richting van de havenbekkens volgen. De lijnen zijn gekoppeld aan infrastructuur, wegen, havenbekkens, of dijken. Zij kruisen elkaar niet en staan niet haaks op elkaar want dat zou ervoor zorgen dat de oriëntatie en de herkenning van de lijn er niet meer is. Daarnaast staan de turbines zoveel mogelijk in de openbare ruimte. Langs wegen staan zij bij voorkeur achter een bomenrij of op een zodanige afstand dat er een bomenrij kan worden toegevoegd. Alle lijnen eindigen op het Noordzeekanaal. Dit is nu nog niet mogelijk maar misschien wel in de toekomst. Alle eerste turbines van de lijn vormen samen een nieuwe lijn langs het Noordzeekanaal. Dit beeld zal nog krachtiger worden als turbines aan de overkant worden geplaatst. Op drie markante plekken langs het Noordzeekanaal staan solitaire windturbines met een hoogte van 135 meter. Deze turbine wordt in principe alleen gebruikt voor een solitaire locatie. Dit maakt deze turbine extra bijzonder.

Voor het eindbeeld zijn twee modellen gemaakt in de vorm van een tekening met lijnen die de ordeningsprincipes schematisch weergeeft. Model 2 heeft de voorkeur en geeft een beeld van wat er maximaal in Westpoort kan worden gerealiseerd. Er kunnen dan ook geen initiatieven meer worden toestaan die buiten het aangegeven gebieden vallen. Als turbines dicht op elkaar komen te staan beïnvloeden ze elkaar en neemt de windopbrengst af. Aantal en exacte plaats van de turbines vereisen een nadere uitwerking in de vervolgfase. Voor de zoeklocaties is globaal rekening gehouden met beperkingen zoals aanvliegroutes van Schiphol, vaarverkeer, externe veiligheid, primaire waterkeringen en kabels en leidingen. Voor de inpasbaarheid en concrete locatie is nader onderzoek nodig. De inschatting is dat niet alle locaties gerealiseerd kunnen worden maar dat de doelstelling van 100 MW voor Westpoort op basis van deze modellen gerealiseerd gaat worden.

Aan de hand van montages is het ruimtelijk beeld van de nieuwe lijnopstellingen beoordeeld op

herkenbaarheid en samenhang vanuit de omgeving en vanuit het gebied zelf. Vanuit de omgeving worden alle turbines ervaren als één cluster van windturbines, de verschillende modellen zijn nauwelijks van invloed. De nieuwe turbines leveren vanuit alle standpunten in de omgeving een acceptabel beeld doordat er op de voorgrond meestal bebouwing of groen staat en doordat de turbines nauwelijks boven het bestaande havensilhouet uitsteken. Geconcludeerd wordt dat Westpoort en windturbines bij elkaar horen en dat de turbines bijdragen aan de herkenbaarheid en identiteit. Het beeld van turbines past in het werklandschap van de haven met grootschalige objecten, schoorstenen en kranen. In het gebied zelf zijn de lijnen meestal wel als afzonderlijke lijnen te ervaren en rijdend langs de lijn geven ze een helder beeld. Zij dragen dan bij aan de oriëntatie in het gebied. Westpoort en de Brettenzone zijn zo ruim opgezet dat de turbines in volle omvang goed passen in het gebied.

Het plangebied is ook onderdeel van het haven- en industriegebied Westpoort. De gronden in het plangebied zijn primair bedoeld voor (havengebonden) bedrijvigheid. Dit houdt in dat de realisatie van windturbines deze primaire functies niet mag belemmeren. Het gaat in dat verband niet uitsluitend om geluid en externe veiligheid, maar ook om de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende terreinen (bijvoorbeeld slagschaduweffecten) en de mogelijkheden voor uitgifte van nieuwe terreinen. Bij nautische aspecten gaat het niet uitsluitend om mogelijk nadelige effecten op de gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen vaarwegen en op afmeermogelijkheden, maar ook om zaken als mogelijke verstoringen van het radarsysteem en zichtlijnen.

In Westpoort is inmiddels een aantal windturbines in lijnopstellingen en een enkele solitaire windturbine gerealiseerd. Er staan in het plangebied "Amerikahaven" één windturbine van 660 kW/65 meter ashoogte en acht windturbines van 3 MW/90 meter ashoogte. Vijf windturbines zijn gesitueerd langs de Australiëhavenweg (vier met een vermogen van 3MW en één met een vermogen van 660 kW). Drie windturbines staan in de noordoostelijke hoek van de Amerikahaven, noordelijk van de Australiëhaven (ieder met een vermogen van 3MW). Eén windturbine staat aan het noordelijke uiteinde van de Siciliëweg (met een vermogen van 3MW).

De bestaande windturbines in het plangebied zijn - met het oog op de actualiseringsplicht op grond waarvan het bestemmingsplan voor 1 juli 2013 dient te worden vastgesteld - in hun huidige omvang en op hun huidige lokatie bestemd/aangeduid. In een later stadium zal overeenkomstig de Windvisie Westpoort vergroting van het vermogen aan windenergie in het plangebied gestalte kunnen krijgen. In dat kader wordt dan ook bezien hoe zal worden voldaan aan de regelgeving op het gebied van de milieu-effectrapportage.

Aangezien een en ander nog niet is uitgewerkt, voorziet het voorliggende bestemmingsplan niet in de bijplaatsing c.q. upgradering van windturbines.

Hoofdstuk 17 Duurzaamheid

Duurzame bedrijvigheid vormt een steeds belangrijkere additionele bron van (hoogwaardige) werkgelegenheid en welvaart, zo staat in de Structuurvisie Amsterdam 2040 ("Economisch sterk en duurzaam"). Deze potentie wordt waargemaakt als de Amsterdamse regio inzet op de ontwikkeling van een sterk duurzaamheidscluster waarin bedrijven en instellingen actief zijn op het gebied van energiebesparing en inzet van duurzame energie. Haven Amsterdam biedt bij uitstek kansen voor de vorming van zo'n duurzaamheidscluster.

Het in het plangebied gevestigde bedrijf Afval Energiebedrijf (AEB) verwerkt afval uit Amsterdam en uit de regio, en heeft de beschikking over twee afvalverbrandingsinstallaties. Deze installaties gebruiken de bij de verbranding vrijkomende warmte voor het opwekken van energie.

Er vindt in geheel Westpoort grootschalige energieproductie plaats, zowel van windenergie als van biomassa en biobrandstof. Er staan in het plangebied acht windturbines van elk 3 MW en één windturbine van ieder 660 kW. Het streven is de capaciteit daarvan te vergroten (Windvisie Westpoort).

Er zijn volop kansen om de energieproductie te vergroten door toevoeging en/of upgradering van windturbines, versterking van het biomassacluster (productie-gebruikers), verdere verschooning van het vrachtwagenverkeer en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

Er is de planregels een ruime omschrijving opgenomen van het begrip "nutsvoorziening" (artikel 1 van de planregels) die ook ruimte laat voor de realisering van gebouwde voorzieningen ten behoeve van de opwekking van energie en/of ten behoeve van energiebesparing. De algemene planregels bieden ook ruimte voor voorzieningen ten behoeve van de opwekking van energie en/of energiebesparing.

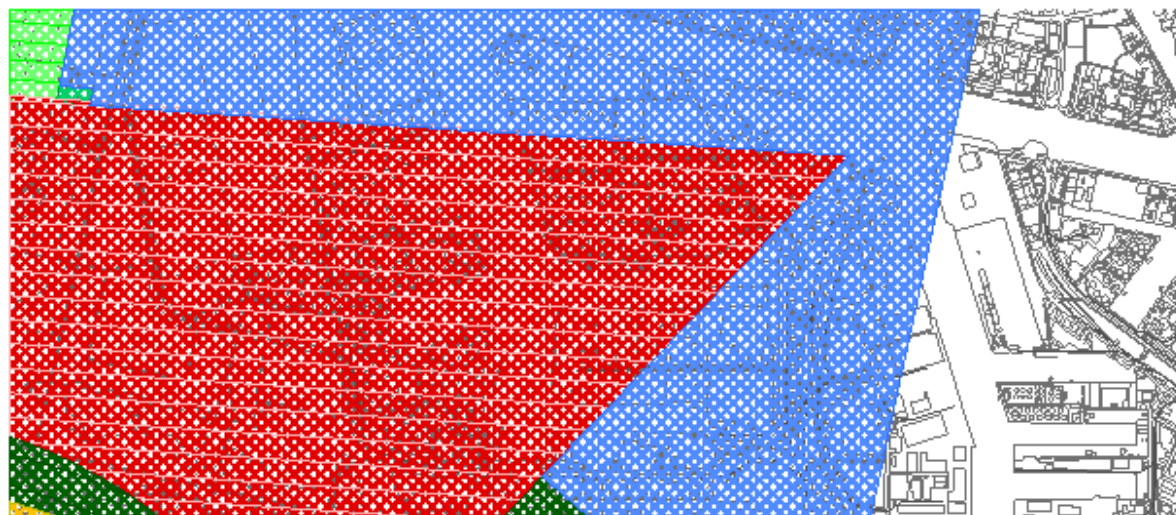
Er liggen initiatieven tot het aanleggen van een stoomleidingnet. Dit leidingnet dat een omvangrijk deel van het havengebied doorkruist, maakt een verbinding tussen bedrijven die stoom produceren als restwarmte en bedrijven die juist stoom nodig hebben voor hun productieproces. Door deze koppeling wordt een aanzienlijke energiebesparing mogelijk gemaakt. De planregeling, zoals hierboven beschreven, maakt de aanleg van dit stoomleidingnet mogelijk.



Oceanenweg

Hoofdstuk 18 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Er zijn in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) voor de omgeving van de luchthaven (onder meer) maximale hoogtes vastgesteld voor gebouwen en bouwwerken. Deze hoogtebeperkingen zijn nodig voor een veilig en obstakelvrij vliegverkeer en betreffen ook het onderhavige plangebied (zie onderstaand kaartje).



blauw gebied: max. hoogte 150 meter
bruin gebied: max hoogte oplopend van 60 meter naar 100 meter

De in het voorliggende bestemmingsplan bepaalde maximale bouwhoogte van gebouwen, in casu 50 meter, is lager dan de ter plekke geldende hoogtebeperkingen ingevolge het LIB. Hetzelfde geldt voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die maximaal 30 meter hoog mogen zijn.

Een aantal categorieën bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag evenwel hoger zijn dan de algemene maximale bouwhoogtes voor dergelijke bouwwerken. Dit is het geval voor havenkranen (maximale hoogte 110 meter), schoorstenen (maximale hoogte 110 meter) en overige technische installaties (maximaal 70 meter). Deze maximale bouwhoogtes overstijgen de maximale hoogtes zoals die ingevolge het LIB voor een deel van het plangebied gelden. Dit betreft het op bovenstaand kaartje met bruin aangegeven gebied. De Wet luchtvaart jo. het LIB biedt de mogelijkheid van een verklaring van geen bezwaar, te verlenen door de Minister van Infrastructuur en Milieu ten behoeve van de overschrijding van de hoogtebeperking(en). Deze verklaring kan bij de aanvraag van de desbetreffende omgevingsvergunning al dan niet worden verleend. Er wordt in de planregels bepaald dat een omgevingsvergunning ten behoeve van de bovengenoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die de maximale hoogte ingevolge het Luchthavenindelingbesluit Schiphol overschrijden, niet eerder mag worden verleend dan nadat daarvoor de eerdergenoemde verklaring van geen bezwaar is verkregen.

Een deel van het plangebied ligt tevens binnen de zone waar op grond van het LIB beperkingen gelden ten aanzien van bebouwing met gevoelige functies. Hier zijn geen nieuwe woningen, nieuwe woonwagens, nieuwe gebouwen met een onderwijsfunctie of nieuwe gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan. Het bestemmingsplan voorziet niet in dergelijke functies.

Er gelden ingevolge het besluit in het zuidwestelijke deel van het plangebied ook beperkingen waar het gaat om functies die vogels aantrekken. Het bestemmingsplan voorziet evenmin in dergelijke functies.

Er kan dan ook geconcludeerd worden dat het voorliggende bestemmingsplan niet in strijd is met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.



Windturbine aan de Australiëhavenweg

Hoofdstuk 19 Juridische planbeschrijving

19.1 Algemeen

Het bestemmingsplan (plankaart, planregels en plantoelichting) is in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Het plan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen.

Het bestemmingsplan is te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming verschijnen de planregels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker. Daarnaast is zoals gebruikelijk een "papieren" versie van het bestemmingsplan beschikbaar.

Deze paragraaf geeft een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de planregels en de plankaart. Daartoe worden in deze paragraaf de planregels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) plankaart verbonden zijn met één of meer planregels, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en planregels, vergezeld van een toelichting. De plankaart visualiseert de bestemmingen. De (digitale) plankaart vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking. De toelichting maakt in juridische zin ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en planregels.

19.2 Artikelgewijze toelichting

19.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Inleidende regels) worden de in de regels gehanteerde begrippen en de wijze van meten gedefinieerd. Het is de bedoeling begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten dienen te worden vastgesteld.

19.2.2 Bestemmingsregels

19.2.2.1 Bestemmingen Bedrijf - 1, - 2 en - 3

De bestemming "Bedrijf - 1" is gelegd op het grootste deel van het plangebied, met name op het "natte" deel van het plangebied dat specifiek is aangewezen voor havengebonden bedrijven, dat wil zeggen bedrijven die voor wat betreft aan- en/of afvoer van goederen mede afhankelijk zijn van het vervoer over water. Deze bestemming voorziet in de vestiging van havengebonden bedrijven tot en met categorie 5 van de bij de planregels behorende Staat van Inrichtingen, alsmede in alle bijbehorende voorzieningen. De maximale bouwhoogtes en maximale bebouwingspercentages staan aangegeven op de plankaart. Deze bedragen respectievelijk 50 meter en 75 %. De maximale bouwhoogte van havenkranen en schoorstenen is bepaald op 110 meter; die van overige technische installaties is bepaald op 70 meter. De bestemming "Bedrijf - 1" is ook gelegd op het (voormalige) ADM terrein en het bijbehorende water. Aldus voorziet het bestemmingsplan in het gebruik van het terrein ten behoeve van havengebonden bedrijvigheid en gedeeltelijke demping van de voormalige haven.

De overige bedrijfsgronden hebben de bestemmingen "Bedrijf - 2" of "Bedrijf - 3" gekregen. De bestemming "Bedrijf - 2" voorziet in beginsel eveneens in de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 5 van de Staat van Inrichtingen, maar dan niet specifiek voor havengebonden bedrijven. De bestemming "Bedrijf - 3" (voor de strook langs de Nieuw-Zeelandweg) maakt de aanwezigheid van bedrijven tot en met categorie 3 van de Staat van Inrichtingen mogelijk; voor deze bedrijven geldt ook niet de eis van "havengebondenheid". Ook hier zijn de maximale bouwhoogtes en maximale bebouwingspercentages op de plankaart aangegeven. Deze bedragen voor de gronden met de bestemming "Bedrijf - 2" respectievelijk 50 meter (zowel voor gebouwen als voor technische installaties; voor havenkranen en schoorstenen maximaal 110 meter) en 75 % en voor de gronden met de bestemming "Bedrijf - 3" respectievelijk 40 meter (eveneens zowel voor gebouwen als voor technische installaties) en 75 %.

Er was in het voorgaande bestemmingsplan "Amerikahaven e.o." voor een deel van de gronden met een bedrijfsbestemming een maximum bebouwingspercentage van 55% vastgesteld. Gelet op het huidige beleid dat is gericht op intensivering van de werkgebieden, en gelet op de omliggende ontwikkelingen in het Westpoortgebied wordt het maximum bebouwingspercentage voor alle gebieden met een bedrijfsbestemming in het voorliggende bestemmingsplan op 75% gesteld.

Er was in het voorgaande bestemmingsplan voor wat betreft de gronden met de bedrijfsbestemmingen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, een maximum bouwhoogte bepaald van 3 meter. Een dergelijke maximale hoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is in de praktijk nagenoeg altijd ontoereikend gebleken. De maximale bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is daarom gesteld op 30 meter.

De maximale bouwhoogtes voor havenkranen (maximale hoogte 110 meter), schoorstenen (maximale hoogte 110 meter) en overige technische installaties (maximaal 70 meter) overstijgen in een deel van het plangebied de maximale hoogtes zoals die ingevolge het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) gelden. De Wet luchtvaart jo. het LIB biedt de mogelijkheid van een verklaring van geen bezwaar, te verlenen door de Minister van Infrastructuur en Milieu ten behoeve van de overschrijding van de hoogtebeperking(en). Er wordt in de planregels bepaald dat een omgevingsvergunning ten behoeve van de bovengenoemde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die de maximale hoogte ingevolge het Luchthavenindelingbesluit Schiphol overschrijden, niet eerder mag worden verleend dan nadat daarvoor de eerdergenoemde verklaring van geen bezwaar is verkregen.

Burgemeester en wethouders kunnen voor alle gronden met een bedrijfsbestemming nadere eisen stellen ten aanzien van de situering en de hoogte van de bouwwerken.

Amerikahaven (vastgesteld)

Er is voor de gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1", "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3" een maximum bepaald van 30% van de brutovloeroppervlakte dat per vestiging mag worden benut voor kantoren.

De maximale oppervlakte kantoorruimte voor bedrijven is uitgedrukt in een percentage van de totale bedrijfsvloeroppervlakte. Dit is nadelig voor bedrijven die zich vooral danwel uitsluitend bezig houden met opslag in de open lucht en dus geen bedrijfsvloeroppervlak, als in het bestemmingsplan omschreven, kennen. Het is in het voorliggende bestemmingsplan voor dergelijke bedrijven mogelijk gemaakt een kantoorruimte te realiseren.

Voor de delen van het plangebied met de bestemming "Bedrijf - 3" is uitdrukkelijk bepaald dat (permanente) opslag in de open lucht niet is toegestaan.

De planregels voorzien in een bevoegdheid de bestemmingen "Bedrijf - 1" en "Bedrijf - 2" tot ten hoogste 10% van de aldus bestemde gronden te wijzigen in de bestemming "Water - 2" ten behoeve van de vergroting of "aanplemping" van de havenbekkens.

Tevens voorziet het bestemmingsplan in de vestiging van kleinschalige (zelfstandige) horeca.

Bijzondere vormen van (stedelijk gerelateerde) bedrijvigheid c.a.:

- Rioolwaterzuiveringsinstallatie Groote IJpolder (bestemming "Bedrijf - 2");
- Afval Energiebedrijf Amsterdam (AEB) (bestemming "Bedrijf - 2")
- Functieaanduidingen "windturbine".

Voor de gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1" en "Bedrijf - 2" geldt dat zij behoren tot zone I en zone II zoals die in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort worden onderscheiden. De gronden met de bestemming "Bedrijf - 3" behoren tot zone II zoals die in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort wordt onderscheiden (zie ook Hoofdstuk 11 Externe veiligheid):

- Voor "zone I" geldt dat hier primair ruimte moet worden geboden aan (nu al voor een deel aanwezige) risicobedrijven ("Bevi-bedrijven"). Deze zone wordt niet geschikt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande (niet-zelfredzame) risico-ontvangers (dit betreft het westelijke deel van het plangebied; zie het kaartje in paragraaf 11.1 Algemeen);
- "Zone II" moet beschikbaar blijven voor risicobedrijven, maar moet tevens plaats bieden aan arbeidsintensieve industrie. Daarom hebben risicobedrijven in deze zone minder uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden dan in zone I. Er is in deze zone geen ruimte voor de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande niet-zelfredzame functies (dit betreft het oostelijke deel van het plangebied; zie het kaartje in paragraaf 11.1 Algemeen).

Deze zones zijn op de plankaart aangeduid als "milieuzone - 1" en "milieuzone - 2".

Er wordt voor de daarmee samenhangende planregeling op het punt van de externe veiligheid verwezen naar hoofdstuk Hoofdstuk 11 Externe veiligheid, paragraaf 11.3 Planregeling.

19.2.2.2 *Bestemming Groen*

De bestemming "Groen" is uitsluitend gegeven aan een strook groen westelijk van de Australiëhavenweg (aan de kop van de Australiëhaven). Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd ten behoeve van de bestemming, behoudens ter plaatse van de aanduidingen "windturbine" ter plaatse van twee windturbines.

19.2.2.3 *Bestemming Verkeer - 1*

De bestemming "Verkeer - 1" is gelegd op de belangrijkste wegen in het plangebied. De interne ontsluitingswegen zijn meegenomen in de verschillende bedrijfsbestemmingen. Er kunnen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van de bouwwerken. De bestemming voorziet tevens in algemene zin in horecavestigingen in de categorieën Horeca I (fastfood) en Horeca IV (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven). Ter plekke van de aanduiding "windturbine" is een windturbines toegestaan.

19.2.2.4 *Bestemming Verkeer - 2*

De bestemming "Verkeer - 2" is gelegd op het spoorwegemplacement aan de zuidzijde van de Aziëhavenweg. Er kunnen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten behoeve van de bestemming. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van de bouwwerken. Deze bestemming is dusdanig ruim gelegd dat de realisering van het spoorwegemplacement ten zuiden van de Aziëhavenweg mogelijk is conform het daartoe door burgemeester en wethouders bij besluit van 25 november 2010 genomen projectbesluit ex artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening (oud). De overige havensporen ("ontsluitingssporen") in het plangebied zijn meegenomen in de verschillende bedrijfs- en verkeersbestemmingen.

19.2.2.5 *Bestemming Verkeer - 3*

De bestemming "Verkeer - 3" heeft betrekking op de Heilhaven in het noordoosten van het plangebied aan de Hornweg en de daar aanwezige bebouwing. De planregels voorzien in de aanwezigheid van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van de gebouwen.

19.2.2.6 *Bestemming Water - 1*

De bestemming "Water - 1" heeft betrekking op het in het bestemmingsplan begrepen deel van het Noordzeekanaal. Er mag ter plaatse niet worden gebouwd om aldus de vrije doorvaart te verzekeren.

19.2.2.7 *Bestemming Water - 2*

De bestemming "Water - 2" heeft betrekking op het "havenwater". Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming en de naastgelegen haventerreinen worden gebouwd (zoals kades en andere havenvoorzieningen). Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van deze bouwwerken. De bestemming kan ten behoeve van eventuele demping/aanplemping van delen van de havenbekkens worden gewijzigd in één van de bedrijfsbestemmingen.

19.2.2.8 *Dubbelbestemming Leiding - Gas*

Deze dubbelbestemming is gelegd op een strook ter breedte van 8-12 meter ter plaatse van de aanwezige gasleidingen. Deze leidingen zijn gelegen in het zuidelijke deel van het plangebied, nabij de Aziëhavenweg, en aan de westzijde van het plangebied langs de Westpoortweg, de Ruigoordweg en de Oceanenweg. Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemming(en). De dubbelbestemming gaat voor de onderliggende (hoofd)bestemming(en), hetgeen betekent dat de regels van die bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de regels van de dubbelbestemming.

Er mag ter plekke uitsluitend ten dienste van de dubbelbestemming worden gebouwd. Er kan met een omgevingsvergunning hiervan worden afgeweken voor de realisering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mits de belangen van de leiding niet worden geschaad en de leidingbeheerder is gehoord.

Deze dubbelbestemming geeft voorts een regeling ter bescherming van de gasleidingen in de vorm van het vereiste van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden die de leiding zouden kunnen schaden.

19.2.2.9 Dubbelbestemming Leiding - Olie

Deze bestemming is gelegd op de twee kerosineleidingen in het zuiden van het plangebied met een bijbehorende belemmeringsstrook ter breedte van 5 meter aan weerszijden van de leiding. De planregeling is verder conform die voor de gronden met de dubbelbestemming "Leiding - Gas".

19.2.2.10 Dubbelbestemming Leiding - Riool

Deze dubbelbestemming is gelegd op de hoofdtransportleidingen voor rioolwater. Er zijn geen nadere bouw- of gebruiksregels aan gekoppeld.

19.2.2.11 Dubbelbestemming Leiding - Water

Deze dubbelbestemming is gelegd op de hoofdtransportleidingen voor water. Er zijn geen nadere bouw- of gebruiksregels aan gekoppeld.

19.2.2.12 Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

Deze dubbelbestemming betreft de gronden waar sprake zou kunnen zijn van archeologische waarden en voorziet in een regeling ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden. Deze bestemming is primair aan de "onderliggende" bestemming.

19.2.2.13 Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming is gelegd op de secundaire waterkering langs de zuidzijde van de Westpoortweg en de secundaire waterkering langs de ingang van de spoortunnel en de bijbehorende beschermingszones aan weerszijden van de waterkeringen. De planregels bevatten terzake geen specifieke gebruiks- of bouwregels.

Voor het bouwen op en het gebruik van de gronden met deze dubbelbestemming geldt de regelgeving van Waternet of het Hoogheemraadschap van Rijnland. Werken zijn niet toegestaan zonder of in afwijking van een vergunning van Waternet of Rijnland, zie ook Hoofdstuk 13 Water).

19.2.2.14 Diverse aanduidingen

- Er is rond het industrieterrein Westpoort een geluidzone vastgesteld; deze is op de plankaart aangegeven met de gebiedsaanduiding "geluidzone-industrie 1".
- Er is rond twee industrieterreinen in Zaanstad een geluidzone vastgesteld; deze is op de plankaart aangegeven met de gebiedsaanduiding "geluidzone-industrie 2".
- De gebiedsaanduidingen "milieuzone - 1" en "milieuzone - 2" corresponderen met de desbetreffende zones in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort.
- De gebiedsaanduidingen "veiligheidszones - bevi" betreffen zones rondom Bevi-bedrijven (zie verder Hoofdstuk 11 Externe veiligheid 11.3 Planregeling).
- De windturbines zijn voorzien van de functieaanduiding "windturbine"; de daarom heen gelegen

veiligheidszones zijn voorzien van de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - windturbine 1" (plaatsgebonden risicocontour 10^{-5} voor beperkt kwetsbare objecten) en "veiligheidszone - windturbine 2" (plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} voor kwetsbare objecten).

- De gebiedsaanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" is gelegd op een 15 meter brede strook op de oevers direct langs het Noordzeekanaal. Bebouwing en opslag van materialen hoger dan 2.50 meter zijn daar uitsluitend via een binnenplanse afwijking toegestaan.

19.2.3 Algemene regels

Het derde deel (Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene procedureregels.

19.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 20 Handhaving

Het bestemmingsplan bevat een juridisch toetsingskader voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Om deze kwaliteit voor de planperiode te kunnen garanderen is vereist dat in de praktijk de planregeling strikt wordt toegepast en gehandhaafd.

In algemene zin geldt dan ook dat handhavend moet worden opgetreden tegen overtreding van het bestemmingsplan. Het groeiend besef van het belang van handhaving en de jurisprudentie in het bestuursrecht waarin steeds nadrukkelijk de beginselplicht tot handhaven wordt uitgesproken, maken een handhavingsbeleid noodzakelijk.

Een eerste vereiste voor een goede handhaving is een handhaafbaar bestemmingsplan. De planregeling moet zo opgesteld zijn dat deze bij de handhaving goed hanteerbaar is. Hierin voorziet de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen. De voorliggende planregeling is gebaseerd op de genoemde standaard.

Goede voorlichting en informatievoorziening dragen eveneens bij aan een verbetering in de naleving van de bestemmingsplannen. De digitale beschikbaarheid van het bestemmingsplan is hierbij van belang.



Siciliëweg

Hoofdstuk 21 Economische uitvoerbaarheid

Nagenoeg alle gronden waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, zijn eigendom van de gemeente Amsterdam. De gronden zijn in erfpacht uitgegeven.

De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan. Er wordt in dit geval afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gemeente Amsterdam eigenaar is van de grond. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van het kostenverhaal past binnen systeem van de Wet ruimtelijke ordening omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voor kostenverhaal voorop stelt. Erfpacht is een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Dit systeem biedt de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden, te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden.

Het voorgaande gaat niet op voor het (voormalige) terrein van de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM) en bijbehorende water in de noordoostelijke hoek van het plangebied. Deze gronden zijn sinds 1997 eigendom van twee vastgoedmaatschappijen.

De bestemmingsregeling voor deze gronden ingevolge het voorliggende bestemmingsplan komt overeen met die ingevolge het voorgaande bestemmingsplan. Voor zover er in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan sprake is van uitbreiding van bouwmogelijkheden, betreft dit uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De uitbreiding van de bouwmogelijkheden betreft daarmee niet de in artikel 6.2.1. Bro aangewezen bouwplannen (waarvoor een exploitatieplan of anterieure overeenkomst vereist is). Dus voor zover het gaat om wel in artikel 6.2.1. Bro aangewezen bouwplannen, in casu gebouwen, kan worden geconstateerd dat er "geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld" zoals bedoeld in artikel 9.1.20 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Dit artikel luidt: "Voor zover op grond van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 of 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bouwvergunning had kunnen worden verleend voor een bouwplan dat na 1 juli 2008 is aangewezen krachtens artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening en bij de herziening van dat bestemmingsplan na dat tijdstip geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, blijven de artikelen 6.12 tot en met 6.22 ten aanzien van een dergelijk bouwplan buiten toepassing".

Er kan worden geconcludeerd dat bovenaangehaald artikel uit de Invoeringswet van toepassing is. Een exploitatieplan c.q. anterieure overeenkomst is dan ook niet vereist.

Hoofdstuk 22 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

22.1 Overleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Regio Noord-West;
4. Ministerie van Defensie, Directie West;
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
6. Stadsregio Amsterdam;
7. Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied;
8. Burgemeester en wethouders van Zaanstad;
9. Burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
10. Dagelijks bestuur stadsdeel Nieuw-West;
11. Dagelijks bestuur stadsdeel West.

Reacties:

Provincie Noord-Holland (brief d.d. 18 juli 2012)

De provincie constateert dat bij het voorontwerp provinciale belangen in het geding zijn zoals die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en zijn verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie. De provincie acht het van belang dat er in Westpoort voldoende ruimte beschikbaar blijft voor bedrijven met grote milieuhinder en/of veiligheidsrisico's. Voorts zet de provincie in op de optimale benutting van de huidige haventerrein door verdichting, innovatie en herstructurering. Het bestaande havengebied dient voor 2020 niet uit te breiden. Het voorliggend bestemmingsplan is naar de mening van de provincie in dit opzicht in overeenstemming met het provinciaal beleid.

Beantwoording:

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

De provincie constateert dat het bestemmingsplan mede is gebaseerd op de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort. Er is overleg geweest tussen provincie en gemeente over de wijze waarop deze gebiedsvisie in het bestemmingsplan moet worden vertaald. De provincie constateert dat voor een groot deel aan de voorstellen van de provincie tegemoet is gekomen. De provincie is echter van mening dat de criteria voor het bepalen van de zelfredzaamheid in het bestemmingsplan ontbreken. Vertaling in een generieke eis, namelijk dat een beperkt kwetsbaar object niet hoger mag zijn dan 15 meter, is volgens de provincie ontoereikend. De zelfredzaamheid zou volgens de provincie per geval door de brandweer moeten worden beoordeeld waarbij de effecten die zich ter plaatse kunnen voordoen, moeten worden meegenomen. Deze effecten worden niet beschreven zodat toetsing niet mogelijk is, zo constateert de provincie.

Beantwoording:

Met betrekking tot het al dan niet toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten zijn in de gebiedsvisie per milieuzone verschillende criteria opgesteld. Ten behoeve van de vertaling hiervan in juridisch houdbare en goed uitvoerbare planregels is uitvoerig overleg gevoerd tussen Haven Amsterdam, Provincie Noord-Holland en de Amsterdamse Dienst Ruimtelijke Ordening en Dienst Milieu en Bouwtoezicht. Ook

de brandweer is hierbij betrokken geweest. Dit heeft geresulteerd in planregels die per milieuzone en per type (beperkt) kwetsbaar object verschillend zijn en zoveel mogelijk recht doen aan de uitgangspunten van de gebiedsvisie.

Allereerst kan worden opgemerkt dat het plangebied in beginsel is bestemd voor (havengebonden) bedrijvigheid, waarmee bij voorbaat de vestiging van in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort genoemde niet-zelfredzame functies (zoals woningen, instellingen voor basisonderwijs, gezondheidsinstellingen, buurthuizen e.d.) is uitgesloten.

Het begrip "zelfredzaamheid" wordt in de planregels uitsluitend gehanteerd als toetsingscriterium voor de toepassing van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in bepaalde gevallen ten behoeve van het toestaan van (beperkt) kwetsbare objecten. Dit is geen direct werkend criterium; er zal van geval tot geval een beoordeling plaatsvinden waarbij - zoals eveneens in de planregels is bepaald - de brandweer om advies moet worden gevraagd.

Er is in verband met de zelfredzaamheid in de bestemmingsplannen dus niet uitsluitend de eis van een maximale bouwhoogte van 15 meter opgenomen. Allereerst is in de gebiedsvisie een lijst van niet-zelfredzame functies opgenomen die op grond van de slechte zelfredzaamheid niet thuishoren in de havengebieden. De in deze lijst beschreven (beperkt) kwetsbare objecten zijn, gelet op de bedrijfsbestemming binnen de plangebieden Afrikahaven, Amerikahaven en Westhaven, dan ook in het geheel niet toegestaan. De enige functies die wel zijn toegestaan en mogelijk een slechte zelfredzaamheid kunnen hebben, zijn bedrijven en kantoren. Voor deze functies is in de gebiedsvisie - die mede in samenwerking met de brandweer is opgesteld - als criterium voor een goede zelfredzaamheid - een hoogte van maximaal vijf bouwlagen gehanteerd. Aangezien dit criterium niet "voldoende (objectief) begrensd" is en niet als zodanig in planregels kan worden vastgelegd, is het omgezet in de gelijkwaardige eis van een hoogtebeperking tot maximaal 15 meter (gebaseerd op een gemiddelde van 3 meter per verdieping).

PS: Er is bij de vaststelling van het bestemmingsplan alsnog voor gekozen terzake een maximum van vijf bouwlagen op te nemen.

De provincie acht verder de verantwoording van het groepsrisico onvoldoende concreet en expliciet. De verantwoording komt volgens de provincie ook niet overeen met bijlage 8 bij de gebiedsvisie en zou ook haaks staan op hetgeen in de gebiedsvisie wordt verwoord.

Beantwoording:

In de gebiedsvisie (tabel 4.1 - het EV-beleid per zone) staat het volgende over het groepsrisico:

"Indien voldaan wordt aan de ruimtelijke ambities voor de inrichting van het gebied en aan de normen voor het plaatsgebonden risico, wordt het groepsrisico verantwoord zoals omschreven in het Bevi, gebruik makend van de Gebiedsvisie Externe Veiligheid Westpoort."

In bijlage 8 van de gebiedsvisie is een voorbeeld van een verantwoording groepsrisico opgenomen, welke is opgebouwd uit dezelfde onderdelen als het Bevi voorschrijft. De verantwoording in de bestemmingsplannen volgt uiteraard ook de indeling van het Bevi en is dus ook conform de gebiedsvisie. Het gaat hier om bestemmingsplannen die dezelfde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken als de voorgaande plannen. Dat betekent dat de maximale personendichtheden in de plangebieden niet wijzigen als gevolg van de ruimtelijke besluiten en dat daardoor ook de hoogte van het groepsrisico niet zal wijzigen. In de risicoberekeningen die onderdeel uitmaken van de milieuvergunningen van de Bevi-bedrijven in de plangebieden zijn de personendichtheden reeds uitvoerig onderzocht en beschreven. Daarom wordt in de rapporten externe veiligheid en de ruimtelijke

Amerikahaven (vastgesteld)

onderbouwing van de conserverende plannen volstaan met een weergave van de hieruit resulterende hoogte van het groepsrisico (Fn-curve).

Vanwege de gelijkblijvende hoogte van het groepsrisico heeft het bevoegd gezag onderzoek naar aanvullende risicoreducerende bronmaatregelen of ruimtelijke maatregelen, anders dan welke zijn vastgelegd in de milieuvergunningen van de bedrijven of in de planregels die volgen uit de gebiedsvisie, niet nodig geacht. De verantwoordingen zijn naar de mening van het gemeentebestuur voldoende concreet en expliciet en in lijn met het Bevi en de gebiedsvisie opgesteld.

Er staat in de gebiedsvisie niet dat "een toename van het groepsrisico een gevolg zal zijn van de zonering". In de gebiedsvisie (tabel 4.1 - het EV-beleid per zone) staat hierover namelijk het volgende:

"Voor Westpoort is het aannemelijk dat de oriëntatiewaarde overschreden wordt door vestiging of uitbreiding van risicobronnen of risico-ontvangers, mits goed verantwoord. Door in te zetten op zelfredzaamheid (en bestrijdbaarheid) zijn overschrijdingen van de oriënterende waarde voor het Groepsrisico (waarvan het aannemelijk is dat deze voorkomen) te verantwoorden."

Op enkele plekken in de havengebieden wordt – reeds in de bestaande situatie – de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico overschreden. Deze overschrijding verandert niet door de te nemen ruimtelijke besluiten. Het bevoegd gezag acht dit verantwoord en heeft dat ook als zodanig opgenomen in de verantwoordingen voor het groepsrisico.

De provincie wijst erop dat wordt onderzocht of het mogelijk is een veiligheidscontour rondom het bedrijf Oiltanking vast te stellen. Indien daarvoor wordt gekozen, zal dit naar het oordeel van de provincie een plek in het bestemmingsplan moeten krijgen. De provincie heeft er vervolgens nog op gewezen dat er sprake is van een saneringssituatie (Oiltanking/Fetim) en dat op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen het bestemmingsplan voor dit deel van het plangebied niet kan worden vastgesteld zolang deze saneringssituatie niet is opgelost.

Beantwoording:

De terreinen van Oiltanking en Fetim in de zuidwestelijke hoek van het gebied zijn buiten de plangrens gehouden. Dit hangt samen met het feit dat ter plekke niet wordt voldaan aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het kantoor van Fetim is gelegen binnen de 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour rondom Oiltanking. Hiervoor dient ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen door de provincie een saneringsprogramma te worden vastgesteld. Zolang dit niet is gebeurd, kan het planologisch regime niet worden vastgesteld. Dientengevolge zijn beide genoemde terreinen buiten het onderhavige plangebied gehouden.

Rijkswaterstaat Noord-Holland (brief d.d. 26 juni 2012):

Rijkswaterstaat mist in artikel 1 de omschrijvingen van de begrippen "waterwegen", "waterberging" en "waterhuishouding" zoals vermeld in de bestemmingsomschrijving bij de bestemming "Water".

Beantwoording:

Genoemde begrippen worden voldoende duidelijk geacht en behoeven mede gelet op de plantoelichting geen nadere omschrijving. Overigens zijn de desbetreffende begrippen in de omschrijvingen bij de verschillende bestemmingen vervangen door de ruimere begrippen "water" en "waterstaatkundige voorzieningen"; het laatstbedoelde begrip is omschreven in artikel 1.

Rijkswaterstaat is kwaliteits- en kwantiteitsbeheerder van de rijkswateren in het plangebied. De

toelichting dient volgens Rijkswaterstaat dan ook te worden aangevuld met het Beheer- en ontwikkelplan van de Rijkswateren. Ook het hoofdstuk "Water" in de toelichting dient te worden aangepast.

Beantwoording:

Het hoofdstuk "Water" is aangepast. Daarin is nu ook melding gemaakt van het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren.

Rijkswaterstaat verzoekt aan te geven hoe de dienst alsnog bij het watertoetsproces wordt betrokken.

Beantwoording:

Het algemene kader waarbinnen ervoor wordt gezorgd dat het bergend vermogen van het watersysteem gelijk blijft, is de overeenkomst "Waterbank Amsterdam" tussen Haven Amsterdam, Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht waarin door middel van een saldobenadering wordt bereikt dat de bergingscapaciteit in stand blijft. De waterkwaliteitstoets vindt met name plaats in het kader van de vergunningverlening ingevolge de Waterwet. Initiatiefnemers moeten een vergunningaanvraag in het kader van de Waterwet doen indien zij willen lozen (vervuilende stoffen en/of warmte).

Rijkswaterstaat wijst op het Besluit algemene regels (Barro) en de legger met de vaarwegbegrenzing als bedoeld in het Barro. Er wordt verzocht de desbetreffende vrijwaringszone op de plankkaart en in de planregels op te nemen.

Beantwoording:

Er is in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vastgelegd dat vanwege de veiligheid van de scheepvaart moet worden gegarandeerd dat nieuwe ontwikkelingen langs de rijksvaarwegen de doorvaart van de scheepvaart niet belemmeren. Het gaat daarbij om de zichtlijnen voor de scheepvaart, het functioneren van bedienings- en begeleidingsobjecten en de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Daarvoor is langs het Noordzeekanaal ("zeehaventoegang") een zone van 40 meter aangegeven. Haven Amsterdam heeft de bepalingen aangaande deze zone beoordeeld en een risico-inventarisatie gemaakt. Ervan uitgaande dat de vaarweg van de scheepvaart 25 meter uit de oever is gelegen (in verband met de benodigde diepgang) is een strook van 15 meter bepaald langs het kanaal waarbinnen advies van de nautisch beheerder en de brandweer noodzakelijk is voor bouwwerken en de opslag van goederen en materialen hoger dan 2,50 meter boven het maaiveld. Dezelfde regeling is van toepassing op bebouwing c.a. op de hoekpunten ter plekke van de insteek van een aantal havenbekkens (ingevolge de Richtlijn Vaarwegen). Er is een gebiedsaanduiding "vrijwaringszone-vaarweg" gelegd op een 15 meter brede strook op de oevers direct langs het Noordzeekanaal. Burgemeester en wethouders kunnen hier - gehoord de nautisch beheerder en de brandweer - nadere eisen stellen aan de situering en de hoogte van gebouwen en aan de opslag van materialen e.d.

PS: Er is bij de vaststelling van het bestemmingsplan alsnog voor gekozen ter plaatse een bouwverbod met afwijkmogelijkheid op te nemen (na verplichte advisering door Centraal Nautisch Beheer, Rijkswaterstaat en brandweer).

Rijkswaterstaat stelt dat in de vrijwaringszone geen nieuwe ontwikkelingen zijn toegestaan die conflicteren met een veilige en vlotte doorvaart op de vaarweg. Wijzigingen binnen de vrijwaringszone kunnen slechts worden toegestaan na een schriftelijke verklaring van de vaarwegbeheerder, in casu Rijkswaterstaat Noord-Holland.

Beantwoording:

Amerikahaven (vastgesteld)

Het gemeentebestuur is van mening dat de stelling dat wijzigingen in de vrijwaringszone alleen zijn toegestaan na een schriftelijke verklaring van de vaarwegbeheerder, geen basis vindt in enige wettelijke bepaling.

Rijkswaterstaat wijst erop dat het Noordzeekanaal ook is geclassificeerd als "zeehaventoegang".

Beantwoording:

De toelichting (paragraaf 6.1) is in de gevraagde zin aangevuld.

Rijkswaterstaat wijst erop dat de vliegbewegingen van/naar de Helihaven de veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet in de weg mogen staan.

Beantwoording:

Gelet op de vlieghoogtes ter plekke van het water (tenminste 400 feet (ongeveer 120 meter); zie de toelichting paragraaf 6.4) zal een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet worden belemmerd.

Rijkswaterstaat wijst erop dat voor het plaatsen van windturbines op rijksterreinen mogelijk een vergunning van Rijkswaterstaat is vereist. De Beleidsregel plaatsen windturbines op, in of over rijkswaterstaatswerken is hierbij van belang. Er gelden voorkeursafstanden gemeten vanuit de rand van de verharding. Er wordt op gewezen dat er ook voorkeursafstanden gelden gemeten vanuit de rand van een vaarweg. Plaatsing van windturbines mag niet tot een onaanvaardbaar risico voor de verkeersveiligheid leiden en hinder voor radar- en communicatieapparatuur veroorzaken.

Beantwoording:

Het bestemmingsplan voorziet niet in bijplaatsing van nieuwe windturbines of upgrading van de bestaande windturbines.

Rijkswaterstaat stelt naar aanleiding van het in de toelichting vermelde op het punt van de recreatieve functie van het water dat het rijksbeleid is om beroeps- en recreatievaart zoveel mogelijk te scheiden. Recreatie mag een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet in de weg staan.

Beantwoording:

De toelichting (paragraaf 6.1) is in de gevraagde zin aangevuld.

Rijkswaterstaat wijst erop dat de begrenzing van de bestemming "Water - 1" voor een klein deel afwijkt van de ontwerplegger Rijkswateren.

Beantwoording:

De desbetreffende begrenzing tussen de vlakken met de bestemmingen "Water - 1" en "Water - 2" is aangepast.

Gemeente Zaanstad (brief d.d. 20 juni 2012):

De gemeente Zaanstad leest in de toelichting onder het kopje Havenvisie dat het streven erop is gericht op de bestaande haventerreinen de gewenste en realiseerbare groei in de Amsterdamse haven tot 2020 te accommoderen (een overslag van 125 miljoen ton goederen). De gemeente Zaanstad wijst erop dat er

in het rapport "Optimale benutting voor het Noordzeekanaalgebied" van wordt uitgegaan dat een overslag van 125 miljoen ton pas in 2026 wordt bereikt en niet al in 2020. Er is een scenario van hoge en een scenario van lage economische groei uitgewerkt. Er is door de overheden in de Metropoolregio Amsterdam voor gekozen om het hoge groeiscenario als uitgangspunt te nemen. Dit betekent dat er in het gebied achter de sluis in 2040 een overslag van iets meer dan 150 miljoen ton plaatsvindt (een overslag van 140 miljoen ton in 2034 en een overslag van 125 miljoen ton in 2026). De overheden in de Metropoolregio Amsterdam hebben afgesproken deze economische ontwikkelingen te monitoren en deze naast de scenario's te leggen en zo nodig bij te stellen. De gemeente Zaanstad ziet graag dat de desbetreffende tekst in de plantoelichting hierop wordt aangepast.

Beantwoording:

De desbetreffende passage in de toelichting is ontleend aan de Havenvisie waarin nog sprake was van 125 miljoen ton in 2020. De door de gemeente Zaanstad genoemde passage uit het rapport "Optimale benutting voor het Noordzeekanaalgebied" is ook in de toelichting verwerkt (zie paragraaf 4.4).

De gemeente Zaanstad leest in de plantoelichting dat het de bedoeling is de meest luidruchtige bedrijven zoveel mogelijk in het midden van het terrein te vestigen voor zover dat gelet op de bedrijfsvoering (bijvoorbeeld het gebruik van diepzeekades) mogelijk is. Op deze manier wordt getracht de beschikbare geluidsruimte binnen de geluidszone te optimaliseren. De gronden met de bestemming "Bedrijf-1" (tot en met milieucategorie 5) zijn echter niet zozeer in het midden van de bedrijventerreinen gesitueerd, maar veelal aan de noordkant tegen Zaanstad aan. Hierdoor heeft de milieuzonering uitsluitend voordelen richting Amsterdam. Inmiddels wordt door de gezamenlijke overheden in het Noordzeekanaalgebied gewerkt aan een Visie Noordzeekanaalgebied 2040. Eén van de dilemma's is een ongelijke verdeling van lusten en lasten. In dit licht is er op termijn in met name het oostelijke deel van het Noordzeekanaalgebied ter hoogte van Zaandam Zuid middels een aanpassing van de milieuzonering een mogelijkheid om deze afwenteling van lasten te nivelleren. De gemeente Zaanstad verzoekt dit in de plantoelichting op te nemen.

Beantwoording:

Bestemming "Bedrijf - 1" is niet uitsluitend nabij het kanaal (en dus nabij Zaanstad) geprojecteerd. Er is geen aanleiding nu al vooruit te lopen op de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 die nu nog onderwerp van discussie en overleg is.

Het valt de gemeente Zaanstad op dat in bijlage 1 bij de planregels sprake is van de milieucategorieën 1 tot en met 6. Het toestaan van de milieucategorieën 1 tot en met 3 strookt naar zijn mening niet met de wens om ruimte te creëren voor zwaardere industrie. De gemeente Zaanstad stelt voor de lage milieucategorieën waar mogelijk uit te sluiten. Categorie 6 gaat dan qua milieubelasting echter weer een stap te ver. Er wordt dan ook verzocht om maximaal milieucategorie 5 toe te staan.

Beantwoording:

De Staat van Inrichtingen behorende bij de planregels is de complete en algemeen gebruikte Amsterdamse lijst met bedrijven in alle milieucategorieën. Er is in de planregels bepaald dat voor wat betreft de gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1" en "Bedrijf - 2" bedrijven tot ten hoogste categorie 5 als aangegeven in de Staat van Inrichtingen zijn toegestaan en voor wat betreft de gronden met de bestemming "Bedrijf - 3" bedrijven tot en met categorie 3. Het bestemmingsplan voorziet dus niet in bedrijven van milieucategorie 6. Het wordt niet wenselijk geacht om bedrijven vermeld in de milieucategorieën 1 en 2 bij voorbaat uit te sluiten. Het gaat primair om het toestaan van havengebonden bedrijven; de mate van hinder wordt van secundair belang geacht (behoudens uiteraard het feit dat de toegestane categorie aan een maximum (categorie 3 danwel 5) is gebonden).

Amerikahaven (vastgesteld)

Verder constateert de gemeente Zaanstad dat vestiging van Bevi-bedrijven in gebieden met gebiedsaanduiding milieuzone-1 “zonder meer is toegestaan”. Dit is misschien ruimtelijk correct, maar er zal volgens de gemeente Zaanstad altijd nog een verantwoording van het groepsrisico bij de vestiging van een dergelijk bedrijf plaats moeten vinden.

Beantwoording:

In geval van de vestiging van een dergelijk bedrijf binnen milieuzone-1, zal tevens met toepassing van de algemene wijzigingsregels een "veiligheidszone-bevi" rondom het nieuwe Bevi-bedrijf op de plankaart moeten worden opgenomen. In dat kader zal een verantwoording van het groepsrisico onderdeel uitmaken van de afweging. Daarbij kan blijken dat de daadwerkelijke vestiging van het nieuwe Bevi-bedrijf in de voorgenomen vorm en in de gegeven situatie om redenen van externe veiligheid toch niet tot de mogelijkheden behoort. Verder kan worden opgemerkt dat uiteraard het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is.

Voorts wordt in het bestemmingsplan wel een uitspraak gedaan over de wijze waarop de zelfredzaamheid binnen het bestemmingsplan wordt geborgd, maar wordt niet gesproken over de eventuele invloed van ontwikkelingen binnen het plangebied op Zaans grondgebied en vice versa. Het is niet duidelijk hoe dit wordt geborgd. De gemeente Zaanstad verzoekt hier in de toelichting op in te gaan. De nog op te stellen Visie Noordzeekanaalgebied 2040 kan leiden tot aanpassing van de vigerende Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort. De gemeente Zaanstad ziet graag in het bestemmingsplan opgenomen hoe dit geregeld zal worden.

Beantwoording:

In de gebiedsvisie is het volgende opgenomen over aangrenzende gebieden:

“ Alle gebieden grenzend aan het beheersgebied van Westpoort worden bij besluitvorming met betrekking tot ontwikkelingen in Westpoort behandeld als zone III, tenzij in dit gebied een specifiek EV-beleid is vastgesteld, dan wordt met dat beleid rekening gehouden. Dus als PR-contouren of invloedsgebieden die samenhangen met activiteiten binnen Westpoort over de aangrenzende gebieden gaan, wordt het gebied buiten Westpoort beschouwd als een zone-III gebied zoals in deze visie beschreven.

Daarnaast wordt altijd uitgegaan van artikel 12 lid 2 van het Bevi: “Alvorens het bevoegd gezag een besluit als bedoeld in het eerste lid vaststelt, voert dat bevoegd gezag overleg met burgemeester en wethouders van de gemeenten waarvan het grondgebied geheel of gedeeltelijk ligt binnen het invloedsgebied van de desbetreffende inrichting”. Dit laatste geldt ook voor een PR-contour en/of invloedsgebied die vanuit omliggende gemeenten over Westpoort valt.”

Omdat het hier om bestemmingsplannen gaat waarin geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, blijven de groepsrisico's hetzelfde als in de vigerende situatie. Als er binnen Westpoort een nieuw Bevi-bedrijf (of uitbreiding ervan) wordt toegestaan, zal Amsterdam bij het afgeven van de vergunning rekening houden met de gevolgen voor de omliggende gebieden, waaronder Zaanstad. Anderzijds moet Zaanstad bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening houden met de reeds aanwezige risicobedrijven en de daarmee samenhangende risico's.

Het gemeentebestuur ziet op dit moment geen aanleiding voor de veronderstelling dat de gebiedsvisie aangepast dient te worden naar aanleiding van de Visie 2040 voor het Noordzeekanaalgebied.

De gemeente Zaanstad wijst er ook op dat het gestelde in de plantoelichtingen bij de bestemmingsplannen Westhaven en Amerikahaven met betrekking tot het bedrijf Chemtura niet helemaal overeenkomt. In het bestemmingsplan Amerikahaven wordt een 1% letaliteitsgrens van 925

meter vermeld die in het bestemmingsplan Westhaven ontbreekt. Daarin wordt alleen de afstand van 1060 meter genoemd. Deze teksten zouden volgens de gemeente Zaanstad gelijk moeten worden getrokken.

Beantwoording:

De desbetreffende tekst in de toelichting bij het onderhavige bestemmingsplan Amerikahaven is de meest recente. De toelichting bij het bestemmingsplan Westhaven is hierop aangepast.

De gemeente Zaanstad wijst er verder op dat wordt gesproken van vergroting of aanplemping van havenbekkens in de bestemming "Water". Volgens de gemeente Zaanstad wordt mogelijk de bestemming "Water - 2" bedoeld, zijnde de gegraven havenbekkens.

Beantwoording:

Er wordt inderdaad de bestemming "Water - 2" bedoeld. Dit is aangepast.

De gemeente Zaanstad constateert dat voor wat betreft de op de plankaart aangegeven geluidszones niet wordt aangegeven op welke industrieterreinen deze geluidszones betrekking hebben. In de bijbehorende planregels zijn ook geen aanduidingsregels "geluidzone-industrie" opgenomen. Ook de toelichting biedt volgens de gemeente Zaanstad niet de gewenste duidelijkheid. In de toelichting wordt geen onderscheid gemaakt tussen "geluidzone-industrie-1" en "geluidzone-industrie-2". De gemeente Zaanstad leidt uit de ligging van de desbetreffende zones af dat in het bestemmingsplan met "geluidzone-industrie"-1 de zone rondom het bedrijvenpark Westzanerpolder (tegenwoordig Hoogtij genoemd) wordt bedoeld. De ligging van de geluidzone Bedrijvenpark Westzanerpolder is door Zaanstad vastgesteld bij koepelbestemmingsplan "Geluidzone Bedrijvenpark Westzanerpolder". Gelet op het bepaalde in artikel 40 Wet geluidhinder verzoekt de gemeente Zaanstad deze zone voor zover liggend in de gemeente Amsterdam middels onder meer het bestemmingsplan Amerikahaven vast te stellen en deze zone niet alleen op de plankaart op te nemen, maar ook in de planregels een aanduidingsregel op te nemen waarin de zone expliciet wordt genoemd. Vanwege de kenbaarheid van de zones ziet de gemeente Zaanstad ook graag dat ten aanzien van de andere zones in de planregels een bepaling wordt opgenomen die aangeeft welke zone/industrieterrein met de desbetreffende aanduiding op de verbeelding correspondeert. Om verwarring te voorkomen ziet de gemeente Zaanstad graag, indien mogelijk, dezelfde zone op de afzonderlijke verbeeldingen van de verschillende bestemmingsplannen voor het havengebied met hetzelfde nummer aangeduid.

Beantwoording:

Er is op de plankaart aangegeven welke geluidzone wordt aangeduid. Er is op de plankaarten bij de verschillende bestemmingsplannen voor het havengebied zoveel mogelijk een eenduidige nummering van de verschillende geluidszones gehanteerd. De planregels omvatten een omschrijving van het begrip "geluidzone - industrie".

Daarnaast is het plan voorgelegd aan de volgende overlegpartners:

1. Kamer van Koophandel Amsterdam;
2. Prorail, Regio Randstad-Noord;
3. NS, regio Randstad-Noord;
4. Waternet;
5. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
6. Milieucentrum Amsterdam;
7. KPN Telecom;
8. NV Nederlandse Gasunie.

Amerikahaven (vastgesteld)

Reacties:

Kamer van Koophandel (brief d.d. 21 juni 2012):

De Kamer van Koophandel is voorstander van intensivering en herstructurering van het plangebied teneinde uitbreiding van de gevestigde bedrijven en vestiging van nieuwe bedrijven mogelijk te maken. De Kamer onderschrijft de verhoging van het maximale bebouwingspercentage van 55 naar 75%. De Kamer staat ook positief tegenover het toestaan van bouwhoogtes die verhoging van opslagloodsen faciliteren. Het is de Kamer echter niet duidelijk of de maximale bouwhoogtes ook voldoende zijn voor de overslagactiviteiten in het gebied.

Beantwoording:

De planregels voorzien voor havenkranen en technische installaties in het voor havengebonden bedrijven aangewezen ("natte") deel van het plangebied (bestemming: "Bedrijf - 1") in grotere hoogtes dan de op de plankaart aangegeven maximale bouwhoogtes (respectievelijk maximaal 110 meter en maximaal 70 meter). Deze zijn toereikend voor de overslagactiviteiten.

De Kamer van Koophandel is voorts van mening dat de milieu- en geluidsruimte toereikend moet zijn voor een verdere groei en intensivering van de haven. De milieucategorieën zijn volgens de Kamer van Koophandel voldoende flexibel. De Kamer ziet graag het in de toelichting vermelde onderzoek tegemoet waarin wordt onderzocht in hoeverre de huidige geluidszonering voldoende ruimte biedt aan de groei van de haven.

Beantwoording:

Bedoeld onderzoek zal te zijner tijd beschikbaar zijn voor de Kamer van Koophandel.

Waternet (brief d.d. 30 juli 2012)

Waternet verzoekt (namens het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) om in de plantoelichting op te nemen dat er een overeenkomst is betreffende de Waterbank Haven Amsterdam die op 7 juli 2011 is ondertekend door Rijkswaterstaat, Haven Amsterdam en Waternet/Amstel Gooi en Vecht. Hierin is afgesproken dat bij het vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan wordt bepaald of de waterhuishouding binnen het plan in balans is. Waternet verzoekt om in het bestemmingsplan de waterbankovereenkomst te borgen en een actueel saldo water/verhard/onverhard per peilgebied op te nemen. Op het moment dat bij een ontwikkeling verharding, demping of het graven van water plaatsvindt, zal dit moeten voldoen aan de waterbankovereenkomst en zal het saldo water/verhard/onverhard aangepast moeten worden. Daarnaast wil Waternet in het bestemmingsplan een doorkijk naar toekomstige ontwikkelingen die in het plangebied worden mogelijk gemaakt voor toename aan verharding, dempingen en het graven van water.

Waternet wijst verder op de nota Waterbestendige Stad. Dit betreft één van de gebiedspilots uit het Deltaprogramma Veiligheid. Daarin is ook het Westelijk Havengebied beschouwd. Uit een risico-analyse blijkt een overstromingskans in het gebied. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen geanalyseerd om de waterveiligheid op lokaal niveau te verbeteren (zoals het beschermen van bestaande vitale risicovolle objecten op perceels- of gebouwniveau en het perceelsgewijs voldoende ophogen). Waternet verzoekt zo mogelijk de oplossingsrichtingen in het bestemmingsplan vast te leggen.

Beantwoording:

Er is in de toelichting een passage over de Waterbank toegevoegd. Er is in de toelichting eveneens melding gemaakt van de "Waterbestendige Stad" (zie paragraaf 13.2).

Brandweer Amsterdam-Amstelland (brief d.d. 20 juli 2012)

De brandweer wijst op de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort die is opgesteld omdat er in het plangebied sprake is van veel activiteiten die vallen onder de wettelijke regelgeving met betrekking tot externe veiligheid. De brandweer raadt aan de omschrijvingen van de aan deze visie gerelateerde begrippen "milieuzone" en "bevi-zone" in artikel 1 ("Begrippen") op te nemen.

Beantwoording:

Genoemde begrippen worden uitvoerig uitgelegd in de plantoelichting; in de planregels worden de desbetreffende aanduidingen voorzien van een uitgebreide regeling met betrekking tot de toelaatbaarheid van bevi-inrichtingen enerzijds en de toelaatbaarheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten anderzijds (zie ook het schema in paragraaf 11.3). Een eenduidige begripsomschrijving is niet te geven.

De brandweer wijst er verder op dat de veiligheid een steeds belangrijkere plaats krijgt in de ruimtelijke ordening. Er wordt verwezen naar de Nota Ruimte en naar de Structuurvisie Amsterdam. Dit sluit aan bij de streven van de brandweer in ruimtelijke plannen structureel aandacht te besteden aan de fysieke veiligheid. Inzicht in de risico's verbetert de kwaliteit van de besluitvorming. Daarom bepleit de brandweer het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. Daarin kan worden aandacht worden besteed aan:

- de bestrijdbaarheid van branden en incidenten en de mogelijkheden voor hulpverlening;
- de vluchtmogelijkheden en mogelijkheden tot vergroting van de zelfredzaamheid;
- de locaties met minder zelfredzame personen (zoals zorginstellingen, kinderdagverblijven en scholen);
- de tweezijdige bereikbaarheid van panden en deelgebieden voor hulpdiensten c.a. (af te stemmen met de brandweer).

Beantwoording:

Er is geen sprake van het toestaan van nieuwe minder-zelfredzame danwel niet-zelfredzame functies in het plangebied. De planregeling voorziet - al naar gelang de locatie binnen het plangebied - in geval van het toestaan van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten enerzijds en het toestaan van nieuwe Bevi-bedrijven in een toets op het aspect "zelfredzaamheid" waarbij de brandweer dient te adviseren. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor de tegemoetkoming aan de door de brandweer vermelde aandachtspunten.

Gasunie (brief d.d. 20 juni 2012):

De Gasunie wijst erop dat er in het plangebied drie 40 bar regionale aardgastransportleidingen liggen. Tevens zijn in het plangebied twee gasontvangststations gelegen (aan de noordzijde van de Aziëhavenweg en aan de noordzijde van de Oceanenweg). De Gasunie verzoekt om redenen van veiligheid de twee gasontvangststations en bijbehorende gronden de bestemming "Bedrijf-Gasontvangststation" te geven.

Binnen de gronden met de dubbelbestemming "Leiding-Gas" liggen drie afsluiterschema's. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van het gevaar voor personen en goederen dient de belemmeringstrook ter hoogte van de afsluiterschema's 4 meter aan weerszijde van het schema te zijn.

Amerikahaven (vastgesteld)

De Gasunie verzoekt om de bouwregels bij de dubbelbestemming "Leiding-Gas" in die zin aan te passen dat bouwwerken ten behoeve van de leiding zonder meer kunnen worden gerealiseerd.

Ten slotte wijst de Gasunie erop dat in de toelichting ten aanzien van de externe veiligheid buisleidingen nog sprake is van "categorie I objecten". Er wordt nu echter uitgegaan van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Beantwoording:

De afsluiterschema's vallen binnen de strook met dubbelbestemming "Leiding - Gas" die voldoende breed is. Het gasontvangstation is ook in dubbelbestemming "Leiding-Gas" meegenomen onder aanpassing van de bijbehorende bouwregels in die zin dat deze nu tevens voorzien in de voor de gasleiding benodigde bebouwing, waaronder gasontvangstations.

De toelichting c.a. is voor wat betreft het gebruik van de term "categorie I objecten" als volgt aangepast: "Deze gasontvangstations liggen binnen het gebied met de bestemming "Bedrijf-1". Op grond van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer van 19 oktober 2007, paragraaf 3.2.2, artikel 3.12, moet rond deze stations een veiligheidsafstand ten opzichte van buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten in acht worden genomen. Op basis van de ontwerpcapaciteit (minder dan 40.000 m³/uur) geldt voor deze stations een veiligheidsafstand van 15 meter voor kwetsbare objecten en 4 meter voor beperkt kwetsbare objecten. De bestemming "Bedrijf-1" voorziet niet in dergelijke objecten. Een nadere planregeling is op dit punt dan ook niet nodig." (zie paragraaf 11.2.8).

22.2 Inspraak

Het concept ontwerpbestemmingsplan is tegelijkertijd met het overleg ingevolge artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan:

1. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
2. Ondernemersvereniging Westpoort.

Er zijn geen reacties ontvangen.

22.3 Behandeling van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 21 maart 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn zienswijzen ingediend door:

1. Afval Energie Bedrijf Amsterdam
2. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
3. BP Amsterdam Terminal
4. Burgemeester en wethouders van Zaanstad

De zienswijzen zijn bijgevoegd als Bijlage 12 Zienswijzen. Er wordt voor de beantwoording van de zienswijzen verwezen naar Bijlage 13 Nota beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Amerikahaven.