

Afrikahaven

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
Hoofdstuk2	Bevoegdheidsverdeling	9
Hoofdstuk3	Plankader	11
3.1	Plangrens	11
3.2	Beschrijving van het plangebied	11
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	Ruigoord	25
Hoofdstuk7	Golfterrein	27
Hoofdstuk8	Verkeer	29
8.1	Scheepvaartverkeer	29
8.2	Autoverkeer	29
8.3	Openbaar vervoer	30
8.4	Langzaam verkeer	31
8.5	Parkeren	31
Hoofdstuk9	Mer/mer-beoordeling	33
Hoofdstuk10	Milieuzonering	35
Hoofdstuk11	Geluid	37
Hoofdstuk12	Luchtkwaliteit	39
12.1	Algemeen	39
12.2	Resultaten onderzoeken	39
Hoofdstuk13	Externe veiligheid	43
13.1	Algemeen	43
13.2	Resultaten onderzoeken	46
13.3	Planregeling	55
Hoofdstuk14	Bodem	59

Hoofdstuk15	Water	61
15.1	Algemeen	61
15.2	Beleid en regelgeving	61
15.3	Beschrijving effecten	65
Hoofdstuk16	Natuur en landschap	69
16.1	Algemeen	69
16.2	Resultaten onderzoeken	69
16.3	Natuurprojecten	69
Hoofdstuk17	Archeologie en cultuurhistorie	71
17.1	Algemeen	71
17.2	Archeologie	71
17.3	Cultuurhistorie	71
Hoofdstuk18	Windturbines	73
Hoofdstuk19	Duurzaamheid	75
Hoofdstuk20	Luchthavenindelingbesluit Schiphol	77
Hoofdstuk21	Juridische planbeschrijving	79
21.1	Algemeen	79
21.2	Artikelgewijze toelichting	79
Hoofdstuk22	Handhaving	85
Hoofdstuk23	Economische uitvoerbaarheid	87
Hoofdstuk24	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	89
24.1	Overleg artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening	89
24.2	Inspraak	100
24.3	Behandeling van zienswijzen	100

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.



Westpoortweg

Hoofdstuk 3 Plankader

3.1 Plangrens

Het plangebied wordt begrensd door:

- aan de noordkant de grens met de gemeente Zaanstad (gelegen midden in het Noordzeekanaal);
- aan de west- en zuidkant door de grens met de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
- aan de zuidoostkant door de noordwestelijke grens van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Sloterdijk IV";
- aan de oostkant door de westelijke grens van het plangebied "Amerikahaven" waarvoor momenteel eveneens een bestemmingsplan in voorbereiding is.



situering plangebied Afrikahaven

3.2 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Afrikahaven bestaat hoofdzakelijk uit het gelijknamige havenbekken en de aansluitende kleinere havenbekkens Zanzibarhaven, Madagascarhaven en Mauritiushaven, alsmede een klein deel van de Amerikahaven (inclusief Alaskahaven). Het plangebied omvat verder de daaromheen gelegen bedrijfsgronden met grootschalige bedrijfsbebouwing c.a.

Het noordelijk deel van het gebied wordt vooral benut voor de grootschalige opslag en overslag van kolen en olie. In het noordoostelijke deel van het plangebied vindt containeroverslag plaats.

Het zuidelijke deel van het plangebied ("Atlaspark") heeft vooral een functie ten behoeve van de distributie.

Grote delen van het plangebied zijn nog niet in gebruik genomen voor bedrijfsfuncties.

Het plangebied omvat tevens de "kunstenaarsenclave" Ruigoord aan de voet van de Afrikahaven (zie verder Hoofdstuk 6 Ruigoord) en het terrein van de Amsterdamse Golfclub in het zuiden van het plangebied (zie verder Hoofdstuk 7 Golfterrein).

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 "Afrikahaven e.o." dat op 18 februari 1998 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben het bestemmingsplan bij besluit van 23 juni 1998 goedgekeurd. De goedkeuring is bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 21 december 2000 onherroepelijk geworden.

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt (aan de noordoostzijde en de zuidoostzijde van het plangebied) tevens delen van 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 vervangt ook (aan de zuidzijde van het bestemmingsplangebied) een klein deel van het Algemeen Uitbreidingsplan van 1938.

Het voorliggende bestemmingsplan is in grote lijnen conform het voorgaande bestemmingsplan "Afrikahaven e.o.". De voorgaande planregeling is aangepast aan gewijzigd beleid en aan recente ontwikkelingen in het plangebied.

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.

De toenmalige Amsterdamse wethouder van Economische Zaken Den Uyl besloot in 1964 het plangebied te bestemmen tot haventerrein voor de Afrikahaven. Er zou onder meer petrochemische industrie moeten worden gevestigd. Het plangebied behoorde destijds tot het grondgebied van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude. De raad van die gemeente stelde in 1968 een bestemmingsplan vast waarin het gebied rond het dorp Ruigoord werd bestemd als industrieterrein. Het dorp Ruigoord zou moeten verdwijnen. De grondbezitters van de Houtrakpolder werden uitgekocht, en de bewoners werden gedwongen te verhuizen. Het gebied rond Ruigoord werd met zand opgespoten.

De plannen voor de aanleg van de haven de realisering van petrochemische industrie werden ten gevolge van de oliecrisis niet uitgevoerd. Het opgespoten gebied veranderde in een gebied met natuur- en

landschapswaarden. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude stelde in 1984 een nieuw bestemmingsplan vast, waarin het plangebied rond Ruigoord werd aangewezen als groenzone. Omdat dit strijdig was met het toenmalige streekplan, werd het bestemmingsplan niet goedgekeurd.

Het gebied werd vervolgens in 1991 door de gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude bestemd voor een gemengd industrie- en haventerrein met veel groen.

Na een langdurige juridische strijd werd een deel van de Houtrakpolder, inclusief het dorp Ruigoord, begin 1997 onderdeel van het grondgebied van de gemeente Amsterdam. De gemeente blies de oude plannen voor de Afrikahaven nieuw leven in. Een belangrijke rol hierbij speelde een landelijke regeling met betrekking tot vervuild slib. De Afrikahaven kon worden gebruikt als slibdepot, mits het depot uiterlijk in 1998 zou zijn aangelegd.

Dat heeft er uiteindelijk toe geleid dat Amsterdam toch mocht beginnen met de aanleg van de haven. Het nieuwe bestemmingsplan werd in 1998 vastgesteld en goedgekeurd en er kon een aanvang worden gemaakt met de aanleg van het haventerrein. Ook dat ging niet zonder slag of stoot; er was flink verzet van milieugroeperingen. Met de bewoners van Ruigoord waren goede afspraken gemaakt. Zij waren uitgeplaatst en er was afgesproken dat de kunstenaars mochten blijven. Het dorp Ruigoord zou blijven bestaan; er zou echter niet meer mogen worden gewoond.

Een belangrijke eerste stap in de realisering van de Afrikahaven was de aanleg en de komst van een (inmiddels gesloten) containerterminal (ACT). Deze werd zo ingericht dat schepen aan twee kanten tegelijk konden worden gelost, een novum in de containerwereld. Daarna volgden al snel andere bedrijven. Dit betreft onder meer een groot opslag-/overslagbedrijf voor kolen (Rietlanden) en een groot opslag-/overslagbedrijf voor olie c.a. (VOPAK) aan de westzijde van de Afrikahaven en enkele kleinere bedrijven in zuidoostelijke hoek van het plangebied. Daarmee is ook Afrikahaven grotendeels gevuld.

Een belangrijk onderdeel van de Afrikahaven is de realisatie van het "Atlaspark", een groot terrein gericht op distributie. Dit zuidelijke deel van het plangebied is nog voor een groot deel onbebouwd.

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.

Afrikahaven (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 "Snoeien 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 8 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 12 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 Bijlmer) 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.

Afrikahaven (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 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

Het stedenbouwkundige opzet van het plangebied Afrikahaven weerspiegelt de functie van het gebied. Centraal staan het havenbekken Afrikahaven en de kleinere havenbekkens Zanzibar-, Mauritius- en Madagascarahaven. Het plangebied omvat tevens een klein deel van de Amerikahaven (incl. zijhaven Alaskahaven). 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. Het stedenbouwkundige beeld in het noordelijke deel van het plangebied wordt tevens bepaald door de kolenopslag bij de Rietlanden en de tanks van Oiltanking in combinatie met de windturbines langs de Westpoortweg.

Het zuidelijke deel van plangebied is gericht op distributie ("Atlaspark"). Dit deel van het plangebied is nog deels onbebouwd. De bebouwing zal ten gevolge van de aard van de bedrijvigheid kleinschaliger van opzet zijn. Er is aan de randen van het plangebied voor gekozen om zorg te dragen voor een goede aansluiting met de bebouwde omgeving. Er is daar meer aandacht voor beeldkwaliteit. Er worden daar lagere bouwhoogtes toegestaan.

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 het zuidelijke 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 ongewenst 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. Er worden steeds vaker dusdanige opslagmethodes toegepast dat opslagloodsen hoger moeten worden. Het voorliggende bestemmingsplan maakt meerlaagse opslagmethodes mogelijk op hetzelfde grondoppervlak. Haven verwacht op deze wijze de zittende bedrijven meer ruimte voor uitbreiding te bieden, hetgeen wordt gestimuleerd. Met nieuwe bedrijven wordt bij de eerste onderhandelingen al gekoerst op intensief ruimtegebruik door terughoudend te zijn in het beschikbaar stellen van hectares grond.

Het groenere karakter van het zuidelijke deel van het plangebied wordt benadrukt door de bebouwing en het groen van het dorp Ruigoord dat nog steeds een dorpse sfeer ademt (zie ook Hoofdstuk 6 Ruigoord), en het terrein van de Amsterdamse Golf Club dat direct aansluit op het groen van het recreatiegebied Spaarnwoude direct ten zuiden van het plangebied (zie ook Hoofdstuk 7 Golfterrein).

5.2 Functionele aspecten

5.2.1 Bedrijven

De aard van de bedrijvigheid rondom de Afrikahaven laat zich vanuit het noorden van het plangebied "met de wijzers" van de klok mee als volgt omschrijven:

- containeroverslag;

- logistieke dienstverlening;
- food;
- logistieke dienstverlening;
- olie en chemie;
- kolen.

Het zuidelijke deel van het plangebied (het "Atlaspark") is bedoeld voor distributie. Ongeveer 75% van de gronden in dat deel van het plangebied is uitgeefbaar/nog niet uitgegeven (peildatum april 2011).

5.2.2 Overige functies

- Aan het zuidelijke uiteinde van de Afrikahaven bevindt zich de Culturele vrijhaven Ruigoord (zie verder Hoofdstuk 6 Ruigoord).
- Het golfterrein van de Amsterdamse Golf Club met bijbehorende voorzieningen bevindt zich in het zuidwestelijke deel van het plangebied (hoofdzakelijk aan de westzijde van de Bauduinlaan (zie verder Hoofdstuk 7 Golfterrein).
- Er bevinden zich aan de oostzijde van de Bauduinlaan (bij het golfterrein) twee woningen (Bauduinlaan 36 en Bauduinlaan 42). 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 10 Milieuzonering en Hoofdstuk 13 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.
- Er staan gebouwen van het Hoogheemraadschap Rijnland aan noordzijde van de Molentocht/nabij het Noordzeekanaal (gemaal c.a.).

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



Westpoortweg

Hoofdstuk 6 Ruigoord

't Ruyghe Oort was ooit een eiland in het Houtrak. Toen het Houtrak in 1873 bij de aanleg van het Noordzeekanaal werd ingepolderd, verloor Ruigoord de status van eiland. Er verrees een dorp voor een honderdtal mensen uit Zeeland en West-Friesland die werden ingeschakeld als landarbeiders in de nieuwe polder. Er werd in 1892 werd een kerkje gebouwd. In de vorige eeuw groeide het dorp uit tot er zo'n tweehonderd mensen woonden. Het dorp Ruigoord omvatte een schooltje en een bankinstelling, maar geen gasleiding of riolering. Bestuurlijk viel Ruigoord onder de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

De toenmalige Amsterdamse wethouder van Economische Zaken Den Uyl besloot in 1964 het plangebied te bestemmen tot haventerrein voor de Afrikahaven. Er zou onder meer petrochemische industrie moeten worden gevestigd. De gemeenteraad van Haarlemmerliede en Spaarnwoude stelde in 1968 een bestemmingsplan vast waarin het gebied rondom het dorp Ruigoord werd bestemd als industrieterrein. Het dorp Ruigoord zou moeten verdwijnen. De grondbezitters van de Houtrakpolder werden uitgekocht, en de bewoners werden gedwongen te verhuizen, terwijl het gebied rond Ruigoord met zand werd opgespoten.

Slechts enkele bewoners, onder wie de pastoor, verzetten zich. Eind 1972 werd Ruigoord ontdekt door Amsterdamse kunstenaars en deels gekraakt. De kunstenaars, onder leiding van de dichter Hans Plomp en de schrijver Gerben Hellinga, wisten in 1973 te voorkomen dat slopers Ruigoord zouden afbreken.

Als gevolg van de oliecrisis waren de plannen voor petrochemische industrie op het terrein toch al van de baan. Een deel van de oorspronkelijke inwoners keerde terug, en de jaren daarna werden gekenmerkt door conflicten tussen de krakers en de oorspronkelijke bewoners die niets van de nieuwe bewoners moesten hebben, maar ten slotte ontstond wederzijds respect.

In de jaren 90 werd opnieuw gestart met de planvorming om van dit gebied haventerrein te maken. De bewoners van Ruigoord procedeerden hiertegen, tot aan het Europees gerechtshof, hangende deze procedure was het Amsterdam toegestaan te starten met omkeerbare voorbereidende werkzaamheden, wat ook gebeurde. De actiegroep "GroenFront" stichtte in 1997 in het gebied een actiekamp onder de naam "Vrijstaat Groenoord" waar op alle mogelijke manieren verzet werd gepleegd tegen de sloop van het dorp en de aanleg van de haven.

Terwijl het aanvankelijk de bedoeling was vrijwel geheel Ruigoord af te breken, en de bewoners elders te herhuisvesten, werd in 2000 besloten de plangrens rond het dorp ruimer te trekken. Het dorp Ruigoord zou blijven bestaan; er zou echter niet meer mogen worden gewoond. Hierna werd het dorp aan de bewoners overgedragen en werd de Afrikahaven c.a. aangelegd.

Momenteel bevinden zich in de gebouwen in Ruigoord ateliers en werkplaatsen. Er worden in de kerk en op andere plekken in het dorp allerlei culturele manifestaties gehouden. Daarvan is het jaarlijkse Landjuweel het bekendst.

Er kan in de Havenvisie 2008-2020 die op 19 november 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld, worden gelezen dat de "culturele vrijhaven" Ruigoord zich een plek heeft verworven in het havengebied.



kerk Ruigoord

Hoofdstuk 7 Golfterrein

De Amsterdamse Golf Club is in 1934 opgericht. De golfclub was aanvankelijk elders in Amsterdam gevestigd. Medio de jaren tachtig van de vorige eeuw moet de club op zoek naar een nieuwe locatie. De keus valt op een kavel in de Houtrakpolder met een oppervlakte van bijna 60 hectaren. De nieuwe golfbaan c.a. wordt in 1990 geopend. Het nieuwe clubhuis wordt in 1991 geopend. Inmiddels omvat het terrein de volgende voorzieningen: 18 holes baan, drivingrange, oefenholes, clubhuis, opslagruimtes en parkeergelegenheid. De gronden zijn eigendom van de Amsterdamse Golf Club. Er zijn geen plannen voor wijzigingen in dit deel van het plangebied.

Het golfterrein maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur zoals aangegeven in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Het groentype is "sportpark". Er wordt onder meer voor wat betreft de golfterreinen gesteld dat naast de sportbeoefening ook groenbeleving en groene recreatie centraal staan. Bebouwing dient zoveel mogelijk in geclusterde vorm plaats te vinden. Het bebouwings-/verhardingspercentage bedraagt op groene sportparken maximaal circa 15% van de totale oppervlakte van het desbetreffende sportpark, zo staat in de Structuurvisie vermeld. Voorzieningen voor maatschappelijk (mede)gebruik, zoals een beheerdersgebouw, (multifunctioneel) clubgebouw, maatschappelijke voorzieningen (kinderopvang, voorzieningen voor buurtactiviteiten en onderwijs), commercieel sportaanbod (indoorsport en leisurfuncties), commerciële functies (gezondheidscentra, fysio, kleinschalige overnachtingsmogelijkheden gelieerd aan topsport), zijn toegestaan mits een directe versterkende link aan het sportaanbod blijvend gegarandeerd kan worden. Op de groene sportparken zijn overdekte voorzieningen alleen inpasbaar als ze het groene karakter van het sportpark niet aantasten, zo kan eveneens in de Structuurvisie worden gelezen.

Horeca, een bedrijfswoning en detailhandel (i.c. de Golfshop) worden - overeenkomstig de huidige situatie - als ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De bebouwing mag in beperkte mate worden uitgebreid (+10%).

Het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Deze heeft in zijn advies d.d. 6 juni 2012 geconstateerd dat het bestemmingsplan in algemene zin inpasbaar is, maar dat op onderdelen een correctie noodzakelijk is. De TAC constateerde onder meer dat de aanvankelijk toegedachte bestemming "Verkeer" voor de toegangsweg naar het golfterrein horeca en reclameobjecten met een hoogte van maximaal 15 meter mogelijk maakt. Extra horeca is op deze locatie niet wenselijk. De op het golfterrein aanwezige horeca kan volgens de TAC voorzien in de behoefte. Er is geen sprake van een doorgaande route waardoor het aanwezige verkeer voornamelijk bestemmingsverkeer zal betreffen richting de golfbaan met horecavoorziening. Reclameobjecten zijn volgens de algemene richtlijnen van de Structuurvisie niet inpasbaar.

Naar aanleiding van dit deel van het advies van de TAC wordt aan het in het bestemmingsplan begrepen deel van de Bauduinlaan de bestemming "Verkeer - 2" toegedacht. Deze bestemming zal niet in andere bebouwing voorzien dan die ten behoeve van de verkeersfunctie.



Amsterdamse Golf Club

Hoofdstuk 8 Verkeer

8.1 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 VIb (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.

8.2 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.

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 van 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 aanvullende onderzoek verricht naar de verhouding tussen de verkeersintensiteiten en verkeerscapaciteiten (de I/C verhouding). Daaruit is gebleken dat er in 2020 capaciteitsknelpunten kunnen ontstaan op de kruising Westpoortweg/Beiraweg/Accraweg en ter plekke van de aansluiting Westpoortweg/Noordzeekanaalweg. Het bestemmingsplan biedt ruimte om zonodig de verkeersruimte te plaatse her in te richten met het oog op een capaciteitsvergroting.

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 onderhavig plangebied Afrikahaven opgenomen. Dit leidt tot iets hogere verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken (zie bijlage 4 met name blz. 2, 12, 22, 32, 42, 52, 63 en 73). 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 12 Luchtkwaliteit.

8.3 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.

8.4 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.

8.5 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 "Afrikahaven" 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.

Hoofdstuk 9 Mer/mer-beoordeling

Het bestemmingsplan "Afrikahaven" 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.



Olieterminal VOPAK in aanbouw

Hoofdstuk 10 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 "Afrikahaven e.o." kende een milieuzonering. 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 13 Externe veiligheid) - dan ook tevens een regeling voor de toelaatbaarheid van inrichtingen die vallen onder het Bevi, en voor de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare bedrijven in de zin van hetzelfde Besluit (zie ook paragraaf 21.2.2.1 Bestemming Bedrijf - 1, - 2 en - 3).

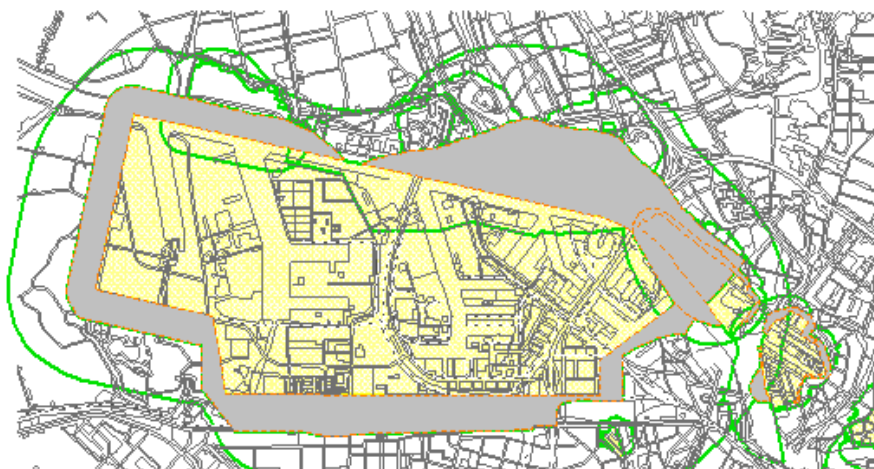
Tenslotte zij vermeld dat in het kader van het opstellen van een zogenaamd zonebeheerplan voor het (geluid)gezoneerde industrieterrein Westpoort (zie ook volgend hoofdstuk) ook een vorm van inwaartse zonering zal worden gehanteerd. Met dit zonebeheersplan wordt voorgestaan dat de meest luidruchtige bedrijven zoveel als mogelijk in het midden van het terrein worden gevestigd, zo ver mogelijk van de om het terrein gelegen zone, voor zover dat m.b.t. de bedrijfsvoering (bijvoorbeeld het gebruik van diepzeekades) althans mogelijk is. Op deze manier wordt getracht de beschikbare geluidsruimte binnen de geluidszone te optimaliseren.

Hoofdstuk 11 Geluid

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de realisering van geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Evenmin voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van in akoestisch opzicht relevante nieuwe wegen of spoorwegen. Er behoeft terzake dus geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

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 worden voorzien van een zone waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

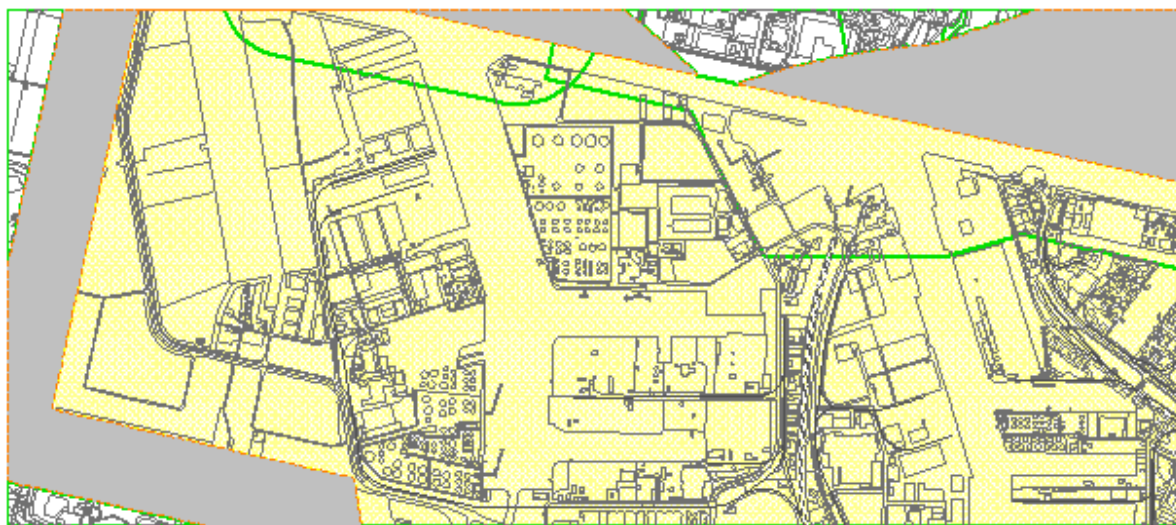
Het plangebied "Afrikahaven" maakt onderdeel uit van het grotere geheel van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Het beschermingssysteem van de Wet geluidhinder waarborgt dat de geluidbelasting vanwege het hele industrieterrein Westpoort buiten de geluidzone rondom Westpoort niet hoger is dan 50 dB(A). Deze geluidszone 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. Er kan geconcludeerd worden dat het industriegebruik geen extra onaanvaardbare effecten veroorzaakt ter plaatse van geluidsgevoelige objecten.



Gezoneerd bedrijventerrein Westpoort

Het noordelijk deel van het plangebied ligt binnen de geluidszone rondom het (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 "geluidszone - industrie 1 en 2". Er zijn binnen deze geluidszones geen geluidgevoelige functies gelegen.



Links: Geluidszone industrieterrein Hoogtij (terrein gelegen in de gemeente Zaanstad)

Hoofdstuk 12 Luchtkwaliteit

12.1 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 8.4 Langzaam verkeer).

12.2 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. Weliswaar is de Westrandweg op tenminste 2 km afstand van het onderhavige plangebied gelegen, voor de volledigheid is het laatst bedoelde luchtkwaliteitsonderzoek in het onderstaande wel meegenomen.

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 (NO₂) 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 (PM₁₀) 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 (PM₁₀) 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 (NO₂) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden en plandrempels worden overschreden;
- b. voor zwevende deeltje (PM₁₀) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde jaargemiddelde grenswaarde wordt overschreden;
- c. voor zwevende deeltjes (PM₁₀) 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;

Afrikahaven (vastgesteld)

- 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.

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.



Beiraweg

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

13.1 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

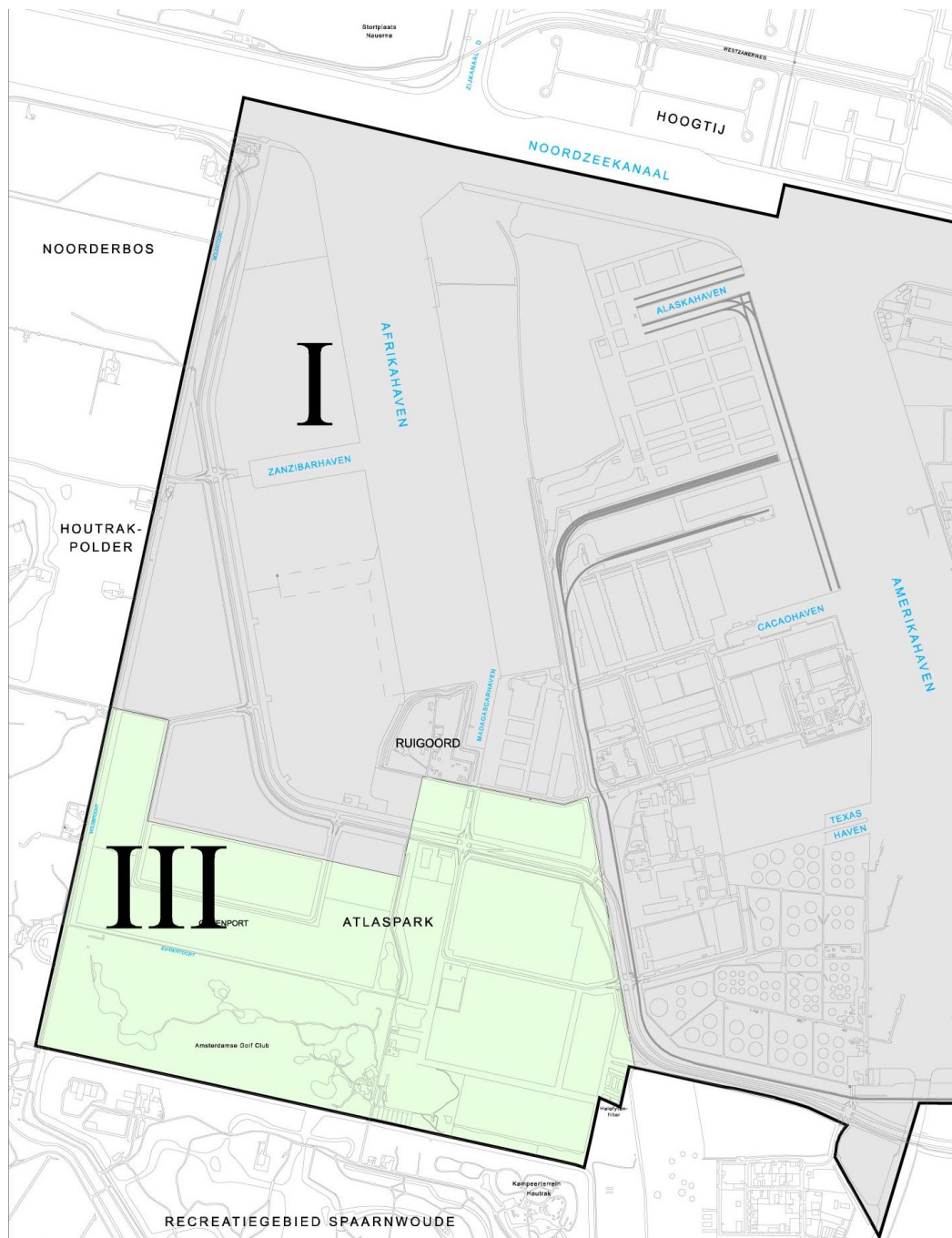
Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 8 december 2009 de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben de gebiedsvisie bij besluit van 15 december 2009 vastgesteld. Deze visie omvat onder meer een zonering van Westpoort op het punt van de toelaatbaarheid 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

Afrikahaven (vastgesteld)

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

- Zone III: Er bevinden zich in deze zone risico-ontvangers. Voor deze zone geldt dat deze minder geschikt wordt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande risicoveroorzakers; er wordt ingezet op minder risicovolle bedrijvigheid. Risicobedrijven worden niet volledig uitgesloten, maar de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden zijn beperkt omdat de plaatsgebonden risico contour 10^{-6} binnen de eigen inrichtingsgrens moet blijven. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn toegestaan.



zonering Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort

De integrale Gebiedsvisie is als bijlage 8 aan deze toelichting toegevoegd. Er wordt voor de juridische vertaling ervan in het voorliggende bestemmingsplan verwezen naar 21.2.2.1 Bestemming Bedrijf - 1, - 2 en - 3.

13.2 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 Afrikahaven.

De algemene motivatie voor de afwijkingen van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico wordt in paragraaf 14.2.3 beschreven. In paragraaf 14.2.4 is de algemene verantwoording van het groepsrisico conform artikel 13 van het Bevi opgenomen.

In de paragrafen 14.2.5 - 14.2.7 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 14.2.8 - 14.2.10 worden de onderzoeksresultaten beschreven voor achtereenvolgens de buisleidingen, windturbines en overige risicobronnen.

13.2.1 Risicovolle bedrijven binnen het plangebied

VOPAK Terminal Westpoort B.V. (Westpoortweg 480)

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 gedeeltelijk over Ruigoord 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 bevindt zich wel een beperkt kwetsbaar object. Dat betekent dat het bestemmingsplan afwijkt van de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. De motivatie hiervoor is opgenomen in paragraaf 13.2.3.

Het plangebied heeft deels een overlap met het invloedsgebied van het groepsrisico (520 meter). Het groepsrisico GR ligt net boven de oriëntatiewaarde (OW). 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

Afrikahaven (vastgesteld)

het groepsrisico niet toe.

(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 13.2.3.

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.

13.2.2 Risicovolle bedrijven buiten 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 en deels een overlap heeft met het plangebied. 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 13.2.3.

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.

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 overlap heeft met het plangebied Afrikahaven. 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 Afrikahaven. 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.

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 een zeer kleine overlap heeft met het plangebied Afrikahaven. Het gaat hier enkel om gronden die bestemd zijn voor "Bedrijf-3". Er bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen dit gedeelte van de PR-contour en daarmee wordt voor het plangebied Afrikahaven voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied is 390 meter en overlapt deels het plangebied Afrikahaven. 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.

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 alleen een zeer kleine overlap heeft met de bestemming Water in het plangebied Afrikahaven. Er bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen dit gedeelte van de PR-contour en daarmee wordt voor het plangebied Afrikahaven voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied is 1550 meter en overlapt deels het plangebied Afrikahaven. 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 geen overlap heeft met het plangebied Afrikahaven. Er bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen de PR-contour en daarmee wordt voor het plangebied Afrikahaven voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied is 1155 meter en overlapt deels het plangebied Afrikahaven. 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

Afrikahaven (vastgesteld)

voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

13.2.3 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:

- VOPAK Terminal Westpoort B.V. (Westpoortweg 480)
- Diergaarde Beheer BV (Latexweg 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 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 groter zijn dan de contouren voor PR 10^{-6} (deels ook plangrensoverschrijdende veiligheidszones rondom Bevi-bedrijven in het aangrenzende plangebied "Amerikahaven"). 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 opgevangen 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 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 Gebiedsvisie), waarbij onder meer wordt bepaald of de aanwezige personen zich snel genoeg zelfstandig in veiligheid kunnen brengen.

13.2.4 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 de meeste bedrijven onder de oriëntatiewaarde, behalve bij VOPAK Terminal Westpoort B.V. en Oiltanking Amsterdam B.V. (dat buiten het plangebied ligt).

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 milieuvergunningen 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

Afrikahaven (vastgesteld)

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.

13.2.5 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 Hornweg (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 (in het plangebied Amerikahaven) 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.

13.2.6 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 voor een klein deel een overlap met de oostkant 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 klein deel van het plangebied. Het groepsrisico ligt in het onderhavige plangebied ver onder de 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.

13.2.7 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.

13.2.8 Buisleidingen

Resultaten onderzoek buisleidingen

In de onderstaande paragrafen worden de onderzoeksresultaten voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen beschreven, inclusief een toets aan de normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico.

Een rapport van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als Bijlage 9 Inventarisatie risico's externe veiligheid Afrikahaven.

Hoge druk aardgasleidingen

Er liggen in of nabij het plangebied enkele risicovolle hogedrukaardgasleidingen. Deze risicovolle

Afrikahaven (vastgesteld)

gasleidingen hebben (inclusief de belemmeringenstrook een totale breedte van 8-10 meter) de dubbelbestemming "Leiding-Gas" gekregen.

In 2013 heeft de ODNZKG berekeningen uitgevoerd met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van deze leidingen.

Voor alle aardgasleidingdelen in het plangebied blijkt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-6} per jaar, zodat er voor het plan als gevolg van de aanwezigheid van deze leidingen geen beperkingen zijn voor vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten. Het plan voldoet aan de grens- en de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Voor het groepsrisico zijn de afstanden van 100%- en 1%-letaliteit relevant. Binnen de afstand van 100%-letaliteit dragen de aanwezige personen bij aan de hoogte van het groepsrisico en tot de afstand voor 1%-letaliteit zijn altijd de aspecten hulpverlening en zelfredzaamheid relevant in relatie tot de verantwoording van het groepsrisico. Het plangebied Afrikahaven vertoont overlap met zowel de contour voor 1%-letaliteit als die voor 100%-letaliteit.

Uit de berekeningen van de ODNZKG blijkt dat voor het "worst case" segment van de meest maatgevende aardgasleiding het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Het groepsrisico neemt niet toe en dus is op grond van het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (Bevb) ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico geen onderzoek naar risicoreducerende maatregelen nodig.

Op grond van het Bevb is wel een beperkte verantwoording van het groepsrisico nodig met betrekking tot de zelfredzaamheid en hulpverlening.

Verantwoording groepsrisico hoge druk aardgas buisleidingen

Voor alle leidingsegmenten ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Het plan leidt niet tot een toename van het groepsrisico die groter is dan 10%.

Het groepsrisico neemt niet toe of minder dan 10% en dus is op grond van het Bevb geen onderzoek naar risicoreducerende maatregelen nodig.

Op basis van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam worden wel ruimtelijke maatregelen getroffen. Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn per definitie snelle scenario's en deze geven minder mogelijkheden voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen (als kinderen, ouderen en minder validen) worden daarom gesitueerd buiten de 100% letaliteitsgrens van de hoge druk aardgasleidingen binnen dit plangebied. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermdende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Het plan Afrikahaven voorziet in de bestemmingen "Groen", "Sport" en "Bedrijf" die gedeeltelijk binnen het 100%-letaliteitsgebied vallen. Binnen deze bestemming is de vestiging van objecten die specifiek zijn bedoeld voor beperkt zelfredzame personen, uitgesloten.

Toets aan Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Binnen het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam zijn verschillende uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot ruimtelijke besluiten nabij hogedruk aardgasleidingen. Deze hebben mogelijk ook gevolgen voor onderhavig plan.

Ten eerste stelt het uitvoeringsbeleid dat langs buisleidingen moet worden gestreefd naar een groepsrisico *lager* dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek besispunt aan het dagelijks bestuur ter besluitvorming worden voorgelegd.

In Afrikahaven wordt de oriëntatiewaarde binnen het plangebied niet overschreden en het groepsrisico neemt ook niet toe als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan. Op dit punt is het plan in overeenstemming met het uitvoeringsbeleid.

Tevens legt het uitvoeringsbeleid beperkingen op aan de vestiging van objecten voor beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, ouderen en minder validen). Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat *nieuwe* objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van buisleidingen waardoor aardgas onder hoge druk wordt vervoerd. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Alleen indien het economisch of maatschappelijk noodzakelijk is en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een object voor beperkt zelfredzame personen worden gesitueerd binnen het 100%-letaliteitsgebied. Deze afweging moet als specifiek besispunt aan het dagelijks bestuur of verantwoordelijke bestuurder ter besluitvorming worden voorgelegd.

Het plan Afrikahaven voorziet in de bestemmingen "Groen", "Sport" en "Bedrijf" die gedeeltelijk binnen het 100%-letaliteitsgebied vallen. Binnen deze bestemming is de vestiging van objecten die specifiek zijn bedoeld voor beperkt zelfredzame personen, uitgesloten. Op dit punt is het plan in overeenstemming met het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

Kerosineleiding

Aan de zuidkant van het plangebied ligt een kerosineleiding die onder het Bevb valt. Deze risicovolle leiding heeft (met een belemmeringsstrook van tenminste 5 meter aan weerszijden van de leiding) de dubbelbestemming "Leiding-Olie" gekregen.

De kerosineleiding heeft volgens de risicokaart een plaatsgebonden risicocontour PR 10^{-6} van 30 meter. Binnen deze contour zijn geen objecten aanwezig of geprojecteerd. Het plaatsgebonden risico van de leiding vormt daarom geen belemmering voor het plan.

Tevens blijkt uit de RIVM/CEV notitie "risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1K2K3" dat kerosineleidingen in het geheel geen PR 10^{-6} contour hebben.

13.2.9 Windturbines

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

Er staan aan de westelijke rand van het plangebied negen 3 MW windturbines (langs de Westpoortweg).

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:

Afrikahaven (vastgesteld)

- 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 3 MW (zoals de onderhavige) een generieke afstand van 162 meter voor de PR 10^{-6} contour. Voor de afstand tot de PR 10^{-5} contour wordt een waarde van 48 meter gegeven.

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 - 1" en "Water". Er bevinden zich geen beperkt kwetsbare of kwetsbare objecten binnen deze 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.

13.2.10 Overig

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

13.3 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 - 3".

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 - 3".

Er kan voor wat betreft de gebieden met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 3" overigens nog worden opgemerkt dat daar uitsluitend bedrijven zijn toegestaan met een maximale milieuhindercategorie 3 zoals aangegeven in de bij de planregels behorende Staat van Inrichtingen. Dit laatste maakt de vestiging van Bevi-bedrijven daar al niet erg aannemelijk. Deze vallen immers over het algemeen in de hogere categorieën. Desalniettemin is ervoor gekozen Bevi-bedrijven ook uitdrukkelijk uit te sluiten.

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.

Kwetsbare objecten zijn in het gebied met de gebiedsaanduiding "milieuzone - 3" binnen de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" niet toegestaan. 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 en beperkt kwetsbare objecten zijn in deze milieuzone buiten de gebiedsaanduidingen "veiligheidszone-bevi" toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen. 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:

	binnen gebiedsaanduiding "milieuzone - 1"	binnen gebiedsaanduiding "milieuzone - 3"
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 zonder meer toegestaan mits niet hoger dan vijf bouwlagen 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 13.2 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 "Amerikahaven"). 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 14 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 belastten.

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. Er zijn van enkele percelen geen gegevens beschikbaar.

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.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

Het deel van het plangebied ten noorden en oosten van de Westpoortweg behoort tot het beheergebied van Waternet (dat namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Amsterdam de watertaken uitvoert in dat deel van het plangebied). Het gebied ten zuiden en westen van de Westpoortweg behoort tot het beheergebied van het Hoogheemraadschap Rijnland.

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.

15.2 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.

Afrikahaven (vastgesteld)

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 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 rioleringsstelsel, 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 en rondom Ruigoord is in beheer bij het Hoogheemraadschap Rijnland.

Het Waterbeheerplan van Rijnland zal vooralsnog 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

Afrikahaven (vastgesteld)

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 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.

15.3 Beschrijving effecten

15.3.1 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 verhard 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

dergelijke 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 achtereen 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 is wel een secundaire waterkering met een beschermingszone ter plekke van de Westpoortweg (in de zuidwestelijke hoek van het plangebied). Deze is 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 verbrokkelend 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

Afrikahaven (vastgesteld)

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 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.

15.3.2 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.

15.3.3 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 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 16 Natuur en landschap

16.1 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).

16.2 Resultaten onderzoeken

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.

16.3 Natuurprojecten

16.3.1 Tijdelijk project

De natuur krijgt op een braakliggend terrein in het noordwestelijke deel van het plangebied de komende jaren ruim baan. De natuur op dit terrein moet op termijn plaatsmaken voor bedrijfs-/havenontwikkeling. De toenmalige Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) heeft in juli 2009 een tijdelijke ontheffing op grond van de Flora- en faunawet verleend. De ontheffing biedt de mogelijkheid om tijdelijke natuur de kans te geven zich te ontwikkelen én om de ontstane natuur ook weer weg te halen. Dat weghalen zal uiteraard plaatsvinden met inachtneming van de zorgplicht.

Het betreft een terrein van circa 8 hectare dat in het voorliggende bestemmingsplan is bestemd voor hangebonden bedrijfsactiviteiten. Het is nog niet bekend welk bedrijf zich hier gaat vestigen en wanneer het terrein in gebruik wordt genomen. De verwachting is dat behalve broedvogels (veldleeuwerik, kievit, oeverwaluw) ook rugstreeppadden en andere amfibieën zoals kikkers zich tijdelijk zullen vestigen op het terrein.

Er worden ook extra inrichtingsmaatregelen nemen om recreanten naar het gebied te trekken. Zo wordt er reliëf aangebracht waardoor enkele waterpartijen ontstaan en komt er een informatiebord. Binnen een innovatieve haven als Amsterdam past dit concept goed. Haven Amsterdam ziet dit als een win/win situatie voor zowel natuur, burgers als de haven.

Deze pilot loopt voor tien jaar of zoveel korter als de datum waarop het gebied definitief ingericht wordt. Deze pilot is de eerste van minstens drie proeven waarmee het voormalige LNV (thans EL&I) bekijkt hoe het beleid in de praktijk uitpakt. Het concept Tijdelijke Natuur is ontwikkeld onder leiding van het InnovatieNetwerk (een initiatief van het voormalige Ministerie van LNV).

16.3.2 Overige projecten

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.

Om te voorkomen dat de oevers van de nieuwe Madagascarhaven door golfslag van wind en schepen worden aangetast en Ruigoord onder water zou lopen, zijn op de oevers blokken natuursteen gestort. Om de golven te breken is aan de zuidkant vijf meter uit de oever een extra rug van stortsteen aangebracht. Tussen deze rug en de oever is een rustige en ondiepe waterpartij ontstaan die dienst doet als paaiplaats voor vissen.

Er is in de zuidoosthoek van het plangebied een klein deel van het Geuzenbos meegenomen. Op deze locatie bevindt zich een helofytenfilter waar met toepassing van rietplanten regenwater op een natuurlijke wijze wordt gezuiverd. Gelet op de natuurwaarden ter plekke heeft dit perceel de bestemming "Natuur" gekregen.



Accraweg

Hoofdstuk 17 Archeologie en cultuurhistorie

17.1 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 "Afrikahaven". Het onderzoek is bedoeld om archeologisch en cultuurhistorische waarden van het plangebied in kaart te brengen. Het archeologisch bureauonderzoek is als bijlage 11 toegevoegd aan deze toelichting.

17.2 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 maakt onderscheid tussen twee zones met een hoge archeologische verwachting, een zone met een lage archeologische verwachting en een zone zonder archeologische verwachting (zie bijlage 11, blz. 20)

Voor de eerste beleidszone met een hoge archeologische verwachting geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 0,5 m ÷ NAP. Voor de tweede beleidszone met een hoge archeologische verwachting geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder dan 0,5 m ÷ NAP. 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. Voor de beleidszone zonder archeologische verwachting geldt een vrijstelling van verdere archeologische maatregelen. Dit is in het voorliggende bestemmingsplan met toepassing van de dubbelbestemmingen "Waarde-Archeologie -1, -2 en -3" 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.

17.3 Cultuurhistorie

In het plangebied zijn op basis van de bovengenoemde cultuurhistorische analyse vier deelgebieden te onderscheiden (zie bijlage 11, blz. 24).

Ruigoord

De historische bebouwing en infrastructuur zoals de zone van de 17de-18de eeuwse zeedijk en de verkavelingsstructuur van het oorspronkelijke eiland alsmede de 19e eeuwse ingrepen zijn van grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde en dienen daarom zoveel mogelijk beschermd te worden.

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 Afrikahaven 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 Afrikahaven geen landschappelijke kenmerken meer aan het oppervlak / op maaiveldniveau aanwezig.

Afrikahaven

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.



Casablancaweg

Hoofdstuk 18 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 Noorzeekanaal. 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 ashoogte 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 "Afrikahaven" negen windturbines met een ashoogte van 90 meter, met ieder een vermogen van 3MW. Deze zijn gesitueerd langs de oostzijde en noordzijde van de Westpoortweg. Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 28 april 2011 een projectbesluit ex artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening (oud) genomen c.q. vergunning verleend voor de verplaatsing van één van deze negen windturbines naar een locatie nabij de kruising Westpoortweg/Beiraweg/Accraweg.

De bestaande negen 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 gezien 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 19 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.

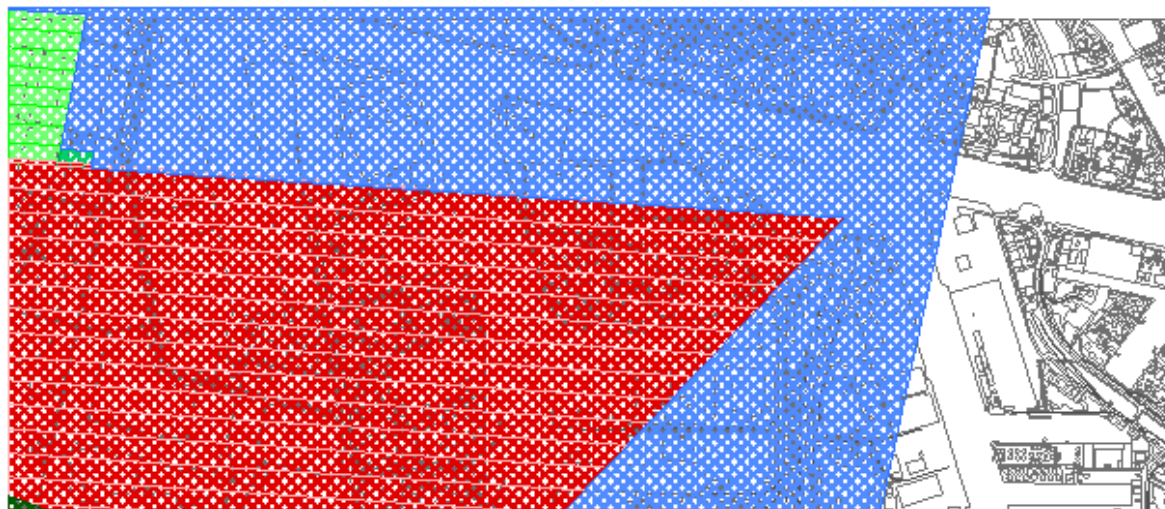
Er vindt in geheel Westpoort grootschalige energieproductie plaats, zowel van windenergie als van biomassa en biobrandstof. Er staan in het plangebied negen windturbines van elk 3 MW. Het streven is de capaciteit te vergroten (Windvisie Westpoort).

Er zijn volop kansen om de energieproductie te vergroten door toevoeging en/of upgrading van windturbines, versterking van het biomassacluster (productie-gebruikers), verdere verschoning 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.

Hoofdstuk 20 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 120 meter), schoorstenen (maximale hoogte 120 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 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 een deel van het plangebied beperkingen waar het gaat om functies die vogels aantrekken. Het bestemmingsplan voorziet niet evenmin in dergelijke functies.

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

Hoofdstuk 21 Juridische planbeschrijving

21.1 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 overige planregels.

21.2 Artikelgewijze toelichting

21.2.1 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.

21.2.2 Bestemmingsregels

21.2.2.1 Bestemming 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 120 meter; die van overige technische installaties is bepaald op 70 meter.

Een zeer klein deel van de gronden met de bestemming "Bedrijf - 1" is voorzien van de functieaanduiding "gemaal" (ter plaatse van het gemaal van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer in de uiterste noordwesthoek van het plangebied).

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" 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; schoorstenen maximaal 120 meter) en 75 % en voor de gronden met de bestemming "Bedrijf - 3" respectievelijk 30 meter (eveneens zowel voor gebouwen als voor technische installaties) en 75 %.

Er was in het voorgaande bestemmingsplan "Afrikahaven 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.

De maximale hoogtes voor havenkranen (maximale hoogte 120 meter), schoorstenen (maximale hoogte 120 meter) en overige technische installaties (maximaal 70 meter, respectievelijk 50 meter) overstijgen in een deel van het plangebied de maximale hoogtes zoals die ingevolge het Luchthavenindelingbesluit Schiphol gelden. De Wet luchtvaart jo. het LIB biedt de mogelijkheid van een verklaring van geen bezwaar, te verlenen door de Minister van Verkeer en Waterstaat (in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) 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 dat 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.

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 kantooruimte voor bedrijven is uitgedrukt in een percentage van de totale

Afrikahaven (vastgesteld)

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 bestemming "Bedrijf - 1" 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.

Specifieke regelingen voor bijzondere bedrijfsvormen of afwijkende functies zijn opgenomen voor de negen windturbines langs de Westpoortweg, het gemaal in de uiterst noordwestelijke hoek van het plangebied.

Tevens zijn horecavestigingen van geringe omvang toegestaan in de categorieën Horeca I (fastfood) en Horeca IV (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

Voor de gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 1" geldt dat zij behoren tot zone I zoals die in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort wordt onderscheiden. De gronden met de bestemmingen "Bedrijf - 2" en "Bedrijf - 3" behoren tot zones I en III zoals die in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort wordt onderscheiden (zie ook Hoofdstuk 13 Externe veiligheid):

- Voor "zone I" geldt dat hier primair ruimte moet worden geboden aan (nu al voor een deel aanwezige) risicobedrijven. 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 13.1 Algemeen);
- "Zone III" wordt minder geschikt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande risicoveroorzakers. Risicobedrijven worden niet volledig uitgesloten, maar de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden zijn zodanig beperkt dat de plaatsgebonden risico contour 10^{-6} binnen de eigen inrichtingsgrens moet blijven. Kwetsbare en beperkt kwetsbare functies als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn toegestaan (dit betreft het "Vervoerscentrum"; zie het kaartje in 13.1 Algemeen).

Deze zones zijn op de plankaart aangeduid als "milieuzone - 1" en "milieuzone - 3".

Er wordt voor de daarmee samenhangende planregeling op het punt van de externe veiligheid verwezen naar Hoofdstuk 13 Externe veiligheid, paragraaf 13.3 Planregeling.

21.2.2.2 *Bestemming Cultuur en Ontspanning*

Deze bestemming is gelegd op het dorp Ruigoord c.a. en voorziet primair in kleinschalige voorzieningen ten behoeve van cultuur en ontspanning en ambachtelijke bedrijvigheid met de daarbij behorende ateliersruimtes, expositieruimtes, podia, kunstobjecten, ondergeschikte horeca en detailhandel e.d. Tevens wordt voorzien in een uitkijkpunt van maximaal 10 meter hoog. Wonen is uitdrukkelijk aangemerkt als strijdig gebruik. Het houden van evenementen wordt toegestaan. Uitbreiding van de bestaande bebouwing is slechts in beperkte mate mogelijk gemaakt.

21.2.2.3 *Bestemming Groen*

De bestemming "Groen" is uitsluitend gegeven aan gronden langs de westelijke rand van het gebied, aan een strook grond ter plekke van de fietsroute tussen Westpoortweg en Bauduinlaan, aan de strook grond ten noorden van de golfbaan en aan een strook grond aan de zuidoostzijde van het plangebied (aansluitend aan het Geuzenbos). Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd ten behoeve van de bestemming. Deze bestemming voorziet ook in de aanwezigheid van een waterberging in de groenzone aan de westzijde van het plangebied en in het ten zuiden daarvan gelegen monument.

21.2.2.4 *Bestemming Natuur*

Deze bestemming is gelegd op de natuurlijke waterzuivering door middel van een helofytenfilter (tevens onderdeel van de hoofdgroenstructuur) in het zuidoosten van het plangebied. Er mag niet worden gebouwd.

21.2.2.5 *Bestemming Sport*

Deze bestemming is gegeven aan de gronden van de Amsterdamse Golfclub aan weerszijden van de Bauduinlaan. Er mogen gebouwde en ongebouwde voorzieningen worden gerealiseerd ten behoeve van de golfbaan (inclusief een golfshop, één bedrijfswoning en één horecavoorziening in de categorie Horeca IV). De bestaande oppervlakte aan bebouwing (ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan) mag met maximaal 10% worden uitgebreid. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

21.2.2.6 *Bestemming Verkeer - 1*

De bestemming "Verkeer - 1" is gelegd op de belangrijkste wegen in het plangebied. De interne ontsluitingswegen zijn meegenomen in de diverse 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. Tevens zijn horecavestigingen van geringe omvang toegestaan in de categorieën Horeca I (fastfood) en Horeca IV (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

21.2.2.7 *Bestemming Verkeer - 2*

De bestemming is toegekend aan het in het plangebied begrepen deel van de Bauduinlaan. Deze bestemming voorziet uitsluitend in bebouwing ten behoeve van de verkeersfunctie.

21.2.2.8 *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.

21.2.2.9 *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.

21.2.2.10 *Bestemming Water - 3*

De bestemming "Water - 3" is gelegd op de Molentocht, gelegen langs de oostzijde van de Machineweg (de westelijke grens van het plangebied).

21.2.2.11 *Dubbelbestemming Leiding - Gas*

Deze dubbelbestemming is gelegd op een strook ter breedte van 8 meter ter plaatse van de gasleiding aan de oostzijde van het plangebied. 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 hiervan met een omgevingsvergunning 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.

21.2.2.12 *Dubbelbestemming Leiding - Olie*

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

21.2.2.13 *Dubbelbestemming Waarde-Archeologie - 1, - 2 en - 3.*

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. Al naar gelang de archeologische verwachting hoger dan wel lager ligt (respectievelijk Waarde - Archeologie - 1, Waarde - Archeologie - 2, Waarde - Archeologie - 3) geldt een meer of minder stringenter regeling ter bescherming van de potentiële archeologische waarde.

21.2.2.14 *Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering*

Deze dubbelbestemming is gelegd op de secundaire waterkering (met beschermingszone) die (grotendeels) langs de zuidzijde van de Westpoortweg is gelegen. 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 het Hoogheemraadschap van Rijnland. Werken zijn niet toegestaan zonder of in afwijking van een vergunning van Rijnland, zie ook Hoofdstuk 15 Water).

21.2.2.15 *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 het industrieterrein Hoogtij in Zaanstad een geluidzone vastgesteld; deze is op de plankaart aangegeven met de gebiedsaanduiding "geluidzone - industrie 2".
- De gebiedsaanduidingen "milieuzone - 1" en "milieuzone - 3" corresponderen met de desbetreffende zones in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort.
- Gebiedsaanduidingen "veiligheidszones - bevi" betreffen zones rondom Bevi-bedrijven (zie verder Hoofdstuk 13 Externe veiligheid 13.3 Planregeling).
- De bestaande windturbines langs de Westpoortweg zijn voorzien van de functieaanduiding "windturbine"; de daaromheen 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 functieaanduiding "gemaal" is opgenomen voor de gebouwen van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer aan de noordzijde van de Molentocht/nabij het Noordzeekanaal..
- 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.

21.2.3 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.

21.2.4 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 22 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.

Hoofdstuk 23 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 (met uitzondering van één klein perceel met een woning aan de Bauduinlaan). 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.

Daarbij kan voor de volledigheid worden aangetekend dat de openbare ruimte in het plangebied reeds grotendeels is ingericht. Er zal dan ook niet zo snel sprake zijn van door de gemeente te verhalen kosten ten gevolge van nieuwvestiging c.q. nieuwbouw.

Hoofdstuk 24 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

24.1 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

Afrikahaven (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 constateert dat Ruigoord de bestemming "Cultuur en ontspanning" heeft gekregen. De verantwoording van het groepsrisico wordt in dat verband ontoereikend geacht. Het moet volgens de provincie niet uitsluitend gaan om bouwhoogtes en bebouwingspercentages; het moet ook gaan om het aantal personen dat bij evenementen aanwezig kan zijn. De constatering dat het groepsrisico ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet zal toenemen, betekent niet dat het groepsrisico niet zou behoeven te worden verantwoord. Er wordt door de provincie gewezen op het feit dat er ten tijde van de vaststelling van het voorgaande plan nog geen sprake was van de aanwezigheid van Vopak en dat de gebiedsvisie destijds nog niet was vastgesteld. De aanwezigheid gedurende een langere tijd van minder zelfredzame personen (in het kader van Landjuweel) moet volgens de provincie expliciet worden benoemd

Beantwoording:

Ruigoord ligt binnen het invloedsgebied van Vopak en bij het afgeven van de milieuvergunning voor Vopak heeft de provincie als bevoegd gezag reeds een verantwoording voor het groepsrisico opgesteld. Bij de berekening van het groepsrisico is toen voor de bevolkingsdichtheid uitgegaan van het in PGS 1 genoemde kengetal van een bevolkingsdichtheid van vijf personen per ha voor een industriegebied met een lage personendichtheid. In de berekening is ervan uitgegaan dat deze personen volcontinu aanwezig zijn. Daarnaast is voor Ruigoord gerekend met een festival dat één keer per twee weken in het weekend plaats vindt en waar 300 personen bij aanwezig zijn (een worst case benadering). Voor doordeweekse dagen is met een lagere personendichtheid gerekend. Het door de inrichting veroorzaakte groepsrisico is toen berekend op maximaal 1,2 maal de oriëntatiewaarde. De provincie constateerde als bevoegd gezag dat er voldoende mogelijkheden zijn voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet. Daarnaast zullen zich binnen het invloedsgebied met name personen bevinden die voldoende zelfredzaam zijn.

Op basis van de mate van zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied van het groepsrisico, de onregelmatige aanwezigheid van deze personen en beheersbaarheid in het geval van een calamiteit achtte de provincie indertijd de overschrijding van de oriënterende waarde van het

groepsrisico dan ook acceptabel.

De vaststelling van het bestemmingsplan Afrikahaven wijzigt niets bij de risicobron (Vopak) of in de ruimtelijke mogelijkheden bij Ruigoord. Het plan heeft daarom geen gevolgen voor de hoogte van het groepsrisico en de zelfredzaamheid van de aanwezigen in Ruigoord. In de toelichting op het bestemmingsplan is dan ook – conform Bevi - een beknopte verantwoording voor het groepsrisico opgenomen, met dezelfde conclusie dat de situatie met betrekking tot het groepsrisico acceptabel is.

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 plankaat 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

Afrikahaven (vastgesteld)

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:

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 9.1) is in de gevraagde zin aangevuld.

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 upgradering 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 9.1) is in de gevraagde zin aangevuld.

Rijkswaterstaat vraagt zich af wat wordt bedoeld met "voorzieningen ten behoeve van de pont" zoals vermeld in de bestemmingsomschrijving in artikel 11. De toelichting en de plankaart verschaffen daarover geen duidelijkheid. Als het de bedoeling is een pontverbinding te realiseren dan mag deze een veilige en vlotte doorvaart van de beroepsvaart niet hinderen.

Beantwoording:

Er is in het voorliggende bestemmingsplan geen sprake van "voorzieningen ten behoeve van de pont". Er zijn ook geen plannen om in het plangebied een pontverbinding te realiseren.

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 is 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

Afrikahaven (vastgesteld)

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 hangegebonden 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).

De gemeente Zaanstad acht de planregeling onduidelijk ten aanzien van het al dan niet toestaan van Bevi-bedrijven in milieuzone-3 gebieden. Eerst wordt gesteld dat "de vestiging van Bevi-bedrijven in beginsel niet is toegestaan in gebieden met gebiedsaanduiding milieuzone-3". In de volgende alinea wordt gemeld dat in gebieden met gebiedsaanduiding milieuzone-3 Bevi-bedrijven *uitdrukkelijk worden uitgesloten*. "In beginsel niet toestaan" laat een opening voor het in bijzondere gevallen wel toestaan van Bevi-bedrijven, terwijl het "uitdrukkelijk uitsluiten" een veel steviger uitspraak is. Volgens de gemeente Zaanstad zou in beide alinea's dezelfde formulering gebruikt moeten worden. De gemeente Zaanstad stelt zich voor dat de eerstgenoemde formulering onderdeel is van het te voeren beleid.

Beantwoording:

De planregeling houdt in dat ter plekke van milieuzone -2 Bevi-bedrijven "uitdrukkelijk" zijn uitgesloten, maar onder voorwaarden met een binnenplanse afwijking kunnen worden toegestaan. De planregeling houdt verder in dat ter plekke van milieuzone-3 Bevi bedrijven eveneens uitdrukkelijk zijn uitgesloten, maar dat er - anders dan voor wat betreft milieuzone-2 - ten behoeve van de vestiging van een Bevi-bedrijf geen binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is opgenomen. Eventuele vestiging van Bevi-bedrijven in milieuzone-3 is in bijzondere gevallen uitsluitend mogelijk via een uitgebreide afwijkingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3, onder voorwaarden die zijn ontleend aan de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort.

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 Zaan's 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 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. Volgens de toelichting bij het bestemmingsplan Afrikahaven is op de plankaart één geluidzone-industrie aangeduid, terwijl de plankaart zelf twee gebiedsaanduidingen geluidzone-industrie weergeeft. De “geluidzone-industrie 2” op de plankaart van bestemmingsplan Afrikahaven wordt op de plankaart bij het bestemmingsplan Amerikahaven aangeduid als “geluidzone-industrie-1, terwijl het volgens de gemeente Zaanstad om dezelfde geluidzone gaat. De gemeente Zaanstad leidt uit de ligging van de desbetreffende zones af dat in het bestemmingsplan Amerikahaven met geluidzone-industrie 1 de zone rondom het bedrijvenpark Westzanerpolder (tegenwoordig Hoogtij genoemd) wordt bedoeld. De ligging van de geluidzone

Afrikahaven (vastgesteld)

Bedrijvenpark Westzanerpolder is door Zaanstad vastgesteld bij koepelbestemmingsplan "Geluidszone 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 Afrikahaven vast te stellen en deze zone niet alleen op de plankaarten 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 geluidszone 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 "geluidszone - 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. Hoogheemraadschap Rijnland;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
7. Milieucentrum Amsterdam;
8. KPN Telecom;
9. NV Nederlandse Gasunie.

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%. Er wordt geadviseerd om de maximale bouwhoogte niet te verlagen.

Beantwoording:

De maximale bouwhoogtes voor gebouwen zijn in vergelijking met die ingevolge het voorgaande bestemmingsplan verhoogd van 20-40 meter naar 30-50 meter. De planregels voorzien voor havenkranen en technische installaties in het voor havengebonden bedrijven aangewezen ("natte") deel van het plangebied (bestemming: "Bedrijf - 1") bovendien in grotere hoogtes dan de op de plankaart aangegeven maximale bouwhoogtes (respectievelijk maximaal 120 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 16.2).

Hoogheemraadschap Rijnland (brief d.d. 18 juli 2012)

Het Hoogheemraadschap verzoekt het beleid van het Hoogheemraadschap in de toelichting te vermelden. Er wordt verwezen naar "Waterbeheerplan Rijnland 2010-2015".

Beantwoording:

De toelichting is in de gevraagde zin aangevuld.

Het Hoogheemraadschap acht het raadzaam de grens tussen de beheergebieden van Amstel Gooi en Vecht enerzijds en Rijnland anderzijds op te nemen op de plankaart.

Beantwoording:

Een dergelijke grens kan niet op de plankaart worden opgenomen, omdat de verplichte systematiek conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplan van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een dergelijke grens niet kent.

Brandweer Amsterdam-Amstelland (brief d.d. 23 juli 2012)

De brandweer wijst op de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort die is opgesteld omdat er in het

Afrikahaven (vastgesteld)

plangebied sprak 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. 4 juli 2012):

De Gasunie wijst erop dat er in het plangebied één 4 inch 40 bar regionale aardgastransportleiding ligt. Tevens is in het plangebied één gasontvangstation gelegen (westelijk van de Ruigoordweg). De Gasunie verzoekt om redenen van veiligheid het gasontvangstation en bijbehorende gronden de bestemming "Bedrijf-Gasontvangstation" te geven.

Binnen de gronden met de dubbelbestemming "Leiding-Gas" ligt één afsluiterschema. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van het gevaar voor personen en goederen dient de belemmeringstrook ter hoogte van het afsluiterschema 4 meter aan weerszijde van het schema te zijn. Doel is te voorkomen dat er te dicht gebouwd wordt op ondergrondse omloopleidingen van het afsluiterschema.

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: "Dit gasontvangstation ligt 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 het station 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 het station 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."

24.2 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.

24.3 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. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
2. Burgemeester en wethouders van Zaanstad
3. < anoniem >

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