

# **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

**Stadsdeel West  
Gemeente Amsterdam**

## **Toelichting**



## INHOUDSOPGAVE

	<i>Pagina</i>
<b>1. Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1 Aanleiding en doelstelling.....	1
1.2 Ligging plangebied en plangrenzen .....	2
<b>2. Plankader</b> .....	<b>3</b>
2.1 Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen.....	3
2.2 Beeldkwaliteitplan.....	3
2.3 Plan Openbare Ruimte Houthaven .....	3
2.5 Bestemmingsplan 'De Houthaven' en 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel' .....	3
2.6 Beleid.....	3
<b>3. Motivatie</b> .....	<b>4</b>
3.1 Programma.....	4
3.2 Het ontwerp .....	6
<b>4. Milieuaspecten</b> .....	<b>7</b>
4.1 Bodem .....	7
4.2 Water .....	7
4.3 Verkeer .....	7
4.4 Natuurtoets .....	9
4.5 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie .....	10
4.6 Luchtkwaliteit .....	11
4.6 Geluid .....	11
4.6 Kabels en leidingen .....	11
<b>5. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan</b> .....	<b>12</b>
5.1 Standaardisatie en digitalisering .....	12
5.2 Opbouw van het bestemmingsplan .....	12
5.3 Verbeelding .....	12
5.4 Regels.....	12
<b>6. Uitvoerbaarheid</b> .....	<b>15</b>
6.1 Beschikbaarheid van gronden en noodzaak tot een exploitatieplan.....	15
6.2 Financiële uitvoerbaarheid .....	15
6.3 Maatschappelijk overleg.....	15
6.4 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro.....	15

### Bijlagen

1. Notitie Goudappel Coffeng d.d.10 juni 2009
2. brief Waternet d.d. 11 mei 2010
3. Waterbodemonderzoek pontsteiger d.d. 11 september 2009
4. Onderzoek grondwaterstromen Tauw d.d. (datum volgt)

## 1. Inleiding

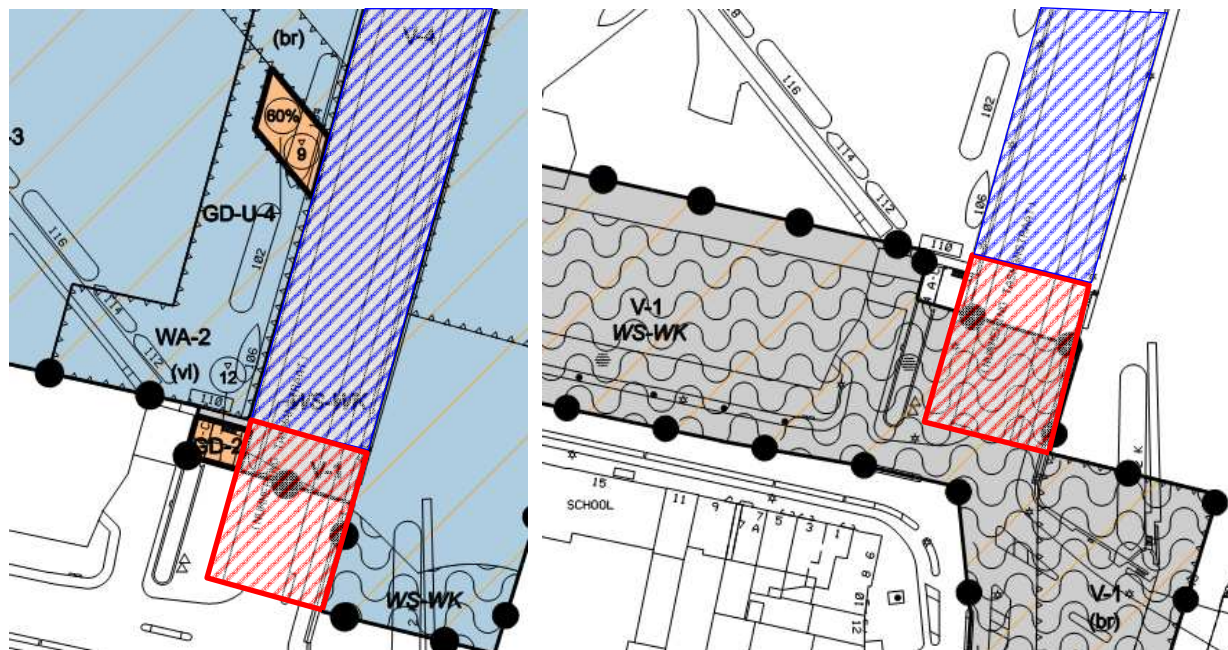
### 1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 8 september 2009 heeft de raad van stadsdeel Westerpark het bestemmingsplan 'De Houthaven' vastgesteld. Sinds 12 december 2009 is dit bestemmingsplan in werking getreden en per 13 april 2010 is het plan onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de Houthaven tot een gemengd woon- en werkgebied. Daartoe wordt langs de Haparandaweg bebouwing gerealiseerd en worden 7 nieuwe eilanden aangelegd en bebouwd.

Op 23 juni 2009 werd het bestemmingsplan 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel' door de stadsdeelraad vastgesteld en het plan is inmiddels onherroepelijk. Het bestemmingsplan 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel' voorziet in de aanleg van een park tussen de Spaarndammerbuurt en het plan Houthaven, met daaronder een tunnel voor het doorgaande verkeer dat nu over de Spaarndammerdijk en Tasmanstraat rijdt.

De Pontsteiger dient vervangen te worden, omdat de houdbaarheidstermijn voor de huidige steiger zonder ingrepen voor niet meer dan 15 tot 20 jaar gegarandeerd kan worden. Met name het belasten van de steiger met bouwverkeer ten behoeve van het Pontsteigergebouw zou de instandhoudingstermijn gaan bekorten. Het doen van ingrepen na oplevering van het gebouw wordt als onaanvaardbaar beschouwd. De steiger wordt daarom vervangen door een kistdam waarbij de mogelijkheid is ontstaan om tegelijkertijd een parkeergarage op te nemen. Op die manier wordt binnen stadsdeel West een relatief goedkope ondergrondse parkeergarage gebouwd. Deze garage vervangt de geplande dure parkeergarage op het Barentszplein en levert extra parkeerplaatsen op voor de Spaarndammerbuurt.

Gebleken is dat, om in de eerste bouwlaag onder maaiveld 125 parkeerplaatsen te kunnen realiseren, een wat grotere lengte van de garage nodig is dan werd voorzien ten tijde van het vaststellen van de bestemmingsplannen 'De Houthaven' en 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel'. Het bestemmingsplan 'De Houthaven' voorziet ter plaatse van de Pontsteiger in een parkeergarage. De uiterste grens van deze garage kan volgens dit bestemmingsplan worden gesitueerd op een afstand van ongeveer 35 meter vanaf de kruising Pontsteiger – Tasmanstraat. Vanaf dat punt kan de garage zich uitstrekken tot aan de geprojecteerde parkeergarage onder het Pontsteigergebouw, op het einde van de Pontsteiger. Het nu in voorbereiding zijnde ontwerp van de garage komt ongeveer 20 meter dicht bij de kruising Pontsteiger – Tasmanstraat dan het geldende bestemmingsplan mogelijk maakt. Op de onderstaande afbeeldingen zijn de geldende bestemmingsplannen 'De Houthaven' (links) en 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel' (rechts) weergegeven. In de afbeeldingen is met blauwe arcering aangegeven tot waar het geldende bestemmingsplan een parkeergarage mogelijk maakt en met een rode arcering is globaal aangegeven welke omvang de garage zal krijgen.



## Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

Voorts worden een lift- en trappenhuizen voorzien aan de zijkanten van de garage, waarin de geldende bestemmingsplannen niet voorzien. Tenslotte is de beoogde breedte van 25 á 26 meter enkele meters breder dan de bestaande pontsteiger en daarmee ook dan het geldende bestemmingsplan toestaat.

Om de gehele parkeergarage te kunnen realiseren is daarom een nieuw bestemmingsplan nodig, zodanig dat de mogelijkheid tot bouw van een langere parkeergarage ontstaat. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarin.

### 1.2 Ligging plangebied en plangrenzen

Het plangebied omvat de Pontsteiger, vanaf de kruising met de Tasmanstraat tot aan de grens van het bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw'. Het plangebied heeft betrekking op gronden die zijn gelegen in de onlangs onherroepelijk geworden bestemmingsplannen 'De Houthaven' en 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel'. Op onderstaande foto (bron: Google Earth) is met rode omlijnning globaal weergegeven om welke gronden het gaat.



## **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

## **2. Plankader**

### *2.1 Stedenbouwkundig Plan en Aanvullingen*

Op 31 januari 2006 is het Stedenbouwkundig Plan voor de Houthaven vastgesteld, waarop in maart 2007 aanvullingen zijn gedaan. Het stedenbouwkundig ontwerp bestaat uit zeven verschillende eilanden met een gemengd programma van wonen en werken, een afsluitende strook met gemengde bebouwing aan de zijde van het westelijk havengebied alsmede een waterprogramma. De parkeerplaatsen voor alle woningen, bedrijfsruimtes en publieksfuncties dienen alle gebouwd op eigen terrein en niet in zicht vanaf de openbare ruimte gerealiseerd te worden. Het parkeren voor woonschepen, binnenvaartschepen en het bezoekersparkeren bevindt zich op het maaiveld, onder meer op de Pontsteiger. Op de Pontsteiger werd rekening gehouden met overloop van bezoekersparkeren van de eilanden 1 tot en met 7 en het Pontsteigergebouw.

In het SP Houthaven uit 2006 en de aanvulling op het SP werd niet uitgegaan van een parkeergarage in de Pontsteiger. Op de Pontsteiger was in die plannen sprake van tweerichtingsverkeer gescheiden door maaiveldparkeren in het midden. Er werd toen nog uitgegaan van behoud van de bestaande constructie, zodat een parkeergarage geïntegreerd in de constructie van de steiger niet aan de orde kon zijn. Pas nadat duidelijk werd dat de huidige Pontsteiger vervangen moest worden, kon nagedacht worden over de opname van een ondergrondse parkeergarage.

### *2.2 Beeldkwaliteitplan*

Op 3 juli 2007 heeft het Dagelijks Bestuur het Beeldkwaliteitplan Houthaven vastgesteld. Dit plan doet echter geen uitspraken over de Pontsteiger.

### *2.3 Plan Openbare Ruimte Houthaven*

Op 30 september 2008 is het Plan Openbare Ruimte voor de Houthaven vastgesteld. Het Plan Openbare Ruimte Houthaven vormt het kader voor de inrichting van de openbare ruimte waarbinnen deelplannen zullen worden uitgewerkt. Het plan kent voor wat betreft parkeren dezelfde uitgangspunten als het Stedenbouwkundig Plan.

### *2.4 Bestemmingsplannen 'De Houthaven' en 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel'*

In hoofdstuk 1 van deze plantoelichting is reeds vermeld dat ter plaatse van de geprojecteerde vergroting van de parkeergarage twee bestemmingsplannen gelden: het bestemmingsplan 'De Houthaven' en het bestemmingsplan 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel'. Ook werden in dat hoofdstuk al de afwijking van het ontwerp voor de garage ten opzichte van de bestemmingsplannen beschreven.

### *2.5 Beleid*

In de toelichting van het bestemmingsplan 'De Houthaven' is uitgebreid ingegaan op de relevante beleidskaders die zijn gesteld door rijk, provincie, gemeente Amsterdam en door het stadsdeel. De vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven' is zeer recent. De realisatie van de parkeergarage die werd mogelijk gemaakt in bestemmingsplan 'De Houthaven' paste binnen het beleid van de genoemde overheden en de vergroting van de garage met circa 20 meter maakt dat niet anders. Alleen de op 15 december 2009 door het Dagelijks Bestuur vastgestelde parkeernotitie is nieuw sinds het bestemmingsplan 'De Houthaven' en wordt daarom hierna beschreven.

#### **2.5.1 Parkeernotitie Houthaven**

Alle bewoners en bedrijven van de toekomstige Houthaven moeten inpandig parkeren. Om dit ook te verwezenlijken worden in het gehele gebied, uitgezonderd voor de woonschepen, geen parkeervergunningen uitgegeven. Deze afspraak wordt verder uitgewerkt met de ontwikkelaars in de bouwvelopovereenkomst, erfpachtovereenkomst en huurovereenkomst. De Parkeernotitie Houthaven kan worden beschouwd als uitwerking van de Parkeerbeleidnotitie 2005.

### **3. Motivering**

#### *3.1 Programma*

Om het programma voor de Pontsteigergarage te bepalen is in eerste instantie gekeken naar de behoefte aan parkeerruimte in de directe omgeving.

##### **3.1.1 Parkeerbalans omgeving**

###### *Houthaven*

Het SP Houthaven 2006 maakt voldoende parkeerplaatsen mogelijk voor het plangebied Houthaven en is dus niet nodig voor de parkeerbehoefte uit dit gebied. De parkeergarage vormt geen onderdeel van het stedenbouwkundig plan.

###### *Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt*

Om de parkeerbehoefte vanuit de Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt te kunnen beoordelen is de parkeerbalans in beide bestaande buurten opnieuw onderzocht en gelegd naast de resultaten en uitgangspunten in de Plannen Openbare Ruimte voor de desbetreffende buurten (uit resp. 2005 en 1999).

Voor de Zeeheldenbuurt blijkt dat de parkeerdruk nog steeds erg hoog is. Het uitvoeren van de 2<sup>e</sup> fase herprofilering straten kan niet uitgevoerd worden zonder dat de noodzakelijke compensatie van op te heffen parkeerplaatsen in een 2<sup>e</sup> bewonersparkeergarage gerealiseerd wordt. Per saldo zijn daarvoor ongeveer 75 nieuwe parkeerplaatsen nodig. Om te voorkomen dat wederom een tijdelijke extra verhoging van de parkeerdruk ontstaat wordt voorgesteld de uitvoering van de herprofilering uit te stellen totdat er een garage gerealiseerd is.

Voor de Spaarndammerbuurt blijkt uit de actualisatie dat de te verwachten parkeerbalans door de diverse plannen binnen de buurt negatief wordt beïnvloed. Zonder aanvullende maatregelen ontstaat naar verwachting een tekort van zeker 200 parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie. Dit wordt o.a. veroorzaakt door het wegvallen van de geplande dubbel rij parkeerplaatsen langs de Tasmanstraat en Spaarndammerdijk en het wegvallen van parkeerplaatsen op de Houtmankade. Deels zijn deze tegenvallers onvermijdelijk en ontstaat er een noodzaak om een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Mogelijk kunnen daarnaast extra parkeerplaatsen gevonden worden door intensivering van parkeren op maaiveld in straten die nog geherprofileerd moeten worden. Indien dit tezamen niet voldoende parkeerplaatsen oplevert dan zal overwogen moeten worden om een extra bewonersparkeerlaag op te nemen onder de geplande nieuwbouw op de locatie van de Spaarndammerschool.

###### *Conclusie*

Uit de geactualiseerde parkeerbalans blijkt dat er behoefte ontstaat aan 250 - 300 gebouwde parkeerplaatsen binnen Westerpark bij de verder uitvoering van de herinrichting van de openbare ruimte voor beide bestaande buurten. Dit zou worden opgelost door garages onder de Spaarndammerschool, het Barentzplein en de kop van de Van Diemenstraat.

In de Pontsteiger kan een goedkopere parkeergarage gerealiseerd worden dan op het Barentzplein. De middelen in het parkeerfonds zijn beperkt, daarom is het efficiënter om de geprojecteerde parkeergarage op het Barentzplein te schrappen en een tweelaagse parkeergarage te realiseren in de kistdam ter plaatse van de Pontsteiger.

## Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger

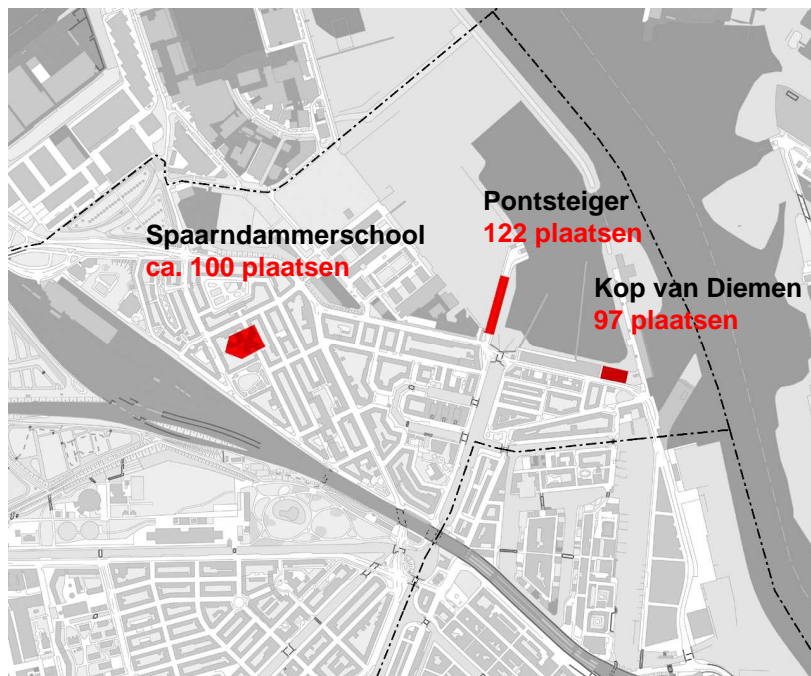
Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

Dit zou bovendien een betere spreiding aan gebouwde parkeervoorzieningen in de buurt opleveren:

- Kop van Diemen (97 plaatsen);
- Pontsteiger (122 plaatsen);
- Spaarndammerschool ( 100+ plaatsen)



De planning van de herprofilering in de Zeeheldenbuurt zal hierop afgestemd moeten worden. Voor de Spaarndammerbuurt is het gezien het tekort aan parkeerplekken in de toekomst mogelijk wenselijk om naast de parkeergarage Pontsteiger extra parkeerplekken te realiseren. Een tweede bewonersparkeergarage onder de locatie Spaarndammerschool is daarvoor een goede optie. Een nadere analyse van de 2<sup>e</sup> fase herprofilering en de oplossingsmogelijkheden is hiervoor nodig.

### 3.1.2 Besluitvorming

Op 15 december 2009 zijn deze conclusies vastgesteld door het Dagelijks Bestuur en is besloten om een voordracht te doen aan de stadsdeelraad Westerpark om de benodigde financiële middelen te reserveren. Op 16 februari 2010 heeft de stadsdeelraad deze voordracht overgenomen. Tevens heeft het DB besloten om opdracht te geven aan de projectdirecteur Houthaven om een Nota van Uitgangspunten voor een éénlaags parkeergarage in een kistdam op te stellen om deze nota voor te kunnen leggen aan de buurt.

De inspraak over de Nota van Uitgangspunten is inmiddels afgerond. Alle reacties waren positief op het voornemen om een parkeergarage op deze locatie te realiseren voor de bewoners van de Zeehelden- en Spaarndammerbuurt. Met name werd aandacht gevraagd voor de afwikkeling van het fietsverkeer. Het ontwerp op het maaiveld is dan ook nader bestudeerd en daar waarmogelijk verbeterd. Vaststelling door de stadsdeelraad staat gepland na het zomerreces

Op 6 juli 2010 is door het dagelijks bestuur de Nota van Uitgangspunten voor de Parkeergarage Pontsteiger is ter vaststelling aangeboden aan de stadsdeelraad. In haar vergadering van 8 september 2010 is door leden van de stadsdeelraad verzocht om aan te geven wat de meerkosten voor een tweede laag in de parkeergarage op de locatie zijn en te onderzoeken of de ontwikkelaar van het Pontsteigergebouw belangstelling heeft voor de afname van deel van de parkeerplekken in de tweede laag. Hoewel de ontwikkelaar van het Pontsteigergebouw heeft aangegeven op dit moment geen belangstelling te hebben voor parkeerplaatsen in de tweede laag heeft de stadsdeelraad besloten in haar vergadering van 19 oktober 2010 het wenselijk te vinden om, gelet op de beperkte



## **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

meerkosten, een tweelaagse parkeergarage te realiseren en hiervoor de benodigde middelen te reserveren. Nog geen besluit is genomen over de bestemming van de extra parkeerplaatsen.

Aangezien de ruimtelijke contouren van een tweelaagse parkeergarage passen binnen het ontwerp bestemmingsplan dat vanaf 2 september 2010 ter visie heeft gelegen is er geen noodzaak om de plankaart of de regels aan te passen en het bestemmingsplan opnieuw ter visie te leggen.

### *3.2 Het ontwerp*

De maten en vorm van de parkeergarage in de vernieuwde Pontsteiger zijn als volgt bepaald:

De huidige Pontsteiger is 23 meter breed. Om deze te slopen zullen damwanden rondom geslagen worden op circa 1 meter van de bestaande borstweringen. Deze damwanden vormen tevens onderdeel van de wanden van de nieuwe kistdam. Hiermee is de breedte van de (openbare) parkeergarage bepaald op circa 25 meter. Om enige marge te behouden voor nu nog onvoorziene extra ruimtebehoefte wordt uitgegaan van een breedte van 26 meter. Binnen deze breedte kan bij de meest efficiënte indeling een parkeercapaciteit van circa 125 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de eerste parkeerlaag. Voor een verruiming van het maaiveldoppervlak wordt er voorts van uitgegaan dat de steiger aan de westzijde een overkraging van 3 meter kan krijgen.

De lengte van de parkeergarage is aan de ene kant bepaald door de positie van het dijklichaam van de Tasmanstraat (inclusief veiligheidszones). Aan de andere kant wordt de lengte bepaald door de inritconstructie van de (particuliere) parkeergarage onder het Pontsteigergebouw. Onderzocht is of de twee garages samen ontwikkeld zouden kunnen worden. Door fysieke beperkingen en ongewenste verstrengeling van verantwoordelijkheden is hier van afgezien.

De tweede parkeerlaag valt binnen de ruimtelijke contouren van de eerste laag. Aan de zuidzijde zal de tweede laag echter ingekort worden om buiten het keurprofiel te blijven.

Om de Pontsteiger zo min mogelijk te belasten met verkeer voor de parkeergarage is voor de hellingbanen gezocht naar een locatie, zo dicht mogelijk bij de kruising met de Tasmanstraat. Tussen de kruising en de afslag naar de Houthaven is ruimte voor deze hellingbanen.

Het aantal lift- en trappenhuizen dient in overleg met de brandweer nog vastgesteld te worden. Vooralsnog wordt uitgegaan van drie ontsluitingen, die zo veel als mogelijk gecombineerd worden met het bestaande Pontsteigergebouwtje en de geplande kiosk aan de zuidzijde de Piet Kramerbrug of op andere wijze zo 'onzichtbaar mogelijk' in het ontwerp opgenomen worden.

Het is niet zeker of de beoogde herbouw van de Piet Kramerbrug doorgang kan vinden. Als dat niet lukt zal een 'normale' brug worden gebouwd. Als zich deze situatie voordoet zal de kiosk naar verwachting niet aan de zuidzijde maar aan de noordzijde van de brug worden gerealiseerd. Om die reden zijn in het bestemmingsplan zowel aan de noord- als de zuidzijde bestemmingsvlakken met de bestemming 'Gemengd' opgenomen.

#### **4. Milieuaspecten**

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Houthaven' is de uitvoerbaarheid van de bestemmingen voor wat betreft milieuaspecten uitvoerig onderzocht. Gezien de korte tijd tussen het vaststellen van dat bestemmingsplan en het vaststellen van het nu voorliggende bestemmingsplan zijn deze onderzoeken over het algemeen actueel. In de navolgende paragrafen wordt waar nodig per aspect geactualiseerd wat voor het voorliggende bestemmingplan relevant is.

##### *4.1 Bodem*

De huidige Pontsteiger is in 1956 aangelegd en sinds die tijd is er daar onder niet meer gebaggerd. Dit heeft geleid tot een dikke sliblaag die moet worden ontgraven. Ook moeten er voorzieningen worden getroffen zodat er geen verspreiding plaatsvindt van de eventueel aanwezige verontreiniging. Het bevoegd gezag voor de waterbodem is Rijkswaterstaat. Er moet voor de werkzaamheden een saneringplan worden opgesteld en getoetst door Rijkswaterstaat en de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) van de gemeente Amsterdam die het bevoegd gezag is voor de landbodem. De bestaande palen onder de huidige Pontsteiger mogen niet worden getrokken om verstoring van verschillende lagen grondwaterstromen niet met elkaar in verbinding te brengen.

##### *4.2 Water*

In het bestemmingsplan 'De Houthaven' is een waterparagraaf opgenomen die ingaat op de begrenzing van beheergebieden, de ligging van waterkeringen en de watercompensatie. Het plan ligt binnen de beschermingszone van de primaire waterkering Spaarndammerdijk - Tasmanstraat.

Om de Pontsteiger te kunnen vervangen door een kistdam is een watervergunning noodzakelijk. Hierbij zijn verschillende watervergunning verlenende instanties betrokken. Rijkswaterstaat voor het dempen van oppervlaktewater en AGV/Waternet voor het werken in en nabij de primaire waterkering.

Met beide partijen is het initiatief reeds besproken. Ze hebben aangegeven dat het verlenen van een watervergunning mogelijk is.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat het te dempen areaal als gevolg van de realisatie van de kistdam kan worden toegevoegd aan de waterbalans die met haven overeengekomen is. AGV/Waternet heeft bij brief van 31 maart 2010 een wateradvies afgegeven. Daarin is aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen het ontwerp omdat de constructie van de parkeergarage buiten het keurprofiel van de waterkering valt. Voor de uitvoeringsfase moet het plaatsen van damwanden dergelijke bij voorkeur ook buiten het keurprofiel blijven. Indien damwanden toch in het keurprofiel worden geplaatst moeten deze voldoen aan de eisen gesteld in de Keur en de beleidsnota Keurontheffingen Waterkeringen.

Om ongewenste grondwaterstandswijzigingen in de definitieve situatie en tijdens de uitvoering te voorkomen heeft AGV/Waternet verzocht geohydrologisch onderzoek te doen en dit ter toetsing aan voor te leggen. Dit onderzoek wordt momenteel uitgevoerd.

Voordat er een watervergunning wordt aangevraagd moet er met de verschillende watervergunning verlenende instanties een overleg worden gepland. Daarin wordt afgesproken wie de watervergunning gaat verlenen en welke werkzaamheden daaronder vallen.

##### *4.3 Verkeer*

De realisatie van een extra parkeergarage heeft gevolgen voor de verkeersstromen op de wegen in de directe omgeving. Voorafgaand aan de planvorming heeft het stadsdeel aan Goudappel Coffeng BV opdrachtgegeven verkennend onderzoek te doen naar de effecten. Daartoe is aan de hand van een aantal voorbeeld scenario's (met indicatieve getallen) onderzoek verricht. Er zijn drie opties voor het gebruik van de parkeergarage behandeld:

- o 140 parkeerplaatsen voor de bewoners van de Zeeheldenbuurt.
- o 70 parkeerplaatsen voor de bewoners van de Zeeheldenbuurt en 70 parkeerplaatsen voor de bewoners van de Spaarndammerbuurt.

## Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger

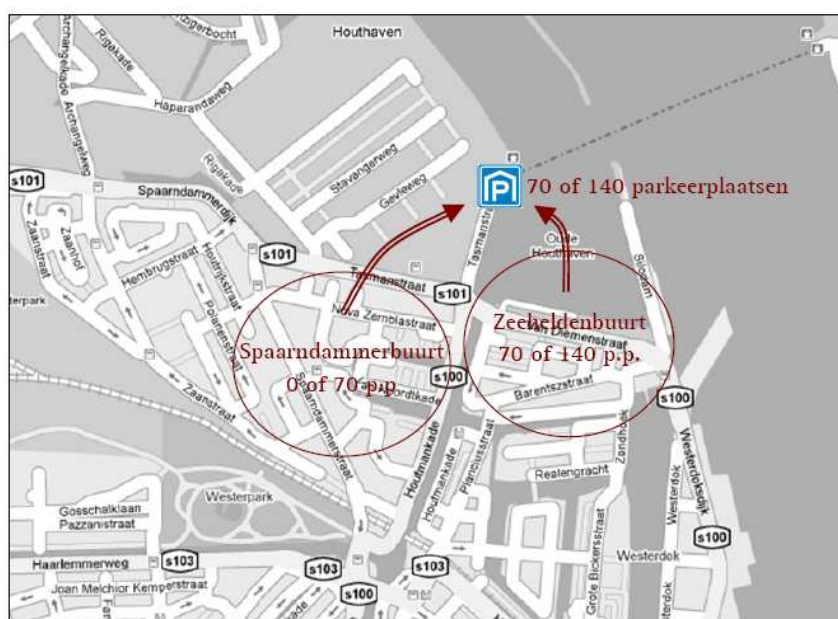
Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

- 70 parkeerplaatsen voor de bewoners van de Zeeheldenbuurt. Verkeerskundig gezien is deze optie gelijk aan de optie met 70 parkeerplaatsen voor de bezoekers van de Houthavens en 70 parkeerplaatsen voor de bewoners van de Zeeheldenbuurt. Dit omdat het verkeer richting de Houthavens, met of zonder capaciteit in de parkeergarage, altijd van de ontsluitingsweg over de pier gebruik zal maken.

Elke verandering in het model heeft gevolgen voor de intensiteiten op de wegvakken. Zo ook het verplaatsen van parkeerplaatsen. De totale hoeveelheid verkeer wijzigt echter niet. De herkomstlocatie van een gedeelte van de verkeersstroom vanuit de Zeeheldenbuurt en/of de Spaarndammerbuurt zal verplaatsen naar de parkeergarage. Bij de inschatting van het aantal verkeersbewegingen van en naar de parkeergarage is uitgegaan van een worst-case scenario. Hierin wordt uitgegaan van 140/70 verplaatsingen in een 2-uurs spits. Dit komt neer op de totale capaciteit van de parkeergarage. In de praktijk zal de piek in de verkeersbelasting echter kleiner zijn.



Uit onderstaande tabellen blijkt dat de hoeveelheid verkeer vanuit de parkeergarage in vergelijking met de hoeveelheid verkeer vanuit de Houthavens, op de Pontsteiger en afhankelijk van de situatie 6 tot 25 procent is.

	Intensiteiten pontsteiger	Parkeergarage 140 p.p.	Totaal	Toename
Plansituatie met tunnel 2010 2-uurs spits	560	140	700	25%
Plansituatie met tunnel 2012 2-uurs spits	1268	140	1408	11%
Plansituatie met tunnel 2015 2-uurs spits	1242	140	1382	11%
Plansituatie met tunnel 2020 2-uurs spits	1245	140	1385	11%

	Intensiteiten pontsteiger	Parkeergarage 70 p.p.	Totaal	Toename
Plansituatie met tunnel 2010 2-uurs spits	560	70	630	13%
Plansituatie met tunnel 2012 2-uurs spits	1268	70	1338	6%
Plansituatie met tunnel 2015 2-uurs spits	1242	70	1312	6%
Plansituatie met tunnel 2020 2-uurs spits	1245	70	1315	6%

Op de wegvakken zijn de effecten van de verschuiving van verkeersstromen beperkt. De routekeuze zal voor de gebruikers van de parkeergarage veranderen. Op grotere schaal heeft dit geen effecten. Op kleinere schaal zijn er wel effecten denkbaar. Hierbij gaat het met name om het kruispunt Tasmanstraat-Houtmankade. De intensiteiten op dit kruispunt liggen al dicht bij de maximum

## Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger

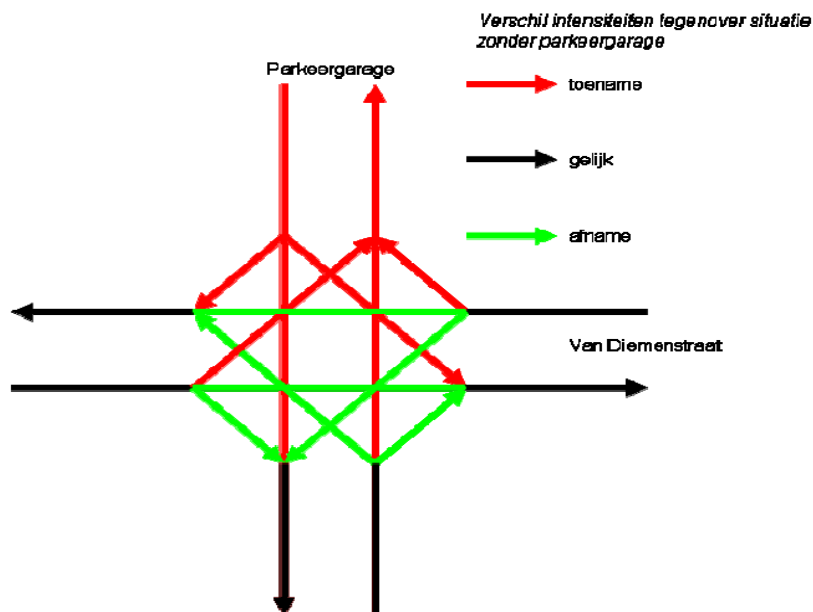
Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

capaciteit. De hoeveelheid verkeer van en naar de Pontsteiger neemt toe. In onderstaand figuur worden de (geschatte) effecten op het kruispunt gevisualiseerd. De drie varianten hebben hetzelfde effect op het kruispunt Tasmanstraat- Houtmankade.

Uit de figuur blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de kruispuntbewegingen richting de Pontsteiger toeneemt. Aanbevolen wordt om de regeling van deze kruising wanneer noodzakelijk aan te passen aan de gevolgen van de parkeergarage.



### Conclusie

De ontwikkeling van een parkeergarage in de Pontsteiger leidt tot verschuiving van verkeersstromen. Een significante verkeerstoename doet zich alleen op de Pontsteiger zelf voor. Op de overige ontsluitingswegen is de verkeerstoename niet aanwezig of zeer gering. Het kruispunt Tasmanstraat-Houtmankade vormt met de ontwikkeling van de parkeergarage mogelijk een knelpunt. In het advies is in verband daarmee aanbevolen kritisch naar de regeling van de verkeerslichten te kijken.

### 4.4 Natuurtoets

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

In 2004 is op grond van een in 2003 uitgevoerde natuurtoets ontheffing aangevraagd en verkregen voor een aantal soorten, waarvoor onder de huidige wetgeving een vrijstelling geldt. In 2006 is het gebied opnieuw geïnventariseerd. Geconcludeerd wordt dat het aantal soorten sinds het vorige onderzoek is afgenomen en dat er onder de huidige wetgeving geen ontheffingsaanvraag nodig is. Voor wat de Flora- en faunawet betreft heeft het maken van eilanden en de bouw op de kop van de pontsteiger geen consequenties, mits mitigerende maatregelen goed worden toegepast. Hieruit wordt afgeleid dat ook de vernieuwing van de steiger en de realisatie van de garage geen consequenties heeft.

Voorwaarde is dat bij planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met broedende vogels. De zorgplicht schrijft voor dat er zorgvuldig met de aanwezige soorten, beschermd en niet-beschermd, wordt omgegaan.

## Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

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

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

Ten behoeve van actualisatie van de Natuurtoets is het plangebied op 5 september 2008 opnieuw geïnspecteerd door de stadsecoloog van de dRO. Daarbij is extra aandacht besteed aan spechtengaten die mogelijk mede gebruikt zouden kunnen worden door vleermuizen. Voor de bouw van de garage heeft dit geen relevantie.

In verband met de bouw van het Pontsteigergebouw heeft dRO reeds geconstateerd dat er op de kop van de pontsteiger geen beschermde muurplanten zijn. Ook uit het rapport 'Muurplanten in Amsterdam' van de Werk- en Adviesgroep Muurplanten Noord-Holland van januari 2010 blijken geen beschermde muurplanten op of aan de pontsteiger aangetroffen te zijn.

### 4.5 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Vanwege het feit dat bij de uitvoering van dit plan bodemversturende werkzaamheden zullen plaatsvinden is het van belang inzicht te krijgen in de te verwachten archeologische waarden op deze locatie. Voor dit doel heeft het bureau Monumenten & Archeologie Amsterdam een archeologische quickscan uitgevoerd. Uit de quickscan blijkt dat binnen het plangebied rekening gehouden moet worden met de aanwezigheid van archeologische overblijfselen. Door de toekomstige ontgraving van het hele gebied kunnen eventuele archeologische waarden worden aangetast. Afhankelijk van de mate waarin in de toekomst bodemverstoring van het bodemarchief plaats vindt, is beleid ten behoeve van archeologische zorg opgesteld.



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

De volgende onderdelen worden onderscheiden:

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

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt geheel binnen zone F, zodat geen vervolgonderzoek nodig is.

## **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

### **4.6 Luchtkwaliteit**

Op grond van de Wet milieubeheer, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, dienen de grenswaarden voor luchtkwaliteit in acht te worden genomen bij het vaststellen van het bestemmingsplan. In het onderzoek dat ten grondslag heeft gelegen aan het bestemmingsplan is geconcludeerd dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het project. Bij dit uitgevoerde berekeningen is nog geen rekening gehouden met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), wat een nog verder gaand pakket maatregelen inhoudt. Het NSL-programma is inmiddels in werking getreden en het project Houthaven maakt deel uit van het NSL. Dit en het feit dat het voorliggende bestemmingsplan leidt niet tot een verandering van de totale hoeveelheid verkeer, maakt dat er geen aanleiding is tot het doen van nieuw onderzoek naar luchtkwaliteit.

### **4.7 Geluid**

De parkeergarage is geen geluidgevoelige bestemming zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Omdat uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de verkeerstoename op de ontsluitende wegen afwezig of gering is, is een toename van de geluidbelasting langs deze wegen kleiner dan 2 dB. Er is daarom geen aanleiding tot verder onderzoek en het vaststellen van hogere waarden.

### **4.8 Kabels en leidingen**

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

### **4.9 Consequenties tweede parkeerlaag voor de milieuaspecten**

De tweede parkeerlaag is aan de zuidzijde ongeveer 10 meter ingekort waardoor ook deze laag buiten het keurprofiel van de dijk blijft. In het vooroverleg met Waternet is deze variant van de parkeergarage besproken. Door Waternet is aangegeven dat zij geen bezwaar hebben tegen deze variant. In het door Waternet gevraagde geohydrologisch onderzoek wordt de extra laag meegenomen.

Het realiseren van een extra parkeerlaag heeft een beperkt extra effect op de verkeersafwikkeling op de kruising Tasmanstraat-Houtmankade. Zoals aangegeven in de conclusie van de paragraaf 4.3 zal kritisch gekeken moeten worden naar de verkeerslichtenregeling waarbij rekening gehouden moet worden met de extra verkeersbewegingen als gevolg van de extra parkeerlaag.

Voor wat betreft de overige beschreven milieuaspecten is er geen aanleiding om de conclusies van de voorgaande paragrafen aan te vullen.

## **5. Toelichting op de werking van het bestemmingsplan**

### *5.1 Standaardisatie en digitalisering*

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Het bestemmingsplan 'De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger' moet daarom voldoen aan de bepalingen van de nieuwe Wro en de daaruit volgende aanvullende regelingen. De nieuwe Wro en het Bro stellen de digitalisering van ruimtelijke plannen en besluiten volgens daartoe gestelde standaarden verplicht. De digitaliserings- en standaardisatieverplichting is op 1 januari 2010 in werking getreden.

Het nieuwe Bro stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de RO-standaarden voor de digitalisering worden vastgesteld. Voor nieuwe bestemmingsplannen is er altijd een digitaal plan, welke prevaleert boven het analoge, afgedrukte plan.

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP2008, en is als digitaal plan (GML-bestand) opgesteld.

### *5.2 Opbouw van het bestemmingsplan*

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

### *5.3 Verbeelding*

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden 2008 in elektronische vorm worden voorbereid, vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet er een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld.

Op de analoge verbeelding van het bestemmingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven.

Mocht tussen de inhoud van het analoge plan en van de elektronische weergave of van het plan in de digitale vorm en de papieren weergave een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als er tussen beide vormen van het plan een verschillende uitleg mogelijk is, prevaleert het digitale plan.

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

### *5.4 Regels*

#### *5.4.1 Standaarden*

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden.

## **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

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

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

Ingevolge de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, moeten de regels van een bestemming als volgt opgebouwd en benoemd worden:

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

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

### 5.4.2 de bestemming 'Gemengd'

Het bestemmingsplan 'De Houthaven' voorzag reeds in bestemmingsvlakken 'Gemengd' ter plaatse van het pontsteigergebouwtje en ten zuiden van de brug tussen de Pontsteiger en eiland 7. Deze bestemming is overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan 'De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger'.

Het is niet zeker of de beoogde herbouw van de Piet Kramerbrug tussen de pontsteiger en eiland 7 doorgang kan vinden. Als dat niet lukt zal een 'normale' brug worden gebouwd. Als zich deze situatie voordoet zal de kiosk naar verwachting niet aan de zuidzijde maar aan de noordzijde van de brug worden gerealiseerd. Om die reden zijn in het bestemmingsplan zowel aan de noord- als de zuidzijde bestemmingsvlakken met de bestemming 'Gemengd' opgenomen.

Omdat waarschijnlijk één van de twee bestemmingsvlakken 'Gemengd' niet bebouwd zal worden blijft er ter plaatse water dat benut moet kunnen worden als woonschepenligplaats. Daarom is binnen de bestemming 'Gemengd' geregeld dat tevens woonschepenligplaatsen zijn toegestaan.

### 5.4.3 de bestemming 'Verkeer'

De in het bestemmingsplan 'De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger' opgenomen planregels voor de bestemming 'Verkeer' is gelijk aan de in bestemmingsplan 'De Houthaven' opgenomen bestemming 'Verkeer – 4' en de in bestemmingsplan 'De Houthaven – Pontsteigergebouw' opgenomen bestemming 'Verkeer'.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn gebouwen toegestaan ten behoeve van parkeren, in- en uitritten en nutsvoorzieningen. Onder gebouwen ten behoeve van parkeren worden tevens toegangsgebouwen voor voetgangers begrepen.



## **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

De bestemming 'Verkeer – 1' uit het bestemmingsplan 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel' wordt vervangen door de nieuwe bestemming 'Verkeer'. De in de bestemming 'Verkeer – 1' opgenomen mogelijkheden ten aanzien van de bouw van een tunnel en daartoe behorende bouwwerken is in de nieuwe bestemming 'Verkeer' niet overgenomen, omdat de gronden die deel uitmaken van het voorliggende bestemmingsplan niet zullen worden aangewend voor de tunnel.

De bestemming voorziet niet alleen in een bestemmingsomschrijving en bouwregels. De overige in het kopje 'standaarden' genoemde regels zoals nadere eisen, ontheffingen en dergelijke zijn niet aan de orde.

### 5.4.4 de bestemmingen 'Water – 1' en 'Water – 2'

De bestemmingen 'Water – 1' en 'Water – 2' zijn gelijk aan de bestemmingen die het bestemmingsplan 'De Houthaven' aan deze gronden gaf. Binnen de bestemming 'Water – 1' wordt geregeld dat de aanlegvoorzieningen voor de pont kunnen worden gerealiseerd en binnen de bestemming 'Water – 2' is een brug tussen de Pontsteiger en eiland 7 toegestaan, alsook woonschepenligplaatsen en een watersportvereniging.

Het enige verschil met bestemmingsplan 'De Houthaven' is dat binnen de bestemming 'Water – 2' niet 5 maar 8 woonschepen zijn toegestaan.

### 5.4.5 de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'

In het voorliggende bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Deze dubbelbestemming is vergelijkbaar met de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' in het bestemmingsplannen 'De Houthaven' en 'De Houthaven – Dijkpark en Tunnel'. het enige verschil is dat in die beide bestemmingsplannen ook nog rekening werd gehouden met een dubbelbestemming ter bescherming van archeologische waarden. Dat is in het voorliggende bestemmingsplan 'De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger' niet aan de orde.

## **Bestemmingsplan De Houthaven – Parkeergarage Pontsteiger**

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

17 juni 2011

### **6. Uitvoerbaarheid**

#### *6.1 Beschikbaarheid van gronden en noodzaak tot een exploitatieplan*

De gronden binnen het plangebied zijn eigendom van de gemeente. Om die reden is er geen aanleiding tot het vaststellen van een exploitatieplan zoals bedoeld in artikel 6.12 Wro.

#### *6.2 Financiële uitvoerbaarheid*

De kosten voor het vervangen van de Pontsteiger kunnen ten laste van de grex Houthaven gebracht worden. De meerkosten voor het realiseren van een parkeergarage worden ten laste van het parkeerfonds gebracht. De stadsdeelraad van Westerpark heeft op 15 december 2009 besloten om de reservering van € 6.300.000,- voor een parkeergarage Barentszplein te bestemmen als reservering voor de realisatie van een éénlaags parkeergarage in de Pontsteiger.

Op 19 oktober heeft de stadsdeelraad van West de reservering van het budget van € 6.300.00,- bevestigd en aangevuld met € 2.500.000,- voor de extra parkeerlaag.

#### *6.3 Maatschappelijk overleg*

In het voorjaar van 2010 is een concept nota van Uitgangspunten/toelichting ontwerp parkeergarage pontsteiger tezamen met het maaiveld ontwerp voor de nieuwe pontsteiger ter inspraak voor gelegd aan de bewoners van de beide naast gelegen buurten en andere belanghebbende. Alle reacties zijn positief op het voornemen van het stadsdeel om de pontsteiger te vervangen door een parkeergarage.

Op grond van de inspraakverordening van het stadsdeel wordt over het voorontwerp van het bestemmingsplan geen inspraak gehouden. Het ontwerp van het bestemmingsplan is vanaf 2 september 2010 gedurende 6 weken ter visie gelegd, gedurende welke periode door een ieder zienswijzen konden worden ingebracht. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

#### *6.4 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro*

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

1. VROM-inspectie;
2. Rijkswaterstaat, Directie Noord-Holland;
3. Provincie Noord-Holland;
4. Waternet;
5. Burgemeester en Wethouders gemeente Amsterdam (DRO).

De VROM-inspectie, de provincie, Waternet alsmede Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam hebben aangegeven in te kunnen stemmen met het voorontwerp bestemmingsplan. Rijkswaterstaat heeft niet gereageerd.