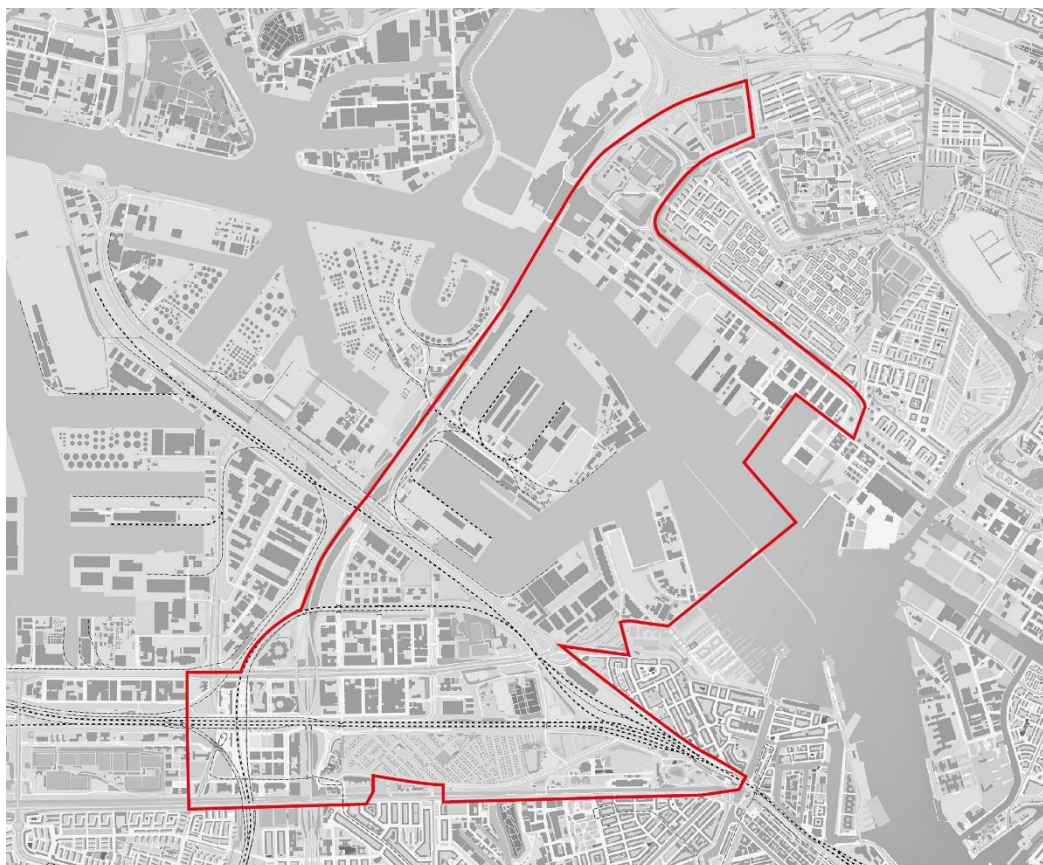


MER Haven-Stad Notitie Reikwijdte en Detailniveau



MEI 2016



MER Haven-Stad

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Opgesteld door Antea Group

Auteurs

drs. T. (Tim) Artz

drs. M. (Marijke) Visser-Poldervaart

In opdracht van Gemeente Amsterdam

Projectleider

drs. K.J.A. (Klaas-Jan) Dolman

Inhoudsopgave

Vooraf		p. 5
1	Inleiding	p. 6
1.1	Opgave voor Amsterdam	p. 6
1.2	Positionering Haven-Stad	p. 6
1.3	Voorsorteren op nieuwe Omgevingswet	p. 7
1.4	Waarom een m.e.r.?	p. 8
2	Een nadere blik op Haven-Stad	p. 9
2.1	Ligging en karakteristiek	p. 9
2.2	Juiste ambitie op juiste plek	p. 9
2.3	Ontwikkelingsstrategie	p. 11
2.4	Beschrijving deelgebieden	p. 11
2.5	Raakvlakprojecten	p. 15
3	Beleidskader	p. 16
3.1	Visie Noordzeekanaalgebied	p. 16
3.2	Structuurvisie Amsterdam	p. 16
3.3	Transformatiestrategie Haven-Stad	p. 17
3.4	Koers 2025 - Ruimte voor de Stad	p. 18
3.5	MIRT Sloterdijk	p. 19
3.6	Visie 2030 Port of Amsterdam	p. 19
3.7	Convenant Houthaven/NDSM	p. 20
3.8	Provinciaal Inpassingsplan Westpoort/HoogTij	p. 20
3.9	Pilot Freezone Haven	p. 21
4	Omgevingsplannen en m.e.r.	p. 22
4.1	Wat is een omgevingsplan?	p. 22
4.2	Verschil omgevingsplan met traditioneel bestemmingsplan	p. 22
4.3	Ontwikkelingsgebied	p. 23
4.4	Samenspel omgevingsplannen en m.e.r.	p. 24
5	Faseringsmodellen voor transformatie	p. 25
5.1	MER: verschillende abstractieniveaus	p. 25
5.2	Faseringsmodellen	p. 26
5.3	Project-MER: dashboard met variabelen	p. 27
5.4	Plan-MER: ontwikkelperspectieven	p. 30
5.5	Onderzoek naar draagkracht	p. 32
5.6	Referentiesituatie	p. 32
6	Thema's en wijze van onderzoek	p. 34
6.1	Reikwijdte onderzoek: welke thema's?	p. 34
6.2	Effecten van binnen naar buiten en van buiten naar binnen	p. 34
6.3	Thema's onderverdeeld in drie typen effecten	p. 35
6.4	Detailniveau onderzoek	p. 38

6.5	Plan- en studiegebied MER	p. 39
7	M.e.r.-procedure	p. 40
7.1	M.e.r.-procedure op hoofdlijnen	p. 40
7.2	Kennisgeving	p. 40
7.3	Raadpleging	p. 40
7.4	Terinzagelegging	p. 41
7.5	Vervolg van de m.e.r.-procedure	p. 41

Vooraf

Haven-Stad vormt een ambitieus programma van de gemeente Amsterdam voor de geleidelijke ontwikkeling van gemengd stedelijk gebied in het westen van de stad, binnen de Ring A10 ten zuiden en noorden van het IJ. Haven-Stad, gelegen in het overgangsgedebied van haven en stad, bestaat uit diverse deelgebieden waartussen én waarbinnen een gefaseerde planvorming en realisatie plaatsvindt. De ontwikkeling van Haven-Stad zal organisch verlopen. Dit vraagt enerzijds om flexibiliteit, maar ook om duidelijke kaders waarbinnen de ontwikkelingen gerealiseerd kunnen worden. Dit is dan ook de belangrijkste opgave voor de m.e.r.-procedure: zorgen voor duidelijke kaders, maar ook het bieden van flexibiliteit.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt het startpunt van een milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de ontwikkeling van Haven-Stad. Een m.e.r. is verplicht vanwege de omvang van de plannen voor Haven-Stad. Het doel van deze notitie is het beschrijven voor welke thema's en op welke wijze onderzoek verricht zal worden in het milieueffectrapport (MER). Hierbij is het van belang een duidelijk beeld te schetsen van de voorgenomen ontwikkelingen, de omvang van het onderzoeksgebied en het detailniveau dat benodigd is voor een goede besluitvorming.

Vanwege het innovatieve karakter en de benodigde flexibiliteit in planvorming is Haven-Stad aangemeld voor de 14^e tranche van de Crisis- en herstelwet (Chw). Hierdoor is het mogelijk om vooruitlopend op de nieuwe Omgevingswet alvast gebruik te maken van diverse mogelijkheden die deze nieuwe wet biedt. Waar in deze notitie gesproken wordt over bestemmingsplannen wordt daarom bedoeld op bestemmingsplannen verbrede reikwijdte (tenzij anders aangegeven) of omgevingsplannen.

Leeswijzer

Deze NRD begint met een inleiding, waarin de ontwikkeling van Haven-Stad in het bredere kader van de ontwikkeling van Amsterdam en de nieuwe Omgevingswet is geplaatst. Hoofdstuk 2 beschrijft de ontwikkeling die de gemeente met Haven-Stad voor ogen heeft. Hoofdstuk 3 heeft betrekking op het beleidskader dat betrekking heeft op Haven-Stad. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op een bestemmingsplan verbrede reikwijdte en het samenspel met de m.e.r. Hoofdstuk 5 gaat in op de te onderzoeken faseringsmodellen en de bijbehorende onderzoeksmethodiek. In hoofdstuk 6 staan de thema's en wijze waarop deze onderzoek (reikwijdte) en het detailniveau van het onderzoek centraal. Hoofdstuk 7 beschrijft ten slotte de verdere procedure rondom deze NRD.

1 Inleiding

1.1 Opgave voor Amsterdam

Amsterdam is een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te recreëren. De stad groeit jaarlijks met gemiddeld 11.000 inwoners. Om de druk op de woningmarkt te verlichten wil de gemeente tot 2025 de bouw van 50.000 nieuwe woningen mogelijk maken binnen de stadsgrenzen. Plekken, zeker binnen de Ring A10, waar 'eenvoudig' nieuwe woningbouw gerealiseerd kan worden, zijn echter beperkt. Naast bevolkingsgroei is ook sprake van sterke economische groei van de stad. Amsterdam en de omliggende gemeenten vormen samen als metropool een handels- en kennisregio met een positie op wereldniveau. De haven vervult hierin een belangrijke rol in het aanjagen van de economie. De haven heeft de ambitie om een duurzame en flexibele haven te worden, die snel kan inspelen op veranderende behoeften van bedrijven.

In de Structuurvisie Amsterdam en recent in Koers 2025 is Haven-Stad (zie figuur 1.1), het haven- en industriegebied binnen de Ring A10 met aangrenzende bedrijventerreinen, aangewezen als locatie waar transformatie naar gemengd stedelijk gebied kan plaatsvinden. Dit gebied heet Haven-Stad. Intensiever gebruik van de beschikbare ruimte en transformatie van haven- en bedrijventerreinen naar woon-werkgebieden zijn belangrijke opgaven voor de stad. Door dit gebied te transformeren naar een gemengd stedelijk gebied kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de woningbouwbehoefte. Dit vindt plaats met plannen die in looptijd variëren van korte tot lange termijn. Daar staat tegenover dat ook de haven blijft functioneren en dat dit niet belemmerd moet worden door mogelijke transformaties.



Figuur 1.1 - Ligging Haven-Stad

1.2 Positionering Haven-Stad

Het gebied van Haven-Stad ligt gedeeltelijk in vitaal havengebied en voor een groot deel tegen dat vitale havengebied aan. Over de ontwikkelingen in en rondom het havengebied zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente en het Havenbedrijf met het oog op een goede exploitatie van het havengebied. De transformatieopgave beoogt daarom ook gemengd stedelijk gebied met duidelijk woonaccent in combinatie met bestaande havenactiviteiten. Om de verandering in het gebied geleidelijk vorm te geven zijn overgangssituaties aan de orde, waarbij een goede afweging gemaakt dient te worden tussen de wenselijke ontwikkeling en mogelijkheden.

Het Haven-Stad gebied biedt unieke mogelijkheden om het stedelijk milieu rond de Amsterdamse binnenstad verder uit te bouwen en om ruimte te bieden aan economische groei. Wonen, werken en recreëren gaan daarbij hand in hand. Dit stelt specifieke eisen aan de leefomgevingskwaliteit, die recht doen aan het unieke karakter van Haven-Stad. Daarnaast zijn een duurzame inrichting en een gezonde leefomgeving, maar ook het inzetten op circulaire economie, klimaatadaptie, energie en mobiliteitsshift, belangrijke doelstellingen voor Haven-Stad.

Concrete kansen voor een (hoog)stedelijk woonmilieu liggen er, bijvoorbeeld rondom station Sloterdijk en rondom het Westerpark. Dit zijn dan ook de gebieden die als eerste getransformeerd worden. Gebieden binnen Haven-Stad die nu meer een haven- en bedrijvenfunctie hebben, zullen pas in een later stadium kunnen verkleuren of transformeren. Deze fasering, die van diverse factoren afhankelijk is, vormt een cruciaal onderdeel van de ontwikkeling van Haven-Stad. In de nog op te stellen ontwikkelstrategie Haven-Stad wordt dit nader uitgewerkt.

Enkele eigenschappen, die Haven-Stad uniek maken zijn:

- Haven-Stad is 650 ha groot; het is een enorm gebied, vrijwel net zo groot als de Amsterdamse binnenstad
- De grote maten/uitgestrektheid van het IJ, de stoere havenbekkens en de metropolitane sfeer van Westergasfabriek en NDSM bieden een attractief vestigingsmilieu voor starters, (inter)nationals, jonge gezinnen, senioren én voor (inter)nationaal opererende bedrijven, instellingen, conventions en festivals
- Haven-Stad ligt dichtbij de binnenstad; de Haarlemmerstraat is 10 minuten fietsen; nieuwe fiets- en ferry-verbindingen en bus-, tram- en metrolijnen ontsluiten het gebied; barrières kunnen worden geslecht door onderdoorgangen toe te voegen en door vervangende opstelruimte voor treinen te realiseren in het havengebied
- Delen van het havengebied maken nu al een transformatieproces door; toevoeging van woningbouw kan dat proces verrijken en - zoals in het geval van de omgeving van station Sloterdijk - kantorenleegstand mogelijk voorkomen
- Zowel vanuit het Rijk, de regio als door de gemeente is er al veel geïnvesteerd in de grond en in de openbare ruimte rondom station Sloterdijk. Daarnaast liggen er kansen voor de uitbreiding van het zogenaamde centrummilieu om nieuwe gemengde woon- en werkmilieus te realiseren

1.3 Voorsorteren op nieuwe Omgevingswet

Om de beoogde transformatie van Haven-Stad werkelijkheid te maken, is gefaseerde besluitvorming noodzakelijk en gewenst. De omvang, diversiteit en kwaliteit van het gebied vragen om een gefaseerde besluitvorming, omdat een alomvattend plan de geleidelijke transformatie te weinig zal kunnen faciliteren. Het complexe vraagstuk van transformatie van het gebied, vraagt dus om een andere benadering dan de traditionele planologie.

Deze benadering valt onder de noemer 'uitnodigingsplanologie'. Hierbij speelt flexibiliteit een grote rol, omdat er geen sprake is van vooraf al geheel afgebakende kaders en programma. Om dit verder vormt te kunnen geven, is voor een deel van Haven-Stad een aanmelding gedaan voor de Crisis- en herstelwet. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden om vooruitlopend op de Omgevingswet met nieuw instrumentarium te kunnen werken, dat ruimte biedt voor flexibiliteit, een veilige en gezonde leefomgeving en initiatiefnemers uitnodigt om passende ontwikkelingen te verwezenlijken.

Met de keuze voor een gefaseerde besluitvorming wordt voor het gebied niet gelijk een juridisch-planologisch plan opgesteld dat het gehele gebied dekt. De diverse deelgebieden worden ook gefaseerd in ruimtelijke plannen verrat. Voor de delen van Haven-Stad waarvoor op afzienbare termijn transformatie naar gemengd stedelijk gebied is te voorzien, is een aanvraag ingediend om vooruit te mogen lopen op de Omgevingswet, een zogenaamd omgevingsplan (bestemmingsplan met verbrede reikwijdte) te mogen opstellen. Meer informatie over de mogelijkheden die een omgevingsplan biedt, is opgenomen in hoofdstuk 4.

1.4 Waarom een m.e.r.?

Het is verplicht voor ontwikkelingen met mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen een zogenaamde m.e.r. te doorlopen (de m.e.r. staat voor de totale procedure) en een MER op te stellen (het MER staat voor milieueffectrapport en betreft het rapport).

Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten (een stedelijk ontwikkelingsproject met meer dan 2.000 woningen, 100 hectare en/of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m²) in Haven-Stad is een m.e.r.-procedure verplicht. Het MER voor Haven-Stad is bijzonder, omdat zowel de meer concrete woningbouwplannen als gebieden waar pas in de verdere toekomst een mogelijke transformatie aan de orde is, onderzocht worden. Het is echter wenselijk om de diverse ontwikkelingen (ook is er een duidelijk verschil in tijdshorizon en concreetheid) binnen Haven-Stad in één MER te beschouwen, omdat de ontwikkelingen zowel ruimtelijk als functioneel nauw met elkaar samenhangen.

Dit MER bestaat daarom uit twee onderdelen: een project-MER gedeelte (gedetailleerder onderzoek) en een plan-MER gedeelte (globaal richtinggevend onderzoek). Op basis van het uitgevoerde onderzoek in het project-MER gedeelte worden kaders, spelregels en randvoorwaarden voor de op te stellen omgevingsplannen benoemd. Het MER vormt dan ook een vehikel voor de verdere besluitvorming. De afweging en motivatie voor keuzes in het omgevingsplan worden vanuit het MER gevoed.

Het doel van de m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Zo ontstaat inzicht in de potentiële milieueffecten op de omgeving en in passende maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen en/of te compenseren. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vormt het startpunt van deze m.e.r.-procedure.

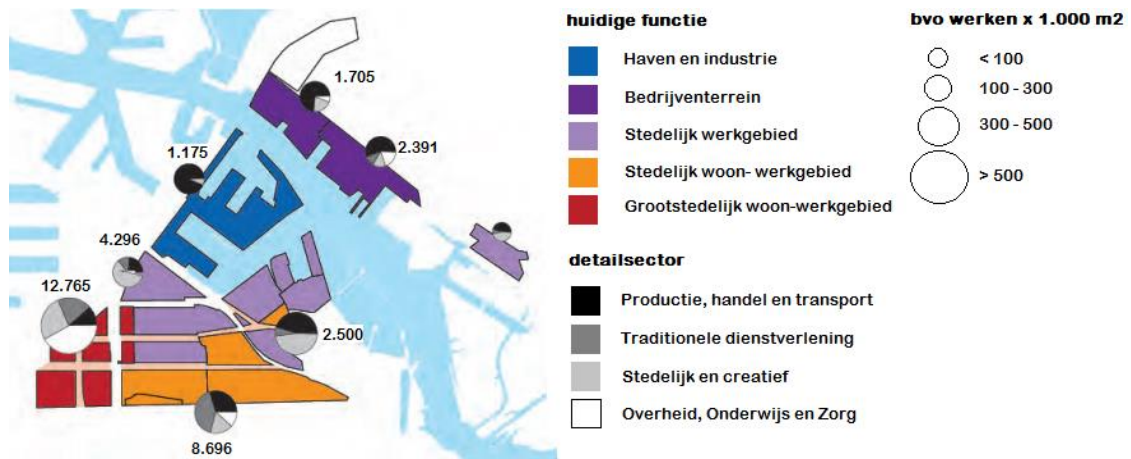
2 Nadere blik op Haven-Stad

2.1 Ligging en karakteristiek

Haven-Stad bestaat uit het deel van het havengebied binnen de Ring A10, de aangrenzende bedrijventerreinen, het gebied rondom station Sloterdijk, het Westerpark en het westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever. Deze terreinen worden op dit moment door verschillende partijen beheerd en geëxploiteerd: Havenbedrijf Amsterdam, Grond en Ontwikkeling Gemeente Amsterdam (G&O) en stadsdelen.

Haven-Stad heeft een omvang van circa 650 hectare (exclusief water) en bestaat uit verschillende deelgebieden:

- *Sloterdijk - Westerpark e.o.:* Sloterdijk 1, Sloterdijk Centrum, Zaanstraat emplacement, Amsterbaken en Groot Westerpark.
- *Havengebied:* Minervahaven/Hempoint, Coen- en Vlothaven en Alfadriehoek.
- *Noordelijke IJ-oever:* Melkweg/Oostzanerwerf en Cornelis Douwes 0-1-2-3.



Figuur 2.1 - Functies in de huidige situatie en detailsectoren

De deelgebieden herbergen diverse functies variërend van haven en industrie tot grootstedelijke woon-werkgebieden. Een globale indeling naar functies is in figuur 2.1 weergegeven. Hierbij is ook duidelijk te zien welk belang dit gebied voor de werkgelegenheid van Amsterdam heeft.

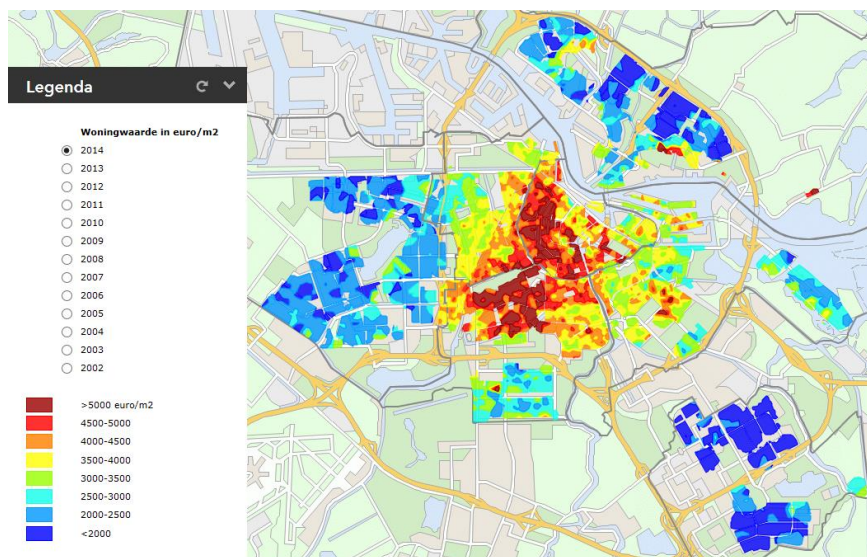
2.2 Juiste ambitie op de juiste plek

De delen van Amsterdam binnen de Ring A10 en aan weerszijden van het IJ behoren tot de economisch belangrijkste vierkante kilometers van Nederland. Er wonen ruim een half miljoen mensen, er komen jaarlijks miljoenen bezoekers en er wordt veel geld verdiend. Het vormt het onbetwiste hart van een groeiende metropool. Het succes heeft tot gevolg dat het gebied steeds intensiever wordt gebruikt, maar dat de ontwikkelingsruimte er inmiddels bijzonder schaars is.

Dit centrum- of hoogstedelijke gebied heeft dan ook de neiging om uit te breiden. Dit gaat niet ongebreideld, maar geleidelijk. Het genereren van centrumstedelijkheid is namelijk een delicaat proces. Het gebeurt louter op de schaarse 'juiste' plekken, direct aansluitend op het bestaande, gerijpte centrumstedelijke gebied - op het juiste moment en onder de juiste omstandigheden. Het

sleutelwoord hierbij is 'nabijheid'. De groei manifesteerde zich dan ook het eerst in de 19^e-eeuwse gordel. Momenteel maakt de gordel '20-'40 een krachtige verstedelijking door en reikt het hoogstedelijke Amsterdam inmiddels tot aan de Ringweg en, in noordelijke richting, tot over het IJ. In Structuurvisie Amsterdam 2040 (zie paragraaf 3.2) wordt deze robuuste ruimtelijke beweging aangeduid met de 'uitrol van het centrummilieu'.

Deze expansie van het hoogstedelijke gebied is feilloos te volgen via de ontwikkeling van de m²-prijzen voor koopwoningen in de stad. De samenleving geeft via de prijsontwikkeling aan wat zij, in de tijd, als centrumstedelijk gebied is gaan ervaren en accepteren. Verschillende deelgebieden van Haven-Stad nemen reeds bij aanvang een gunstige positie in binnen de rangorde van Amsterdamse woningbouwlocaties. De m²-prijzen voor woningen zullen zich op termijn ontwikkelen in de richting van de prijsniveaus die worden gehaald in de bestaande, aanpalende wijken en buurten, zoals de Spaarndammerbuurt of Bos en Lommer. Ook hierbij geldt: hoe dichters bij 'de stad', hoe hoger de m²-prijzen (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2 - Woningwaarde per m²

Haven-Stad betreft één van laatste grotere gebieden binnen de Ring waar het schaarse hoogstedelijke milieu kan worden toegevoegd - precies op de plek waar de samenleving er om vraagt. Haven-Stad is de nog ontbrekende 'taartpunt' in het zich cirkelvormig uitbreidende centrumstedelijke Amsterdam. Deze ambitie voor het realiseren van een hoogstedelijk milieu voor Haven-Stad is feitelijk geen optie is - het is een kwestie van of hier of niet: de juiste ambitie, op de juiste plek, op het juiste moment. Een alternatief is niet voorhanden.

De ambitie is om Haven-Stad te transformeren tot een gemengd stedelijk gebied. Wonen, werken, studeren en recreëren vinden in een dergelijk milieu plaats in elkaars directe nabijheid, vergelijkbaar met het hart van Amsterdam. Er zullen naast woningen ook winkels en horeca verschijnen, maar ook kantoren of kantoorachtige ruimtes, culturele voorzieningen, onderwijsinstellingen en hotels. Niettemin zal de woonfunctie verreweg de meeste vloeroppervlakte innemen - afgezien van het feit dat er in woningen ook steeds meer gewerkt wordt, met name door zzp'ers.

In Haven-Stad worden naast menging ook gestreefd naar hoge dichtheden - een bebouwingsintensiteit die niet onderdoet voor de dichtheden in de bestaande hoogstedelijke buurten binnen de Ring. Wat betreft de beoogde dichtheid van het stedelijk milieu, kan worden gedacht aan gebieden als Vara-strook, Amstelkwartier, KNSM-eiland of Westerdok (zie figuren 2.3 t/m 2.6).



Figuren 2.3 t/m 2.6 - Referentie dichtheden: linksboven Vara-strook, rechtsboven Amstelkwartier, linksonder KNSM-eiland en rechtsonder Westerdok

2.3 Ontwikkelingsstrategie

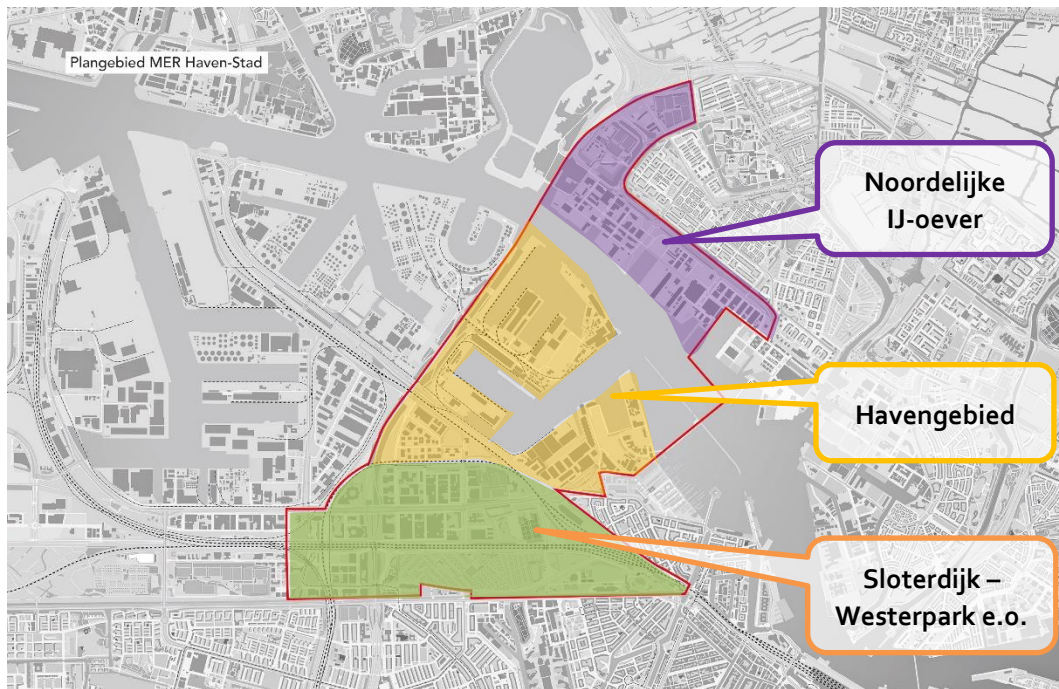
Het kenmerk van Haven-Stad is dat er geen blauwdrukplanning is. De ontwikkelingsstrategie is gebaseerd op een geleidelijke transformatie van het gebied en een gefaseerde besluitvorming. De strategie bestaat uit het sturen op het wegnemen van belemmeringen voor de ontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied en het waar mogelijk en wenselijk faciliteren van initiatiefnemers. De gemeente vervult hierin een regierol door de randvoorwaarden te stellen, waarbinnen initiatiefnemers nieuwe ontwikkelingen kunnen verwezenlijken. Met deze transformatiestrategie nodigt de gemeente partijen uit om de ontwikkelingen vorm te geven.

De haalbaarheid van transformatie naar gemengd stedelijk gebied wordt voor een groot deel bepaald door de mogelijkheden om woningbouw te kunnen realiseren, een goed woon- en leefklimaat te laten ontstaan en bedrijven niet onnodig in hun bedrijfsvoering te belemmeren. De ontwikkelstrategie voor Haven-Stad leidt ertoe dat de planvorming gefaseerd plaatsvindt, waarbij voor de te onderscheiden deelgebieden afzonderlijke planologische besluiten worden voorbereid die de transformatie naar gemengd stedelijk gebied mogelijk moeten maken.

2.4 Beschrijving deelgebieden

Bij het bepalen van de afbakening van plangebied MER Haven-Stad is zoveel mogelijk aangesloten bij het gebied, waarvoor in 2013 de Transformatiestrategie Haven-Stad is vastgesteld. De afbakening van het plangebied komt daarmee tegemoet aan de begrenzing van Haven-Stad en draagt bij aan de positionering van Haven-Stad en bijbehorende programmatische ambities.

In figuur 2.7 is het plangebied MER Haven-Stad weergegeven, waarbij onderscheid wordt gemaakt in een drietal deelgebieden: Sloterdijk - Westerpark e.o., Havengebied en Noordelijke IJ-oever.



Figuur 2.7 - Plangebied MER Haven-Stad

2.4.1 Sloterdijk - Westerpark e.o.

Het gebied Sloterdijk - Westerpark en omgeving bestaat uit de deelgebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1, Zaanstraat emplacement, Amsterbaken en Groot Westerpark. Dit gebied is nu voornamelijk een werkgebied, waar slechts sporadisch wordt gewoond. Voor de gebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid en Zaanstraat emplacement geldt dat de beoogde transformatie naar gemengd stedelijk gebied relatief concreet is.

Sloterdijk Centrum is een relatief monofunctionele kantorenlocatie, maar kan op basis van het vigerende bestemmingsplan transformeren naar een gemengd gebied met wonen. Sloterdijk 1 is een bedrijventerrein met bedrijvigheid in de sectoren transport/logistiek, advisering en onderzoek, financiële en zakelijke diensten (zie figuur 2.8). De afgelopen jaren is sprake van meer verkleuring met horeca, leisure en stedelijke voorzieningen.



Figuur 2.8 -
Overzichtsfoto Sloterdijk 1

Het Zaanstraat emplacement is in gebruik als opstel- en onderhoudsplaats voor treinen. Groot Westerpark bestaat uit het Westerpark met het Westergasfabriekterrein en de aangrenzende groen- en volkstuingebieden, waaronder een begraafplaats en een buurtboerderij. Het gebied Amsterbaken herbergt thans sportvelden en een jeugdgevangenis.

Uitgangspunt is om in het zuidelijk deel van Sloterdijk 1 woningbouw toe te voegen en het te transformeren naar gemengd stedelijk gebied. Hiervoor is een strategienota opgesteld en is een bestemmingsplan verbrede reikwijdte in voorbereiding. Bij Sloterdijk Centrum is de ambitie om de woonfunctie te intensiveren. Hier ligt een vigerend bestemmingsplan waar woningbouw (2.000 woningen) reeds is toegestaan. De verdere intensiveringswens wordt in het MER onderzocht. Voor het Zaanstraat emplacement zijn er kansen voor transformatie naar gemengd stedelijk gebied, indien het emplacement verplaatst kan worden. Deze verplaatsingsmogelijkheden worden momenteel in het kader van MIRT Sloterdijk onderzocht. Voor Groot Westerpark (inclusief dorp Sloterdijk en volkstuinten) is een strategienota opgesteld, waarin wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls en het verbeteren van de toegankelijkheid.

In het noordelijke gedeelte van Sloterdijk - Westerpark e.o. liggen de gebieden: Sloterdijk Centrum - Noord, Sloterdijk 1 - Noord en Amsterbaken. Ook voor deze gebieden geldt een transformatieambitie. Echter, vanwege de afspraken in het kader van het convenant Houthaven/ NDSM (zie paragraaf 3.7), is concrete planvorming voor woningbouw nog niet aan de orde.

2.4.2 *Havengebied*

Het Havengebied bestaat uit de deelgebieden Minervahaven/Hempoint, Coen- en Vlothaven en Alfradriehoek (zie figuur 2.9). Deze gebieden zijn onderdeel van het exploitatiegebied van het Havenbedrijf. Minervahaven/Hempoint, een overgangszone tussen haven en stad, is in gebruik door veelal creatieve en kantoorachtige bedrijvigheid, waarbij recent een verdere verkleuring naar meer stedelijke voorzieningen zoals leisure en horeca waarneembaar is. Op Hempoint is een afvalverwerkingsbedrijf gevestigd. De Coen- en Vlothaven is een vitaal havengebied met enkele grote watergebonden productiebedrijven zoals Cargill (voedingsingrediënten), Eggerding (industriële mineralen) en ICL Fertilizers (kunstmest). Het deelgebied Alfradriehoek, gelegen tussen de Coen- en Vlothaven en Sloterdijk 1, wordt hoofdzakelijk gebruikt door kantoren.



Figuur 2.9 -
Overzichtsfoto
Coen- en Vlothaven

Voor deze deelgebieden geldt dat vanwege de zittende bedrijven en bijbehorende milieuruimte vooralsnog geen woningbouw mogelijk is. Voor de Coen- en Vlothaven en Alfadriehoek geldt bovendien dat het onderdeel van het gezoneerd industrieterrein Westpoort is, zodat toevoegen van woningbouw niet mogelijk is. Zoals vastgelegd in de Transformatiestrategie Haven-Stad neemt de gemeenteraad pas in 2025 een besluit over het moment en de wijze van transformatie van deze deelgebieden. Transformatie naar gemengd stedelijk gebied is op zijn vroegst vanaf 2029 aan de orde, tot die tijd geldt in principe een 'pas op de plaats' voor het toevoegen van woningbouw. In het huidige coalitieakkoord 2014-2018 is opgenomen dat de bedrijven in het havengebied de zekerheid hebben om tot minimaal 2040 te kunnen blijven zitten.

Wel is het wenselijk om in het MER enerzijds de effecten van intensivering van de werkfunctie en anderzijds de effecten van het toevoegen van woningbouw na 2030/2040 in beeld te brengen.

2.4.3 Noordelijke IJ-oever

Het westelijk deel van Noordelijke IJ-oever bestaat, uit de deelgebieden Cornelis Douwes 0-1-2-3 en Melkweg/Oostzanerwerf (zie figuur 2.10). In het Bestuurlijk Overleg Haven-Stad op 17 februari 2016 is besloten dat het deelgebied Metaalbewerkerweg, zoals opgenomen in de Transformatiestrategie Haven-Stad, geen onderdeel meer uitmaakt van Haven-Stad, zodat opname in de MER vanzelfsprekend ook niet meer aan de orde is.

Cornelis Douwes 0-1 is een vitaal bedrijventerrein voor hoofdzakelijk stadsverzorgende bedrijvigheid zoals groothandel, transport/logistiek en bouw- en productiebedrijven (waaronder een betonmortelcentrale). Op Cornelis Douwes 2-3 is Damen Shipyard (Shipdock), dat onderhoud en reparatie aan schepen uitvoert, gevestigd. Melkweg/Oostzanerwerf bestaat uit sportvelden, duurzame stadslandbouw, een terrein voor kermisexploitanten, een saunacentrum en een school.



*Figuur 2.10 -
Overzichtsfoto Cornelis
Douwes 0-1 en
Melkweg/Oostzanerwerf*

Met uitzondering van een deel van Melkweg/Oostzanerwerf zijn deze deelgebieden onderdeel van het gebied, waar op grond van het convenant Houthaven/NDSM tot 2029 een 'pas op de plaats' voor woningbouw geldt. Bovendien is Cornelis Douwes een gezoneerd industrieterrein, zodat toevoegen van woningbouw niet mogelijk is. Voor Cornelis Douwes 2-3 geldt bovendien dat de ontwikkelmogelijkheden in sterke mate afhankelijk zijn van de haalbaarheid om Shipdock te verplaatsen of in te pakken. Voor Melkweg/Oostzanerwerf zijn er ontwikkelkansen, omdat het

deelgebied is gelegen buiten de milieucontouren van de convenantpartijen en het gebied vrijkomt door noodzakelijke inkrimping van sportvelden in Noord.

Voor deze deelgebieden geldt dat de planvorming voor transformatie van deze deelgebieden weinig concreet is. Wel is het wenselijk om in het MER de mogelijkheden voor functiemenging te onderzoeken, waarbij zowel de effecten van intensivering van de werkfunctie als de effecten van toevoegen van woningbouw worden beschouwd.

2.5 Raakvlakprojecten

In het MER Haven-Stad worden de gebieden die ruimtelijk en functioneel nauw met elkaar samenhangen beschouwd. Daarnaast zijn er diverse projecten in de nabije omgeving die mogelijk invloed kunnen uitoefenen op de voorgenomen activiteiten die in het MER worden onderzocht. Dit worden raakvlakprojecten genoemd. In het MER wordt de mogelijke wederzijdse beïnvloeding en/of cumulatie betrokken. In de volgende passages zijn deze raakvlakprojecten beschreven.

ING kantoren

De voormalige ING kantoren aan de Haarlemmerweg worden getransformeerd naar woningbouw. In 2016 gaat het bestemmingsplan, dat de beoogde woningbouw planologisch mogelijk moet maken, in procedure. Gekoppeld aan het bestemmingsplan is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, hierbij wordt eventuele wederzijdse beïnvloeding en/of cumulatie betrokken.

Bredius locatie

Ten noordoosten van het Zaanstraat emplacement ligt de Bredius locatie. Dit gebied wordt ontwikkeld als woningbouwlocatie. Voor dit plan zijn een investeringsbesluit en bestemmingsplan in voorbereiding. Omdat dit een op zichzelf staande inbreiding binnen bestaand woongebied betreft, valt dit gebied buiten het plangebied MER Haven-Stad.

Multatuli, Haarlemmerweg-Zuid en Spieringhorn

In het kader van MIRT Sloterdijk zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van de locaties Multatuli, Haarlemmerweg-Zuid en Spieringhorn. De locaties Multatuli, Haarlemmerweg-Zuid en Spieringhorn liggen buiten de grenzen van Haven-Stad. Van deze locaties is Multatuli het meest concreet qua planvorming.

Windmolens

In de Windvisie Amsterdam zijn Westpoort en het westelijk deel van de Noordelijke IJ-oever aangeduid als zoekgebied voor windmolens. Voor de Windvisie Amsterdam is een m.e.r. doorlopen en voor de Windvisie Westpoort is een NRD opgesteld. Aangezien windmolens beperkend kunnen zijn voor de woningbouwplannen wordt de uitrol van deze windvisies meegenomen als raakvlakproject.

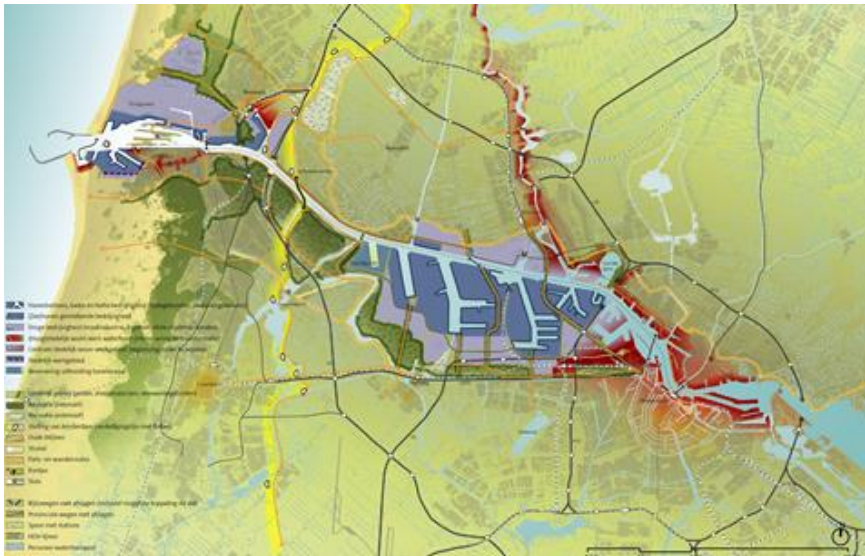
Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu werken ProRail en vervoerders aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Doel van PHS is om uiterlijk in 2028 op onder meer het traject Alkmaar-Amsterdam hoogfrequent spoorvervoer in te voeren. Op die trajecten moeten elk uur zes intercity's en twee tot zes sprinters gaan rijden. Ook het mogelijke nieuwe emplacement Westhaven is onderdeel van PHS. In het kader van PHS wordt een Tracébesluit genomen / m.e.r.-procedure doorlopen.

3 Beleidskader

3.1 Visie Noordzeekanaalgebied 2040

In oktober 2013 is de Visie Noordzeekanaal vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland en de raden van de gemeenten in het Noordzeekanaalgebied (zie figuur 3.1). Het doel van deze visie is versterking van de internationale concurrentiepositie door een integrale benadering van de verschillende ruimtevragers rondom het Noordzeekanaal. Uitgangspunt is de ruimte vragende functies zoals de haven en de havenindustrieën, het landschap en landschapsrecreatie en de stedelijke milieus niet met de rug naar elkaar toe te laten staan, maar in balans met elkaar te verweven. Daartoe is een aantal keuzes gemaakt die in een uitvoeringsagenda zijn uitgewerkt.



Figuur 3.1 - Visie 2040 Noordzeekanaalgebied

Eén daarvan is de aanpassing van de geluidszone rondom Westpoort en HoogTij (Zaanstad), zodat de havenindustrie beter kan groeien op de daartoe bestemde terreinen, en aan de stadse zijde een start kan worden gemaakt met woon-werkmilieus, zoals deze in Haven-Stad worden voorgestaan. Afsgesproken is om zodoende grip te krijgen op een eventuele toekomstige beslissingen over de haventerreinen binnen de Ring A10 - mede in relatie tot de Noordelijke Houtrakpolder als mogelijke uitbreidingslocatie - en bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Cornelis Douwesterreinen in de richting van Zaanstad.

3.2 Structuurvisie Amsterdam 2040

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie "Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam" vastgesteld in de gemeenteraad van Amsterdam, waarin is aangegeven dat in Amsterdam tot 2040 70.000 woningen nodig zijn. De beoogde ruimtelijke ingrepen laten zich onderbrengen in een viertal robuuste bewegingen: ruimtelijke ontwikkelingstrends, met elk zijn specifieke aanjager:

- Uitrol centrumgebied (zie figuur 3.2)
- Verweving metropolitane landschap en stad
- Herontdekking van het waterfront
- Internationalisering van de zuidflank

In het kader van de Structuurvisie is ook een plan-m.e.r. doorlopen. Deze wordt waar relevant betrokken bij het MER Haven-Stad.

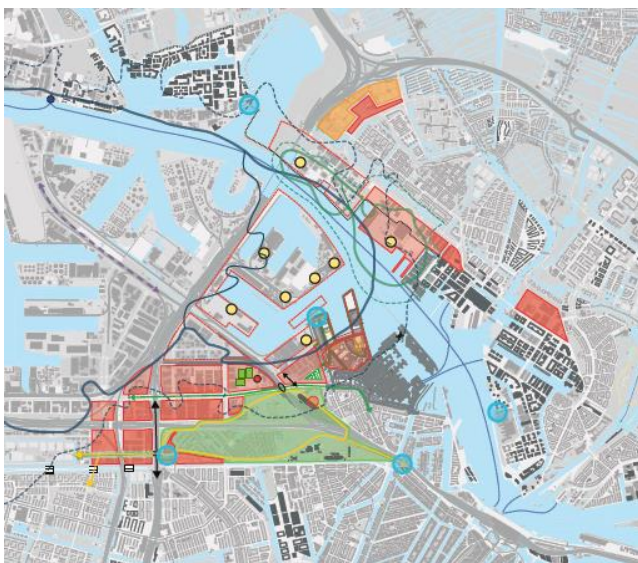


Figuur 3.2 - Uitrol centrumgebied

Om nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden te creëren is in de Structuurvisie Amsterdam 2040 het deel van het havengebied binnen de Ring A10, Haven-Stad, aangewezen als transformatiegebied. Conform deze visie zal Haven-Stad zich op langere termijn ontwikkelen tot een gemengd stedelijk gebied. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken over de te volgen koers en de zittende bedrijven nu al meer zicht te geven op hun lange termijn perspectief, heeft de gemeenteraad bij de vaststelling van de Structuurvisie in februari 2011 een motie aangenomen waarin de raad uitsprak een Transformatiebesluit Haven-Stad te willen nemen.

3.3 Transformatiestrategie Haven-Stad

In het verlengde van de Structuurvisie Amsterdam heeft de gemeenteraad in juli 2013 de Transformatiestrategie Haven-Stad vastgesteld (zie figuur 3.3). Het doel van de transformatiestrategie is om Haven-Stad geleidelijk te transformeren tot een gemengd stedelijk gebied, te beginnen bij station Sloterdijk en Sloterdijk 1.



Figuur 3.3 - Visiekaart Transformatiestrategie Haven-Stad

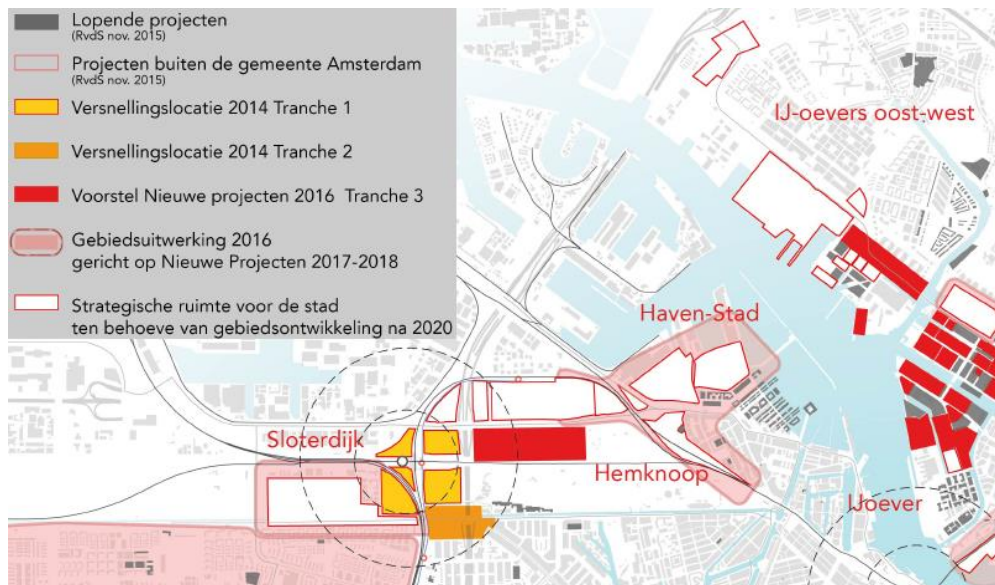
In 2025 neemt de gemeenteraad een besluit over het moment en de wijze van transformatie van het Coen- en Vlothavengebied. Daarbij worden de volgende criteria in acht genomen:

- Aansluiting op de regionale afspraken, met name uit de Visie Noordzeekanaalgebied 2040;
- Woningbehoefte op dat moment
- Behoeft aan haventerrein op dat moment
- Intensivering van bestaande haventerreinen waarbij zoveel mogelijk wordt vermeden de zwaar milieuhinderlijke bedrijven aan de randen van het werkgebied van de haven de situeren
- Milieuverantwoorde verplaatsing en/of uitbreiding van havenactiviteiten om rekening te houden met de milieueffecten op het aangrenzende gebied
- Financiële haalbaarheid

Intussen zijn in Haven-Stad echter transformatiemogelijkheden, zonder dat havenbedrijven daarvoor verplaatst moeten worden. Voor de ontwikkelstrategie zoals opgenomen in de Transformatiestrategie wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

3.4 Koers 2025 - Ruimte voor de Stad

De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om te kunnen voorzien in de verwachte groei van Amsterdam. Naar verwachting zijn er tot 2025 50.000 woningen nodig. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Om in de beoogde groei te voorzien is daarom in Koers 2025 een integrale en stadsbrede inventarisatie gemaakt van mogelijke woningbouwlocaties. Koers 2025 wordt naar verwachting in de tweede helft van 2016 door de gemeenteraad vastgesteld.



Figuur 3.4 - Uitsnede kaart Koers 2025

In Koers 2025 leveren de deelgebieden van Haven-Stad een belangrijke bijdrage aan de ruimte voor woningbouw (zie figuur 3.4). Sloterdijk Centrum is opgenomen als versnellingslocatie 1^e tranche en het zuidelijk deel van Sloterdijk 1 als nieuw project voor 2016 (investeringsbesluit). Een aantal gebieden is opgenomen als strategische ruimte ten behoeve van gebiedsontwikkeling na 2020: Sloterdijk 1 - Noord, Zaanstraat emplacement, Minervahaven, Cornelis Douwesterrein 2-3 (Shipdock) en Melkweg/Oostzanerwerf. Voor het gebied Minervahaven, Zaanstraat emplacement

en Amsterbaken een gebiedsuitwerking worden opgesteld, waarin de (on)mogelijkheden van transformatie worden onderzocht. Zowel voor de strategische ruimte ten behoeve van gebiedsontwikkeling als de gebiedsuitwerking geldt dat de afspraken uit het convenant Houthaven/NDSM worden gerespecteerd.

3.5 MIRT Sloterdijk

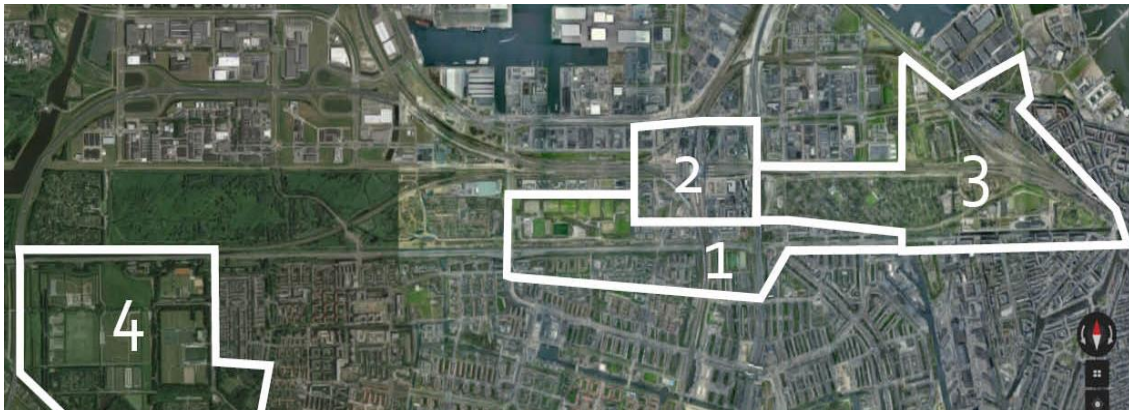
In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) hebben rijk en regio afspraken gemaakt over de transformatie van Sloterdijk. In het MIRT Sloterdijk zijn concrete samenhangende acties en maatregelen genoemd, gericht op het wegnemen van belemmeringen. Voor vier gebieden (zie figuur 3.5) zijn afspraken gemaakt, waarbij met name de gebieden 1 t/m 3 relevant zijn voor Haven-Stad.

Afwaardering status N200/Haarlemmerweg

Belangrijk voor de ontwikkelmogelijkheden van woningbouw in de deelgebieden 1 en 2 is de afwaardering van de status van de N200/Haarlemmerweg. Momenteel is een gedeelte van de N200 een autoweg, waarvoor een geluidsnorm van 53 dB geldt. Inzet is om de status bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt meteen ook af te waarden tot lokale stedelijke weg, zodat langs de N200 woningbouw mogelijk wordt.

Verplaatsing emplacement Zaanstraat

In deelgebied 3, Groot Westerpark, ligt het emplacement Zaanstraat. Dit emplacement vormt een belangrijke barrière tussen de Spaarndammerbuurt, Westerpark en Sloterdijk. Daarom worden door Amsterdam de mogelijkheden onderzocht om het emplacement te verplaatsen, waarbij emplacement Westhaven een optie is.



Figuur 3.5 - Deelgebieden MIRT Sloterdijk

3.6 Visie 2030 Port of Amsterdam

Volgens de visie van Havenbedrijf Amsterdam is de Amsterdamse havenregio in 2030 meer dan een overslagpunt. Het is een dynamische metropoolhaven die de krachten bundelt van de drie sterke kernen van Amsterdam: het logistieke knooppunt van wereldformaat, de hoogwaardige regionale industrie en de veelzijdige stedelijke dienstensector, de haven, de regio en de stad. Door deze kernen optimaal met elkaar te verbinden, ontstaat kruisbestuiving, synergie en innovatie. Een vestigingsklimaat op topniveau, ontwikkeling en innovatie, banen en inkomsten, leefbaarheid en circulariteit zijn daarbij sleutelbegrippen. Daarmee is en blijft de haven de motor van de economie maar dan wel een slimme, snelle, schone en stille motor. De haven wil een steeds

grotere rol spelen in de stofwisseling voor de stad en de regio: de bevoorrading en afvoer, de circulaire afval- en grondstoffen rotonde en de batterijfunctie voor schone energie.

3.7 Convenant Houthaven/NDSM

Op 22 januari 2009 hebben de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland een convenant gesloten met drie bedrijven in de Coen- en Vlothaven: Cargill, ICL Fertilizers en Eggerding. Concreet is afgesproken dat de woningbouwontwikkeling in Houthaven en NDSM-werf doorgang kan vinden, maar dat voor andere voor de bedrijven relevante gebieden een 'pas op de plaats' wordt gemaakt met woningbouwplannen (zie figuur 3.6).

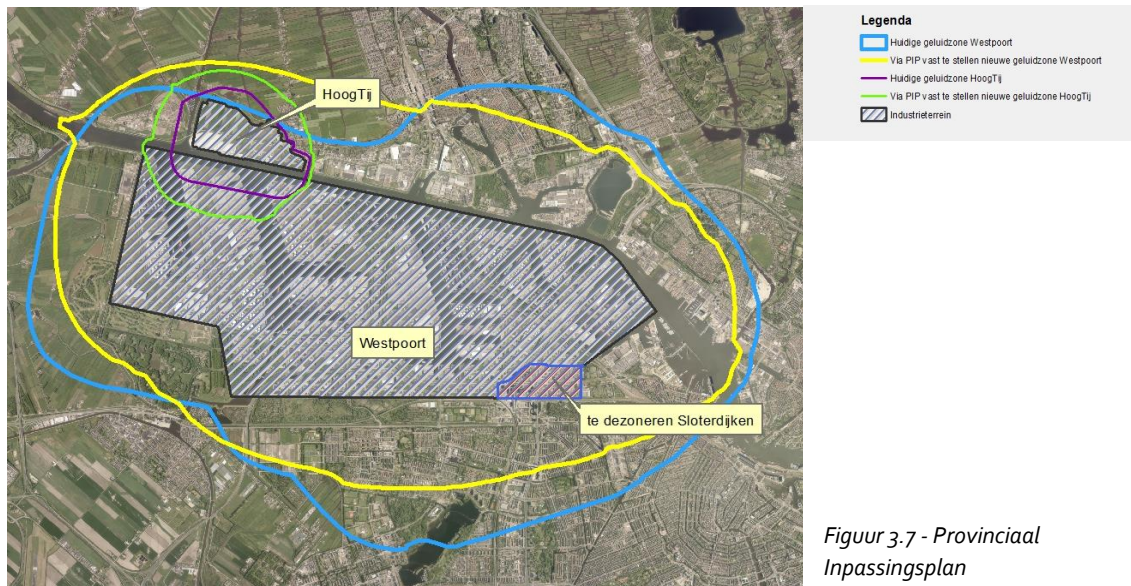


Figuur 3.6 - 'Pas op de plaats' gebied

Eventuele woningbouwplannen voor die gebieden zullen pas vanaf 2024 in procedure worden gebracht en pas vanaf 2029 feitelijk tot uitvoering worden gebracht. Concreet geldt deze 'pas op de plaats' voor de deelgebieden aan de Noordelijke IJ-oever (Melkweg/ Oostzanerwerf, Cornelis Douwes 0-1, Cornelis Douwes 2-3), het exploitatiegebied van het Havenbedrijf (Coen- en Vlothaven, Alfadriehoek, Minervahaven) en de noordelijke delen van Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 en Amsterbaken. In het convenant is ook opgenomen dat de 'pas op de plaats' niet wil zeggen dat gedurende de convenantsperiode op deze terreinen überhaupt geen ontwikkelingen mogelijk zijn. Zo zijn ontwikkelingen, waarvan in redelijkheid gezegd kan worden dat ze de bedrijven niet belemmeren, wel mogelijk.

3.8 Provinciaal Inpassingsplan Westpoort/HoogTij

In 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Aanpassing geluidszones Westpoort en HoogTij vastgesteld. In het kader van het PIP is de geluidszone van het gezoneerde industrieterrein Westpoort (Amsterdam) en HoogTij (Zaanstad) aangepast en is besloten tot dezonering van Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1 (zie figuur 3.7), waarmee de begrenzing van het industriegebied is gewijzigd. Bedrijven met een grote geluidsproductie kunnen zich daarmee in de toekomst niet meer vestigen in Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1. Het doel is om woningbouw te introduceren in Sloterdijk Centrum en in Sloterdijk 1. Als gevolg van de dezonering verschuift de indicatieve 55 dB contour, waardoor het gebied, waar via de maximale ontheffingswaarde woningen gebouwd kunnen worden, groter wordt.



Figuur 3.7 - Provinciaal Inpassingsplan

3.9 Pilot Freezone Haven 2016-2020

De Pilot Freezone Haven 2016-2020 heeft betrekking op het verbeteren van het ondernemersklimaat in de haven en het bieden van kansen aan (startende en/of innovatieve en duurzame) bedrijven. Een freezone wordt omschreven als een gebied waar alle onnodige belemmeringen om (duurzaam en innovatief) te ondernemen zijn weggenomen. De pilot wordt gehouden in de Coen- en Vlothaven en een deel van de Westhaven, zie figuur 3.8.



Figuur 3.8 - Gebieden Pilot Freezone Haven

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Havenbedrijf Amsterdam en gemeente Amsterdam zijn overeengekomen om de Pilot Freezone Haven langs drie bouwstenen in te richten, die weer zijn uitgewerkt in specifieke maatregelen en verantwoordelijkheden:

1. Ruimte voor duurzame, nieuwe en innovatieve bedrijvigheid
2. Vernieuwing in vergunningverlening trajecten, toezicht en handhaving
3. Bekendheid geven aan de pilot freezone haven middels campagne

4 Omgevingsplannen en m.e.r.

4.1 Wat is een omgevingsplan?

Vooruitlopend op de Omgevingswet - die in 2018 in werking moet treden - kunnen bestemmingsplannen verbrede reikwijdte (omgevingsplannen) opgesteld worden. Deze omgevingsplannen beogen uitnodigingsplanologie meer de ruimte te geven en ervaring op te doen met de mogelijkheden die de Omgevingswet gaat bieden. Voor een transformatieopgave, zoals voor Haven-Stad, is een omgevingsplan een uitstekend instrument. Hiermee kan een grote mate van flexibiliteit hand in hand gaan met rechtszekerheid over wat wel en niet mogelijk is. De traditionele bestemmingsplannen bieden deze flexibiliteit onvoldoende.

In de Crisis- en herstelwet wordt de mogelijkheid geboden vooruit te lopen op de Omgevingswet. De Omgevingswet vormt een grondige herziening van de wetgeving, waarbij onder andere de Wet ruimtelijke ordening en ruim twintig andere wetten opgaan. Binnen de Omgevingswet wordt het omgevingsplan geïntroduceerd als vervanging van het bestemmingsplan. Vanwege de integratie van ruimtelijke met milieuwetgeving, maakt het omgevingsplan een ruimere regelgeving mogelijk, waarin niet slechts een 'goede ruimtelijke ordening', maar een 'gezonde en veilige fysieke leefomgeving' centraal staat. Om dit mogelijk te maken en een geïntegreerd instrument te bieden, kunnen diverse nieuwe regelingen in het omgevingsplan opgenomen worden.

Binnen Haven-Stad is een specifiek gebied aangemeld voor de 14^e tranche¹ van de Crisis- en herstelwet, zodat voor dit gebied omgevingsplannen opgesteld kunnen worden. Tevens is voor het gebied de status van ontwikkelingsgebied aangevraagd. Deze instrumenten kunnen gebruikt worden om de transformatie in gang te zetten.

4.2 Verschil omgevingsplan met traditioneel bestemmingsplan

Een omgevingsplan past beter bij de flexibele transformatie van Haven-Stad en de meer faciliterende rol van de gemeente. De belangrijkste voordelen van een omgevingsplan ten opzichte van een traditioneel bestemmingsplan zijn:

Langere termijn voor het plan

Er is geen verplichting om aan te tonen dat de in het omgevingsplan opgenomen ontwikkelingen binnen tien jaar kunnen worden gerealiseerd. Het omgevingsplan kent een looptijd van twintig jaar, die aansluit bij de lange termijn visie voor Haven-Stad. Het omgevingsplan kan worden gezien als een uitnodiging aan initiatiefnemers en ontwikkelaars om de mogelijkheden die het omgevingsplan biedt te benutten.

Reducering en fasering van de onderzoekskosten

Bij vaststelling van het omgevingsplan hoeven nog geen volledige milieuonderzoeken uitgevoerd te worden. Dit mag worden uitgesteld naar het moment waarop concrete aanvragen voor omgevingsvergunningen worden gedaan. Dan wordt bij de vergunningverlening datgeen getoetst wat daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden in plaats van dat diverse scenario's moeten worden onderzocht. De onderzoekskosten worden hiermee gereduceerd. Voor Haven-Stad wordt vooral

¹ 13^e tranche Chw wordt gebruikt voor reparatie van het Besluit, n.a.v. twee uitspraken van de Raad van State (AbRvS 3 februari 2016, nr. 201506246/1/R6 en AbRvS 17 februari 2016, nr. 201503808/1/R6).

fasering aangebracht ten aanzien van het detailniveau. In deze fase wordt op hoofdlijnen onderzoek verricht, om dit waar nodig bij vergunningverlening nader te concretiseren.

Van een goede ruimtelijke ordening naar het belang van de fysieke omgeving

De reikwijdte van het omgevingsplan wordt verbreed van 'een goede ruimtelijke ordening' tot 'het belang van een goede fysieke leefomgeving'. De bredere reikwijdte van het omgevingsplan maakt het bijvoorbeeld mogelijk om gebiedsspecifieke regels op het gebied van milieu in het plan op te nemen. Dit geeft initiatiefnemers meer vrijheid om met andere oplossingen te komen dan hetgeen nu wordt voorgeschreven.

Bundeling van regels

De bredere reikwijdte van het omgevingsplan leidt ertoe dat ook overige voor de fysieke leefomgeving relevante regelingen, die voorheen zouden zijn opgenomen in zelfstandige verordeningen, kunnen worden geïntegreerd in één omgevingsplan. Een voorbeeld zijn de welstandregels. Initiatiefnemers krijgen daardoor niet te maken met een stapeling van regels die ook nog eens onderling tegenstrijdig kunnen zijn. Dit geeft duidelijkheid en zekerheid voor initiatiefnemers.

Geen exploitatieplan bij vaststelling

Het is niet verplicht om al bij de wijziging van het omgevingsplan een exploitatieplan te maken (geen actief grondbeleid). Het is dus nog niet nodig om voor mogelijke programma's financiële middelen vrij te maken en afspraken te maken met particuliere grondeigenaren over het verhalen van gemeentelijke kosten. De verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan en/of het vastleggen van afspraken in anterieure overeenkomsten kan doorschuiven naar de concrete aanvraag van een omgevingsvergunning.

Minder planschade

Het biedt kansen om een bestemming te wijzigen en/of milieufacturen te verkleinen van onbenutte milieuruimte zonder risico op planschade, indien de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden drie jaar ongebruikt zijn gebleven.

4.3 Ontwikkelingsgebied

Gebieden kunnen voor een periode van tien jaar aangewezen worden als ontwikkelingsgebied (artikel 2.2 Chw). Deze aanwijzing is gericht op het optimaliseren van de milieugebruiksruimte. Doel is een duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling tot stand te brengen in samenhang met een goede milieukwaliteit.

In het bestemmingsplan dat betrekking heeft op een ontwikkelingsgebied worden dan ook voorgenomen maatregelen, projecten en andere werken voor de optimalisering van de milieugebruiksruimte opgenomen, maar ook de zaken die ter compensatie van het beslag op de milieugebruiksruimte noodzakelijk zijn. Eventueel kan een fasering en koppeling tussen verschillende maatregelen, projecten en werken opgenomen worden in de regels. Het bestemmingsplan moet ook de raming van de kosten van uitvoering van het bestemmingsplan in beeld brengen en een beschrijving van de wijze waarop in die kosten wordt voorzien.

Het afwijken van de regels is voor maximaal tien jaar toegestaan en is niet toegestaan voor Europese regelgeving. Na deze periode moet worden voldaan aan de wettelijke milieukwaliteitsnormen.

De aanwijzing van delen van Haven-Stad als ontwikkelingsgebied maakt het mogelijk om onbenutte milieuruimte terug te nemen en tijdelijk af te wijken van wettelijke geluidsnormen. Het tijdelijk kunnen afwijken geeft de mogelijkheid de transformatie van het gebied in gang te kunnen zetten. Dit biedt met name kansen in de deelgebieden Sloterdijk 1 en de zone rondom de Haarlemmerweg.

4.4 Samenspel omgevingsplannen en m.e.r.

De ambitie om en de wijze waarop de transformatie van Haven-Stad wordt vormgegeven past goed bij de kernwaarden van een m.e.r. (procedure). Immers er zijn meerdere ontwikkelingsrichtingen die de transformatie kan volgen. Hierbij wordt niet één overkoepelend besluit genomen, maar geldt een gefaseerde besluitvorming. In deze m.e.r. wordt voor de gebieden waar een min of meer concrete woningbouwopgave geldt, inzichtelijk gemaakt wat de potentiële effecten zijn. Met andere woorden de 'draagkracht' van het gebied wordt getoetst. Uit dit onderzoek volgen spelregels of kaders voor de nadere uitwerking of toekomstige ontwikkelingen.

Voor de deelgebieden waar een woningbouwopgave nu nog niet aan de orde is, zorgt het onderzoek (zie hoofdstuk 5) voor inzicht in de kansen, onmogelijkheden en mogelijke kaders die voor transformatie van deze gebieden in de toekomst gelden, zowel voor een transformatie perspectief als een perspectief waarbij sprake is van intensivering van de bedrijvigheid.

Ook de verbreding van een goede ruimtelijke ordening naar het creëren van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving sluit aan op de m.e.r.-systematiek. Een brede en navolgbare afweging van milieu, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, economie en andere aspecten in één studie komt de kwaliteit van de besluitvorming ten goede. Het MER is dan ook een belangrijke richtlijn om de ontwikkeling van het gebied verder te kunnen sturen.

De kaders, randvoorwaarden, kansen en spelregels die voor de diverse gebieden en voor Haven-Stad als geheel uit het MER volgen, kunnen opgenomen worden in de op te stellen omgevingsplannen. Omdat sprake is van diverse afhankelijkheden en onzekere factoren is het van belang de effecten die uit het MER komen op een juiste wijze te monitoren. In het MER wordt dit monitoringsprogramma voor Haven-Stad opgesteld.

5 Faseringsmodellen voor transformatie

5.1 MER: twee abstractieniveaus

In de wetgeving rondom m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen project-MER en plan-MER. Een project-MER is een milieubeoordeling gekoppeld aan concrete ruimtelijke besluiten (zoals een omgevingsplan). Een plan-MER is een abstractere effectanalyse veelal gekoppeld aan kaderstellende plannen, op basis waarvan in vervolgbesluiten m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten mogelijk gemaakt kunnen worden.

Het MER voor Haven-Stad bevat zowel een project-MER gedeelte als een plan-MER gedeelte. Deze twee gedeeltes worden gecombineerd in één rapportage en één procedure. Het rapport bestaat echter wel uit twee inhoudelijke delen, die uiteraard onderlinge samenhang hebben. In figuur 5.1 is aangegeven waar hoe deze twee gedeeltes eruit zien, waarna dat in de volgende passages nader is toegelicht.



Figuur 5.1 - Onderscheid project-MER en plan-MER

Project-MER gedeelte

De eerste ontwikkelingen vinden plaats in het deelgebied Sloterdijk - Westerpark e.o.. Tevens zijn plannen in ontwikkeling voor uitplaatsen van het Zaanstraat emplacement, zodat ook dit gebied getransformeerd kan worden. Deze gebieden liggen buiten de convenantzone en transformatie naar gemengd stedelijk gebied kan hier op relatief korte termijn starten.

Ten noorden van deze gebieden liggen Sloterdijk 1 - Noord, Sloterdijk Centrum - Noord en Amsterbaken. Deze gebieden vallen binnen de convenantzone. Hiervoor is een volledige transformatie naar woningen nu niet aan de orde. Wel geldt dat een bepaalde mate van functiemenging op termijn mogelijk zou kunnen zijn, zonder impact te hebben op de havenactiviteiten. In het MER wordt onder andere onderzocht of hier gebruik gemaakt kan worden van bestaande en nieuwe wetgeving (zoals Stad- en Milieubenadering, Zeehavennorm en de Omgevingswet), zodat hier op termijn woningbouw mogelijk is, zonder dat de bedrijfsvoering van de bedrijven in het havengebied wordt aangetast.

In het MER worden voor dit deelgebied de globale transformatieplannen middels een zogenaamd "dashboard" in beeld gebracht. Op basis hiervan worden diverse kaders en spelregels voor de verdere uitwerking (in de omgevingsplannen) gegeven.

Plan-MER gedeelte

Voor de deelgebieden Havengebied en de Noordelijke IJ-oever geldt vooralsnog een ander ontwikkelingstempo en -perspectief. Een transformatie van deze gebieden is - mede vanwege de afspraken in het convenant - voorlopig nog niet aan de orde. Wel zijn deze gebieden opgenomen in de Transformatiestrategie Haven-Stad. Met name de gebieden die aan de randen van de convenantzone liggen, kunnen mogelijk in een later stadium interessant zijn voor een bepaalde mate van 'verkleuring' naar gemengd gebied. Echter, omdat dit nog niet concreet aan de orde is, wordt in het plan-MER gedeelte op hoofdlijnen gekeken naar ontwikkelperspectieven van deze verschillende gebieden. Hierbij wordt zowel gekeken naar een eventuele toekomstige verkleuring naar gemengd (hoog)stedelijk gebied als naar intensivering van de bedrijfsactiviteiten.

Een plan-MER is een geschikt instrument om deze ontwikkelperspectieven voor de ontwikkeling van deze twee deelgebieden te onderzoeken en de effecten hiervan op hoofdlijnen te beschrijven. Opname in een MER betekent geenszins dat dit al concrete planvorming is. Het gaat vooral om onderzoek.

5.2 Faseringsmodellen

Haven-Stad wordt geleidelijk getransformeerd. Hierbij geldt dat voor sommige gebieden (rondom station Sloterdijk) deze transformatie al aangevangen is en doorgezet kan worden en voor diverse andere gebieden dit nog onzeker is en in ieder geval verder in de toekomst ligt. In het MER wordt daarom onderscheid gemaakt in een aantal faseringsmodellen.

Een belangrijk structurerend element bij de transformatieopgave is het Groot-Westerpark: het huidige Westerpark plus belendende groen- en volkstuin gebieden. Haven-Stad ontwikkelt zich op de flanken van dit park. In de eerste fasen gaat het om gebieden als Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 en Zaanstraat emplacement. Op langere termijn komen gebieden aan bod, die iets verder van het Groot-Westerpark liggen. Op de Noordelijke IJ-oever verloopt de ontwikkeling op soortgelijke wijze: van binnen naar buiten (met uitzondering van deelgebied Melkweg/Oostzanerwerf). Deze 'schilvormige', gefaseerde ontwikkeling appelleert niet alleen gemaakte afspraken met het bedrijfsleven in Haven-Stad, maar ook aan de factor ' nabijheid': het keer op keer direct aansluiten op (te zijner tijd) gevestigd centrumstedelijk gebied.

In totaal worden vijf faseringsmodellen gehanteerd. In het eerste model is sprake van alleen transformatie van de gebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid en Zaanstraat emplacement. In het laatste model is sprake van volledige transformatie van geheel Haven-Stad, inclusief Coen- en Vlothaven. De eerste twee faseringsmodellen (gelegen in deelgebied Sloterdijk - Westerpark e.o.) worden in het project-MER gedeelte beschouwd. De overige drie zijn veel abstracter qua mogelijke transformatie en worden alleen op hoofdlijnen in het plan-MER gedeelte onderzocht.

De vijf faseringsmodellen zijn:

1. Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid en Zaanstraat emplacement
2. Noordzone Sloterdijk
3. Strategische ruimte Koers 2025

4. Ringzone Havengebied
5. Coen- en Vlothaven



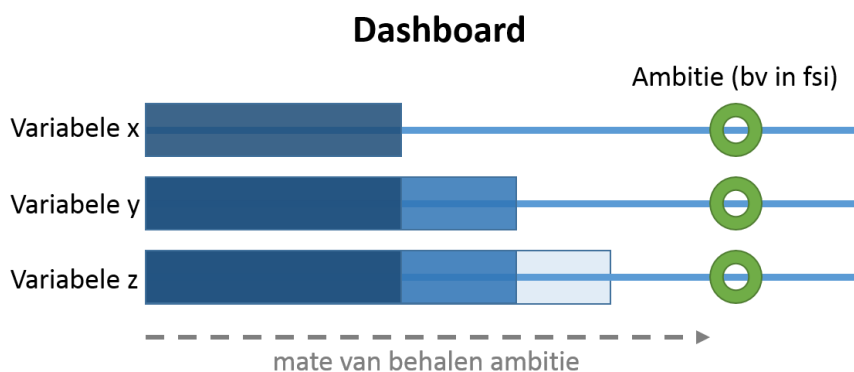
Figuur 5.2 - Faseringsmodellen Haven-Stad

5.3 Project-MER: dashboard met variabelen

In het project-MER gedeelte wordt per faseringsmodel gebruikt gemaakt van een zogenaamd dashboard. De ambitie is om transformatie naar een hoogstedelijk gebied te bewerkstelligen. Referenties qua dichtheid hierbij zijn: Amstelskwartier, Vara-strook, KNSM-eiland of Westerdok. Deze gebieden hebben een floor space index (fsi) van rond de 2.

Om te bepalen in hoeverre deze ambitie voor de diverse gebieden behaald kan worden, worden diverse variabelen op het dashboard onderzocht. Een variabele is bijvoorbeeld het gebruik van alleen de bestaande infrastructuur. Op het dashboard wordt dan beschouwd in hoeverre de gestelde ambitie wordt gehaald als uitsluitend van deze variabele gebruik wordt gemaakt. Zo ontstaat een beeld hoe een bepaalde variabele bijdraagt aan het behalen van ambities. Ook kunnen diverse variabelen gecombineerd worden, bijvoorbeeld met variabelen waar er sprake is van extra infrastructuur voor openbaar vervoer, de mate van functiemenging of een andere omgang met parkeernormen.

In figuur 5.3 is aangegeven hoe de diverse variabelen op het dashboard getoetst worden ten opzichte van de gestelde ambitie per gebied. Uiteindelijk bepaalt het samenspel van de diverse variabelen op het dashboard in hoeverre aan de gestelde ambities voldaan kan worden. Op basis hiervan kunnen keuzes gemaakt worden voor bepaalde maatregelen, spelregels en/of randvoorwaarden. Deze worden vervolgens vertaald naar de diverse omgevingsplannen. Dit kan betekenen dat per gebied een ander dashboard ontstaat.



Figuur 5.3 - Verbeelding dashboard met variabelen ambitieniveau

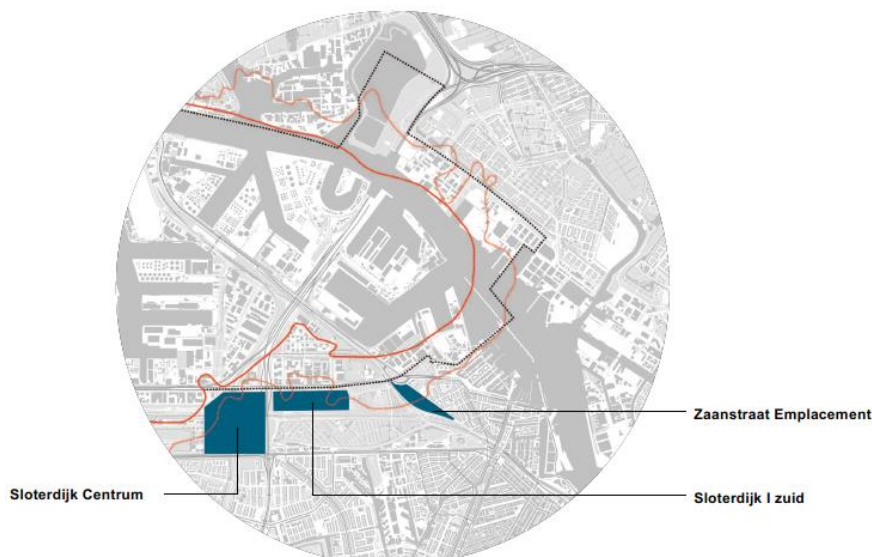
Het uiteindelijke doel van het maken van een dashboard per gebied is het behalen van een bepaalde mate van stedelijkheid (via de fsi) en daarbij een zo optimaal mogelijk

leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze leefomgevingskwaliteit moet passend zijn bij de unieke kenmerken van Haven-Stad (zie hoofdstuk 1).

Een belangrijk onderdeel van het dashboard is ook de mogelijkheid om eventuele minder positieve effecten te kunnen compenseren op een ander thema. Bijvoorbeeld als bij de variabele 'grotere mate van functiemenging' blijkt dat de geluidbelasting in gebieden groter is dan een bepaald niveau, dan kan dat geaccepteerd worden, indien op andere thema's (beter openbaar vervoer, meer groen, et cetera) extra kwaliteit geboden wordt. Deze mate van compensatie tussen diverse thema's heet een 'saldobenadering'. Deze saldobenadering wordt in het MER verder gewerkt.

5.3.1 Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid en Zaanstraat emplacement

Voor de gebieden Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid en het Zaanstraat emplacement in het deelgebied Sloterdijk - Westerpark e.o. is op hoofdlijnen een programma bekend. In Sloterdijk Centrum vindt al woningbouwontwikkeling plaats, voor Sloterdijk 1 is de insteek om hier vanaf 2018 woningbouw toe te voegen. De ligging van de diverse gebieden is in figuur 5.4 weergegeven.



Figuur 5.4 - Ligging Sloterdijk Centrum, Sloterdijk 1 - Zuid en Zaanstraat emplacement

Als ambitie wordt voor deze gebieden een stedelijkheid rond een fsi van circa 2 gehanteerd. Om te bepalen in hoeverre voor deze gebieden de ambitie voor transformatie naar een hoogstedelijk gemengd gebied gerealiseerd kan worden, worden op het dashboard diverse variabelen beschouwd. Daarbij gaat het in ieder geval om:

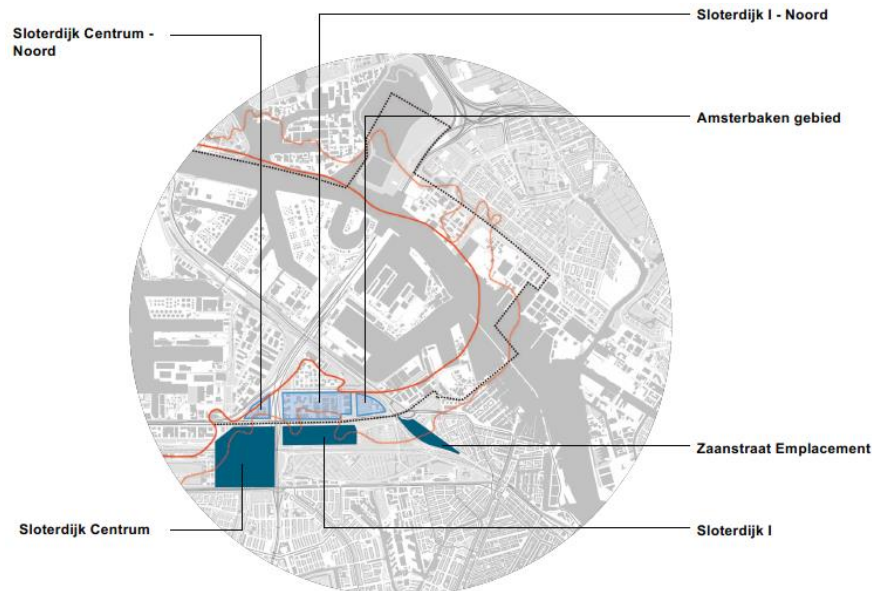
1. Gebruik makend van de maximale capaciteit van het huidige verkeer- en vervoernetwerk en huidige parkeerbeleid
2. Extra OV-infrastructuur door optimalisering mogelijkheden tram
3. Extra OV-infrastructuur door nieuwe haltes metro
4. Mate van functiemenging (verhouding wonen-niet wonen)
5. Extra inzet op hoogwaardige fietsinfrastructuur
6. Andere omgang met parkeernormen
7. Andere omgang met geluid, bijvoorbeeld door innovatieve wetgeving of andersoortige maatregelen

Deze variabelen kunnen zowel op zichzelf als in combinatie met elkaar onderzocht worden.

Uiteindelijk draait het om een integraal dashboard dat de ambitie kan verwezenlijken in combinatie met een goede leefomgevingskwaliteit.

5.3.2 Noordzone Sloterdijk

De Noordzone Sloterdijk heeft betrekking op de gebieden: Sloterdijk Centrum - Noord, Sloterdijk 1 - Noord en Amsterbaken. Deze zijn in figuur 5.5 weergegeven.



Figuur 5.5 - Ligging gebieden Noordzone Sloterdijk

Het convenant Houthaven/NDSM respecterend is volledige transformatie van deze gebieden nu niet aan de orde (in ieder geval tot 2029), maar wel kan 'verkleuring' mogelijk plaatsvinden zonder dat dit de bedrijvigheid in het havengebied aantast. Dit kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van innovatieve wetgeving zoals de Zeehavennorm of Stad- en Milieubenadering. Hierbij is het mogelijk om woningbouw mogelijk te maken op plaatsen waar bijvoorbeeld de geluidbelasting hoger is dan de maximale ontheffingswaarde in de Wet geluidhinder. Het is dan wel noodzakelijk om compenserende maatregelen te treffen. In de Omgevingswet worden dergelijke afwijkingen van het wetgevend kader ook mogelijk gemaakt.

De Noordzone Sloterdijk wordt net als de andere gebieden in Sloterdijk - Westerpark e.o. in het project-MER gedeelte beschouwd. Op basis van de ambitie qua stedelijkheid (fsi van 2 bij transformatie rekening houdend met het convenant) in deze gebieden wordt via het dashboard onderzocht in hoeverre deze ambitie gehaald kan worden. Een toelichting op de te hanteren variabelen van het dashboard is in de vorige paragraaf gegeven.

Naast de ambitie voor functiemenging wordt ook een tweede ambitie onderzocht in het project-MER gedeelte voor deze gebieden. Dit betreft de ontwikkelmogelijkheid voor de werkfunctie waarbij rekening wordt gehouden met woningbouw in Sloterdijk Centrum en Sloterdijk 1 - Zuid. Hierbij gaat het om de intensiveringsmogelijkheden voor bedrijven. Specifiek voor deze ambitie gelden de volgende variabelen:

1. Gebruik makend van de bestaande milieucategorisering en bestaand beleid;
2. Mogelijkheden voor extra intensivering op gebieden op grotere afstand van de te transformeren zuidelijke gebieden (bijvoorbeeld door verruiming milieuruimte).

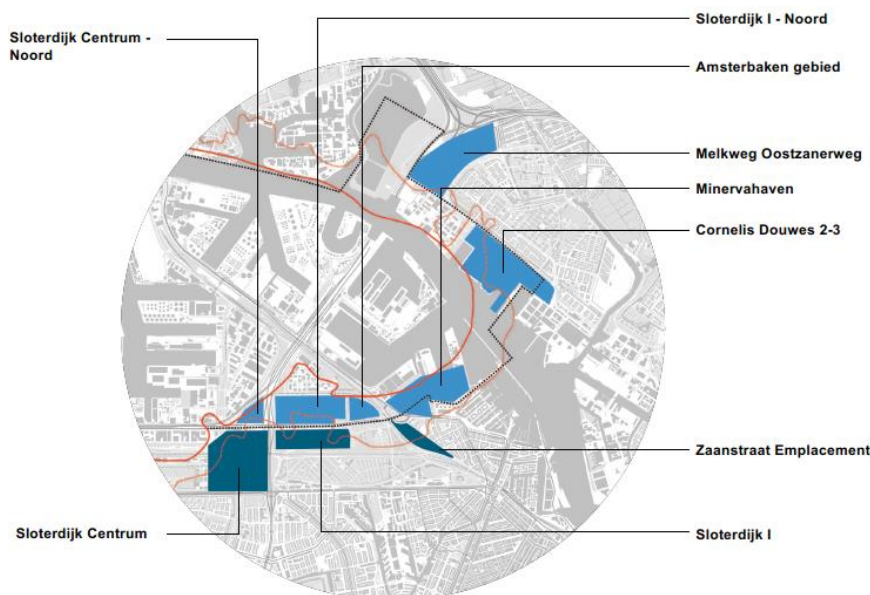
5.4 Plan-MER: ontwikkelperspectieven

In het deelgebieden Noordelijke IJ-oever en het Havengebied (de laatste drie faseringsmodellen) zijn geen transformatieplannen voorzien in de periode tot 2029. In het kader van Transformatiestrategie Haven-Stad en Koers 2025 is dit in de toekomst (na 2030) voor diverse gebieden echter wel mogelijk. In het plan-MER gedeelte wordt op hoofdlijnen beschouwd wat dit betekent voor de omgeving.

Voor drie faseringsmodellen worden twee zogenaamde ontwikkelperspectieven onderzocht. Een ontwikkelperspectief geeft op hoofdlijnen weer welke richting het gebied zich kan ontwikkelen. Eén ontwikkelperspectief is transformatie naar een gemengd stedelijk gebied, het andere betreft een intensivering en/of verkleuring (andere type bedrijvigheid) van de werkfunctie. Het tweede ontwikkelperspectief wordt nader ingevuld in nauw overleg met Havenbedrijf Amsterdam.

5.4.1 Strategische ruimte Koers 2025

Het faseringsmodel Strategische ruimte Koers 2025 heeft betrekking op de gebieden: Minervahaven-Zuid, Cornelis Douwes 2-3 (Shipdock), Melkweg/Oostzanerwerf, zie figuur 5.6.



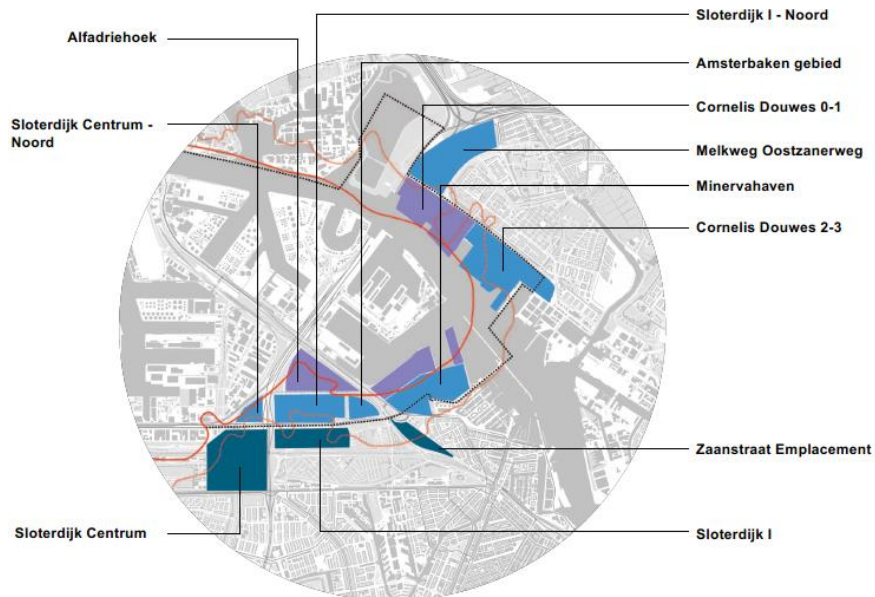
Figuur 5.6 - Ligging gebieden Strategische ruimte Koers 2025

Deze gebieden liggen alle in binnen het gebied van het convenant Houthaven/NDSM, maar wel buiten de 60 dB contour van Westpoort. Woningbouw voor 2029 is in dit gebied niet aan de orde. In het kwalitatieve onderzoek worden vooral mogelijkheden en onmogelijkheden in beeld gebracht van de twee genoemde ontwikkelperspectieven.

5.4.2 Ringzone Havengebied

Het faseringsmodel Ringzone Havengebied heeft betrekking op de gebieden: Alfadriehoek, Minervahaven - Noord en Cornelis Douwes 0-1. Deze zijn in figuur 5.7 weergegeven. Deze gebieden liggen alle in binnen het gebied van het convenant Houthaven/NDSM, en met uitzondering van Minervahaven - Noord buiten de 60 dB contour. Woningbouw is voor 2029 niet aan de orde, de mogelijkheid om op termijn woningbouw toe te voegen hangt af van de beoogde

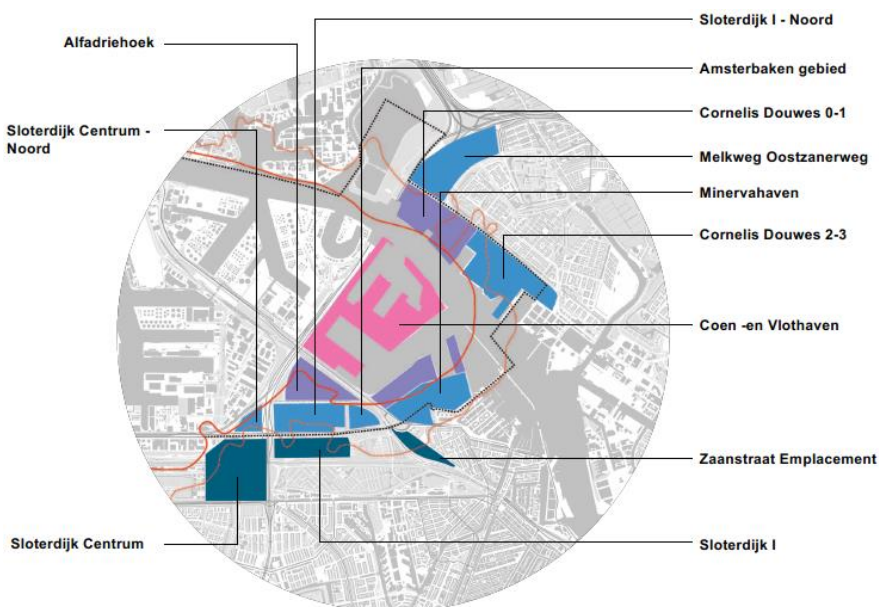
besluitvorming van de gemeenteraad in 2025 over de toekomst van de Coen- en Vlothaven. Voor de te onderzoeken ontwikkelperspectieven wordt verwezen naar de vorige paragraaf.



Figuur 5.7 - Ligging gebieden Ringzone Havengebied

5.4.3 Coen- en Vlothaven

Het faseringsmodel Coen- en Vlothaven heeft alleen betrekking op de Coen- en Vlothaven, zie figuur 5.8. Dit gebied is het kerngebied van havenactiviteiten binnen Haven-Stad, waar ook de bedrijven zijn gevestigd waarmee het convenant Houthaven/NDSM is gesloten. Mogelijke transformatie speelt niet voor 2040, uitgaande van het coalitieakkoord 2014-2018. Ook hier speelt de besluitvorming van de gemeenteraad in 2025 over de toekomst van de Coen- en Vlothaven uiteraard een belangrijke rol. Voor dit gebied worden ook de twee ontwikkelperspectieven kwalitatief onderzocht, waarbij het abstractieniveau vanwege de verre tijdshorizon nog globaler zal zijn dan de andere faseringsmodellen binnen het plan-MER gedeelte.



Figuur 5.8 - Ligging Coen- en Vlothaven

5-5 Onderzoek naar draagkracht

Een centraal onderzoeksthema in het MER is 'draagkracht'. Hiermee wordt bedoeld de mate waarin de transformatie van Haven-Stad tegen bestaande structuren en waarden aanloopt. Zo kan het zijn dat bij een bepaald aantal woningen (en bijbehorende extra verkeersbewegingen) bepaalde infrastructuur het niet meer aan kan. Het is voor de transformatieopgave noodzakelijk om te weten wanneer dit moment bereikt wordt en of met (geringe) aanpassingen dit te voorkomen is. Ook andere structuren, zoals de gezonde bedrijfsvoering van het havengebied of aanwezige ecologische kwaliteiten, worden gerelateerd aan de voorgenomen plannen.

Juist de invulling van de diverse variabelen op het dashboard gaat hier op in. Draagkracht is daarbij niet alleen wat kan het gebied aan, maar juist ook welke kansen er zijn (bijvoorbeeld voor metro, tram en/of nieuwe fietsverbindingen).

Het in beeld brengen van de draagkracht past sterk bij de wens om als gemeente een regierol te vervullen en de transformatie op organische wijze tot stand te brengen. Deze benadering past ook bij de gedachte van omgevingsplannen, omdat hiermee niet een vooraf ingegeven programma getoetst wordt, maar zichtbaar wordt wanneer de ontwikkeling zijn limiet raakt. Door in het MER inzicht te geven in de draagkracht van het gebied kunnen in de op te stellen omgevingsplannen hiervoor kaders, spelregels en/of aanpassingen worden opgenomen.

Vragen die beantwoord worden in het onderzoek naar draagkracht zijn bijvoorbeeld:

- In welke mate beïnvloedt de ambitie voor een hoogstedelijke omgeving (op basis van fsi's) de aanwezige verkeersstructuur en welke consequenties heeft dit voor de leefomgevingskwaliteit?
- Op welke punten zijn knelpunten te verwachten voor (auto)verkeer en leefomgevingskwaliteit?
- Welke kansen biedt een hoogstedelijk woonmilieu voor andere vormen van mobiliteit dan autoverkeer?
- Bij welke groei van het verkeer zijn knelpunten niet meer oplosbaar?

De draagkracht van het gebied kan als gevolg van innovaties en andere ontwikkelingen over de komende jaren wijzigen. Daarnaast kunnen ook de randvoorwaarden en kaders wijzigen. Juist om een flexibel plan te kunnen behouden zal monitoring van de ontwikkelingen (hoeveel woningen en arbeidsplaatsen worden gerealiseerd) belangrijk zijn. Ook de draagkracht van het gebied zal echter gemonitord moeten worden om inzichtelijk te maken of veranderingen optreden. Zo is te verwachten dat autoverkeer in belangrijke mate bepalend is voor de draagkracht van het gebied (filevorming). Indien innovaties op het gebied van mobiliteit, andere vormen van werken, of veel flexibiliteit van werktijden zich voordoen, zal de draagkracht als gevolg van het verkeer echter kunnen schuiven. Ook de daadwerkelijke invulling van het gebied en ontwikkelingen die zich in het havengebied voordoen zullen daaraan bijdragen. Monitoring maakt een belangrijk onderdeel uit van het vervolgproces van het MER. Het MER besteedt ruime aandacht aan de monitoring.

5.6 Referentiesituatie

Een MER maakt een vergelijking van de effecten van het voornemen met de referentiesituatie. Deze referentiesituatie is de situatie in de toekomst, waarbij alle nu reeds vastgestelde plannen en programma's gerealiseerd zijn, behalve de in het MER te onderzoeken activiteiten. Zo zijn bijvoorbeeld de ontwikkeling van Food Center en Houthavens in stadsdeel West en Overhoeks,

Buiksloterham en NDSM in Noord meegenomen in de referentiesituatie. In het MER wordt deze situatie uitgebreid beschreven.

Voor het gehele MER wordt het referentiejaar 2035 gekozen. Dit betekent dus dat alle reeds vastgestelde plannen dan gerealiseerd zijn, plus de autonome groei van bijvoorbeeld het verkeer. Het jaar 2035 valt nog binnen de 20 jaar termijn van een omgevingsplan en daarnaast sluit het ook goed aan bij de afspraken vanuit het convenant. Specifiek voor het plan-MER gedeelte wordt ook de situatie 2040/2050 kwalitatief beschouwd.

In het MER worden de effecten beschreven ten opzichte van de referentiesituatie.

6 Thema's en wijze van onderzoek

6.1 Reikwijdte onderzoek: welke thema's?

In de nieuwe Omgevingswet wordt gesproken over de 'fysieke leefomgeving'. Hierbij horen diverse thema's bij die normaal gesproken niet in een MER of zelfs in een bestemmingsplan aan de orde komen. Een aantal zaken kan ook in breder verband beschouwd worden. Onder de fysieke leefomgeving, zoals in de Omgevingswet bepaald, vallen in ieder geval de volgende thema's:

- Veiligheid
- Gezondheid en hinder
- Landschappelijke of stedenbouwkundige waarden
- Behoud van cultureel erfgoed
- Natuurbescherming en natuurbeheer
- Duurzaamheid
- Kwaliteit en gebruik van bouwwerken
- Evenwichtige toedeling van functies aan locaties,
- Infrastructuur
- Beheer van watersystemen
- Beheer van natuurlijke hulpbronnen

In het MER worden alle relevante thema's van de fysieke leefomgeving beschouwd. Om de thema's van de fysieke leefomgeving te kunnen toetsen is een beoordelingskader nodig. In dit hoofdstuk wordt de wijze van onderzoek beschreven. In het MER wordt het beoordelingskader nader uitgewerkt.

Het onderzoek naar effecten van de plannen voor Haven-Stad wordt vormgegeven aan de hand van een tweetal principes:

- *Van binnen naar buiten en van buiten naar binnen*
Hiermee wordt bedoeld dat zowel de effecten van de transformatie zelf op de omgeving als de effecten van de omgeving op de te transformeren gebieden in beeld gebracht moeten worden.
- *Thema's onderverdeeld in drie typen effecten*
Op basis van de aard van de effecten is een onderverdeling te maken in locatiespecifieke aspecten, mobiliteitsgerelateerde aspecten en inrichtingsgebonden aspecten.

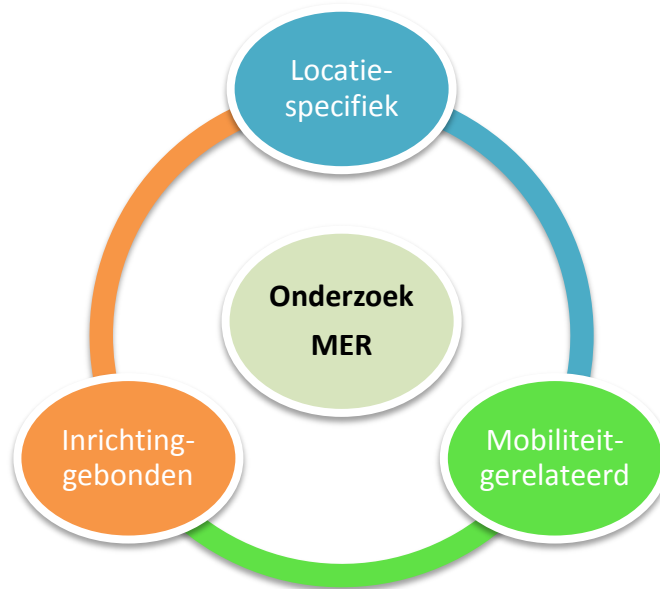
6.2 Effecten van binnen naar buiten en van buiten naar binnen

Voor de transformatie is van belang dat zowel de effecten van binnen naar buiten als de effecten van buiten naar binnen in beeld gebracht worden. Zo hebben in de huidige situatie met name de aanwezige wegen (A10, A5, N200) en het havengebied, met de zware industrie die daar voorkomt, een grote invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden in Haven-Stad. Deze effecten van buiten naar binnen vormen een eerste indicatie van de mogelijkheden voor ontwikkeling. Hieronder vallen ook de bestaande milieuocontouren.

Daarnaast leidt de transformatie van het gebied tot effecten op het omliggende gebied: van binnen naar buiten. De effecten die van binnen naar buiten spelen zijn voornamelijk te verwachten op het gebied van verkeer (en daarmee samenhangende effecten).

6.3 Thema's onderverdeeld in drie typen effecten

De effecten van de thema's die in het MER worden beoordeeld, zijn onder te verdelen in drie categorieën (zie figuur 6.1).



Figuur 6.1 - Categorisering MER onderzoek

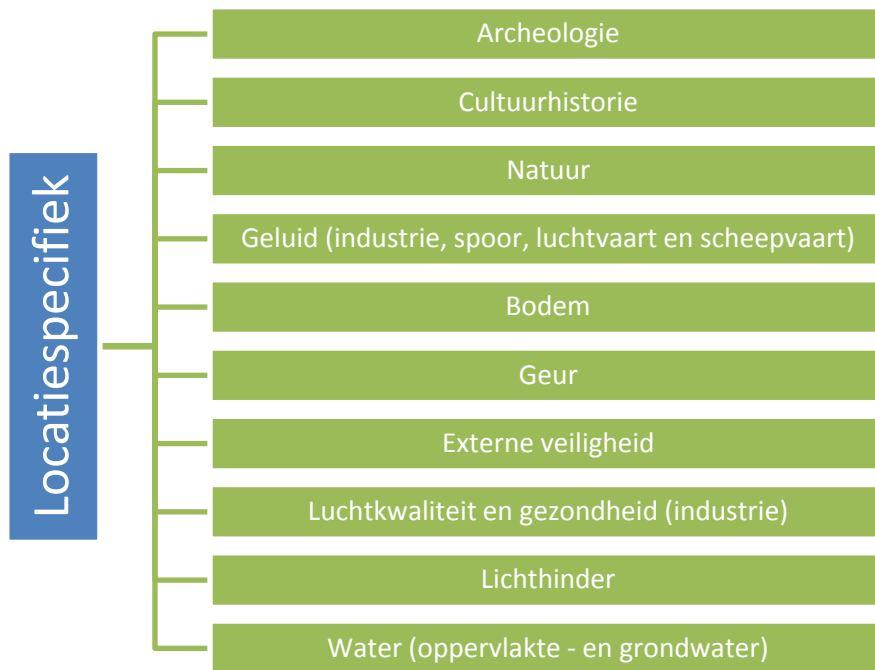
6.3.1 Locatiespecifiek

Locatiespecifieke effecten zijn, zoals de naam al doet vermoeden, gekoppeld aan een bepaalde locatie. Een voorbeeld is archeologie. Op een bepaalde plaats in de grond kunnen zich mogelijk archeologische waarden bevinden. Dit effect is heel duidelijk geografisch beperkt. Dit geldt ook voor milieucontouren (geluidzones, externe veiligheid, et cetera). Deze locatiespecifieke effecten bepalen of een bepaalde ontwikkeling inpasbaar is.

Deze aspecten kunnen los van de programmering in beeld gebracht worden. Door de waarden en informatie omtrent deze aspecten in beeld te brengen wordt een zogenaamde "aandachtskaart" gemaakt. Weerstand vanuit de omgeving kan de ontwikkelmogelijkheden beïnvloeden, bijvoorbeeld doordat een bestaande inrichting hinder veroorzaakt of doordat aanwezige waarden beschermd zijn.

Voor zowel het project-MER gedeelte als het plan-MER gedeelte wordt een aandachtskaart gemaakt. Deze verschillen wel van detailniveau. Specifiek voor het project-MER gedeelte geldt dat de aandachtspunten die uit dit onderzoek naar voren komen, worden verwerkt in randvoorwaarden, kaders en/of spelregels die in de omgevingsplannen opgenomen kunnen worden.

De aspecten zoals weergegeven in figuur 6.2 worden in ieder geval op de aandachtskaarten verwerkt.



Figuur 6.2 - Locatiespecifieke onderzoeksthema's

6.3.2 Mobiliteitsgerelateerd

Een tweede type effect hangt samen met de (eventuele) veranderingen in mobiliteit. Mobiliteitsgerelateerde effecten ontstaan door verschuivingen in de verkeersstromen, bijvoorbeeld door het toevoegen van een woningbouwprogramma en door verandering in de vervoerskeuze. Dit heeft ook impact op de geluidcontouren, gezondheid en luchtkwaliteit langs diverse wegen.



Figuur 6.3 - Verkeersgerelateerde onderzoeksthema's

Voor het project-MER gedeelte is de ambitie qua stedelijkheid (fsi) leidend voor het in beeld brengen van de mobiliteitsgerelateerde effecten. Deze ambitie leidt tot een beeld van de verkeersgeneratie. Hierbij wordt gekeken wat de theoretische extra verkeersbelasting is, maar ook andersom wat kan het netwerk nog aan.

Voor het plan-MER gedeelte wordt op basis van de globale ontwikkelperspectieven inzichtelijk gemaakt welke groei het verkeerssysteem nog aan kan. Daarnaast wordt op hoofdlijnen beschouwd welke ingrepen nodig zijn (qua infrastructuur) om een specifiek ontwikkelperspectief mogelijk te maken (bijvoorbeeld een extra oeververbinding). In dat kader wordt ook gekeken naar het benodigde programma om in te kunnen zetten op een tram of metro.

Specifiek wordt in het MER beschouwd of sprake is van extra stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske.

6.3.3 Inrichtingsgebonden

De laatste categorie wordt gevormd door de aspecten waarop de effecten sterk afhankelijk zijn van de inrichting van het gebied.

Het programma heeft hierbij een beperkte invloed, omdat de uitwerking op een lager detailniveau de uiteindelijke effecten bepaalt. De vraag die voor deze aspecten van belang is, is in hoeverre het voorgenomen programma met een passende inrichting op de genoemde aspecten gerealiseerd kan worden. De beschrijving van de effecten levert randvoorwaarden, kaders en/of spelregels op, waarmee in grote lijnen kan worden bepaald of sprake is van een passend of juist een onwenselijk programma.

Specifieke aandacht vraagt het thema duurzaamheid. Naast specifieke aandachtspunten voor de inrichting van het gebied (vanuit duurzaamheid), vormt duurzaamheid ook een overkoepelend thema dat als rode draad door het MER heen loopt. Het gaat hierbij om circulaire economie, klimaatadaptatie (hitte, rainproof), energie, ruimtegebruik en mobiliteitsshift.

De inrichtingsgebonden aspecten die in ieder geval worden beschouwd staan in figuur 6.4.



Figuur 6.4 - Inrichtingsgebonden onderzoeksthema's

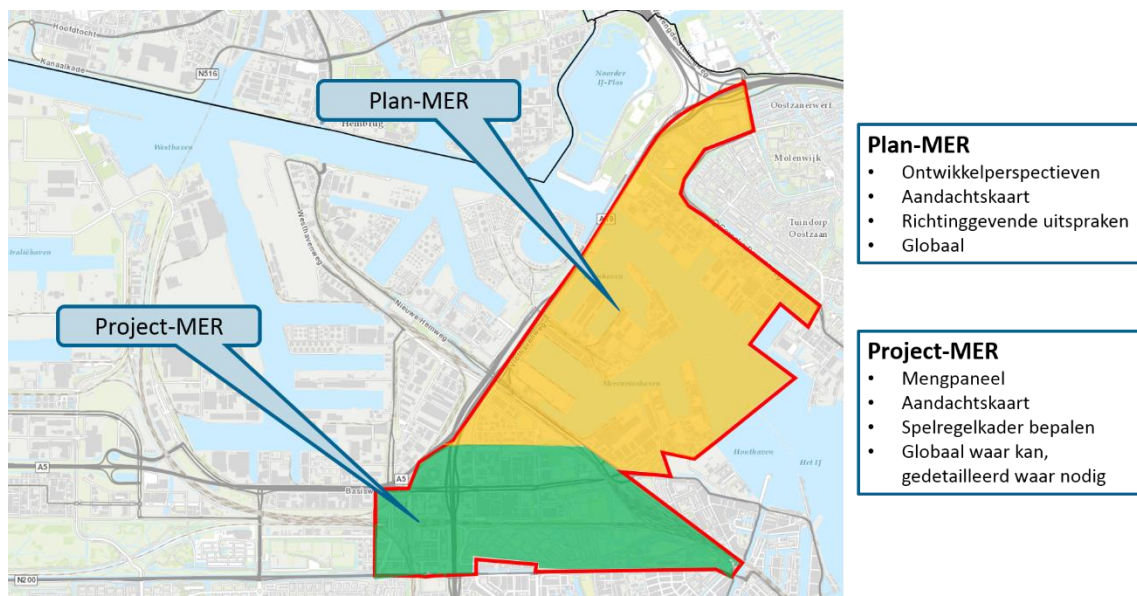
6.4 Detailniveau onderzoek

6.4.1 Verschil in detailniveau tussen project-MER en plan-MER

De gemeente beoogt met het MER op zodanige wijze de effecten van de voorgenomen transformatie in beeld te brengen, dat de basisgedachte van de ontwikkeling voldoende onderzocht is. Het MER brengt in beeld in hoeverre de gestelde ambities binnen bestaande kaders tot stand kan worden gebracht en welke andere ontwikkelingsperspectieven wellicht aan een veel optimalere oplossing bijdragen.

Daarnaast brengt het MER de potentiële effecten in beeld op basis van het dashboard met variabelen en de te beschouwen ontwikkelperspectieven en worden hieruit kaders, randvoorwaarden en spelregels gedestilleerd. Deze worden op het detailniveau van de besluiten in beeld gebracht. Dit betekent dat het moet gaan om aan te tonen dat de voorgenomen plannen 'niet evident onuitvoerbaar' zijn.

In hoofdstuk 2 is reeds beschreven dat het MER Haven-Stad uit twee delen bestaat. Een project-MER gedeelte en een plan-MER gedeelte, zie figuur 6.5.



Figuur 6.5 - Onderverdeling Haven-Stad in project-MER en plan-MER

6.4.2 Project-MER: Sloterdijk - Westerpark e.o.

In hoofdstuk 5 is de beoogde ambitie (qua fsi) van dit deelgebied inzichtelijk gemaakt. Het project-MER richt zich op de haalbaarheid van deze ambitie door middel van het beschreven dashboard met variabelen. Het project-MER biedt de onderbouwing van de omgevingsplannen en moet daarmee aantonen dat de gestelde ambities niet evident onuitvoerbaar zijn. De onderzoeken voor dit gebied zijn relatief concreet (in vergelijking tot het plan-MER) en bieden kaders, randvoorwaarden en spelregels die in de omgevingsplannen opgenomen kunnen worden. De aanwijzing als ontwikkelingsgebied wordt als uitgangspunt meegenomen voor de onderzoeken die worden uitgevoerd. Het project-MER wordt als deel A van het MER opgesteld.

6.4.3 *Plan-MER: Havengebied en Noordelijke IJ-oever*

Het plan-MER gedeelte beschrijft de effecten van de ontwikkelperspectieven van de deelgebieden Noordelijke IJ-oever en het Havengebied op hoofdlijnen. Daarnaast wordt in het plan-MER gedeelte ook onderzoek naar de draagkracht van de diverse gebieden verricht. Hier gaat het erom wat mogelijk is in de toekomst qua verkeersintensiteiten, mobiliteitsshift en functiemenging.

Het plan-MER gedeelte wordt als deel B van het MER opgesteld. Hierin zal op een veel hoger abstractieniveau naar de effecten gekeken worden. De locatiespecifieke effecten worden meer abstract in beeld gebracht dan voor deel A van het MER. In deel B gaat het minder om effecten op deze aspecten, maar worden meer de aandachtspunten en mogelijke kansrijke richtingen geduid waarmee rekening gehouden moet worden.

6.4.4 *Welke instrumenten worden gebruikt voor de effectanalyse?*

Dit MER is op twee manieren uniek. Ten eerste wordt het gekoppeld aan omgevingsplannen, waardoor het mogelijk is om globaler onderzoek (aantonen dat het plan niet evident onuitvoerbaar is en onderzoek mag doorgeschoven worden) uit te voeren. Daarnaast geldt dat voor de ontwikkeling van Haven-Stad flexibiliteit, bandbreedtes en een langere tijdshorizon gelden. Hierdoor kunnen niet alle effecten tot in detail onderzocht worden, bijvoorbeeld waar de gebouwen exact komen te staan. Van belang is vooral te weten waar geluidzones zich bevinden, hoe deze beïnvloed worden door de gestelde ambities per gebied en welke spelregels daar gelden voor eventuele ontwikkeling daarbinnen. Met andere woorden het gaat om toegepast onderzoek.

Voor de locatiespecifieke thema's wordt grotendeels gebruik gemaakt van reeds aanwezige informatie omtrent ecologische waarden, archeologische waarden, monumenten, et cetera. Deze informatie is reeds grotendeels toegankelijk via diverse online media.

Voor de mobiliteitsafhankelijke thema's en voor een groot deel van het onderzoek naar de variabelen in het project-MER gedeelte wordt gebruik gemaakt van versimpelde modellen, die die werkelijkheid goed voorspellen. Zo wordt gebruik gemaakt van de mobiliteitsscan en globale geluidberekeningen om de contouren in beeld te brengen. Vervolgens kunnen in het MER hier dan spelregels en kaders aan opgehangen worden voor in het omgevingsplan.

6.5 **Plan- en studiegebied MER**

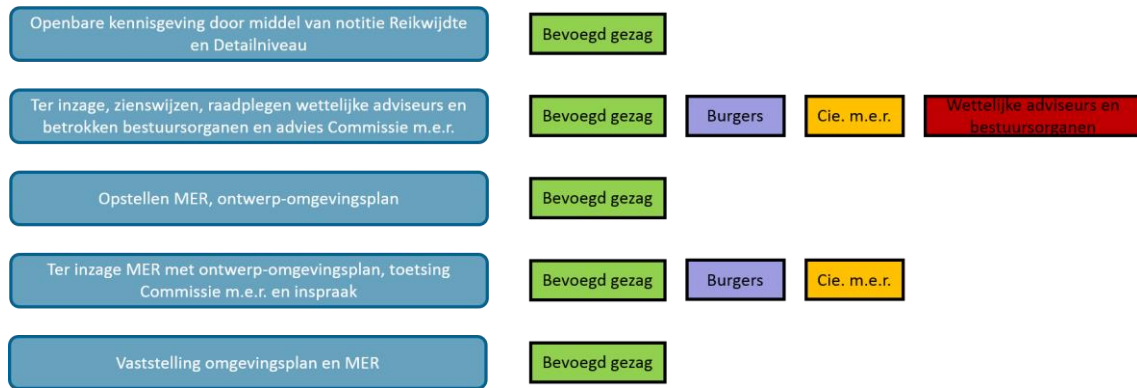
Het MER beschrijft het plan- en het studiegebied, zowel voor het project-MER als voor het plan-MER. Het plangebied omvat het gebied waarin de voorgenomen ontwikkelingen zich voordoen. Dit is het Haven-Stad gebied, zoals weergegeven in figuur 2.6.

Het studiegebied omvat een groter gebied, met een straal rondom het plangebied. Per aspect verschilt de omvang van het studiegebied, omdat de effecten van de verschillende aspecten zich over een gebied van verschillende omvang uitstrekken. De locatiespecifieke aspecten leiden alleen tot effecten in het plangebied zelf (denk aan archeologische waarden en bodemverontreiniging), terwijl de mobiliteitsgerelateerde effecten over het algemeen het grootste studiegebied vragen.

7 M.e.r.-procedure

7.1 M.e.r.-procedure op hoofdlijnen

De m.e.r.-procedure kent, conform de Wet milieubeheer de volgende procedurele eisen:



Figuur 7.1 - M.e.r.-procedure

Formeel is het bevoegd gezag, in dit geval de gemeenteraad van Amsterdam, verantwoordelijk voor de acties in het kader van de m.e.r. De gemeente geeft raadpleging over reikwijdte en detailniveau vorm door de publicatie van deze NRD.

Het omgevingsplan Sloterdijk 1 vormt naar verwachting het eerste ruimtelijke besluit waaraan het MER gekoppeld wordt. Dit betekent dat de m.e.r.-procedure gelijk op loopt met de procedure voor dit ruimtelijk besluit. Bij de volgende besluiten behorend bij het gebied van het project-MER wordt het MER als bijlage toegevoegd. Het plan-MER dient daarnaast als onderbouwing voor de strategische besluit-vorming rondom de ontwikkeling van Haven-Stad.

7.2 Kennisgeving

De kennisgeving is het openbaar bekend maken van de NRD als eerste stap in de m.e.r.-procedure. In de kennisgeving wordt de terinzagelegging aangekondigd zodat een ieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken.

7.3 Raadpleging

Na de kennisgeving vindt een raadpleging over de NRD plaats. Raadpleging is het inwinnen van advies over welke effecten moeten worden beschouwd in het MER ("reikwijdte") en op welke wijze de effecten moeten worden onderzocht ("detailniveau"). Alle direct betrokken bestuurlijke en maatschappelijke organisaties worden door de gemeente Amsterdam verzocht om advies uit te brengen. De reacties van de bestuurlijke en maatschappelijke organisaties worden meegenomen in de verdere m.e.r.-procedure.

De gemeente Amsterdam heeft besloten vroegtijdig overleg met de Commissie m.e.r. te voeren over reikwijdte en detailniveau. Dit vanwege de complexiteit van het project. De Commissie m.e.r. wordt daarom niet alleen gevraagd om advies uit te brengen over de NRD, maar ook vooruitlopend op de formele toetsing van het definitieve MER, tussentijds advies te geven.

7.4 Terinzagelegging

De NRD wordt tegelijkertijd met de raadpleging ook zes weken ter inzage gelegd. Een ieder kan in deze periode een zienswijze indienen op de NRD. Deze zienswijze mag alles bevatten, maar specifiek wil de gemeente graag uw reactie op de volgende vragen:

- Welke variabelen (zie hoofdstuk 5) vindt u van belang om te onderzoeken bij de transformatieopgave?
- Welke onderzoeksthema's mist u of zou u specifiekere onderzocht willen hebben?

Zienswijzen over deze NRD kunnen worden ingediend bij:

*Gemeente Amsterdam
T.a.v. College van burgemeester en wethouders
Per adres: directeur Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam*

7.5 Vervolg van de m.e.r.-procedure

Na de periode van terinzagelegging en raadpleging worden de ontvangen zienswijzen en adviezen beantwoord in een Nota van beantwoording. De indieners van zienswijzen en adviezen worden aansluitend geïnformeerd over de beantwoording. De Nota van beantwoording zal vervolgens worden betrokken bij het op te stellen MER Haven-Stad.

In het MER worden aan de hand van de in deze NRD geschetste onderzoeksmethodiek de effecten van de voorgenomen ontwikkeling in beeld gebracht.

Na vrijgave van het MER door het College van burgemeester en wethouders wordt het MER samen met het eerste ruimtelijke besluit (naar verwachting ontwerp omgevingsplan Sloterdijk 1) in procedure gebracht. Een ieder kan in deze periode een reactie geven op het MER en het ontwerp omgevingsplan. Tevens worden de bij de NRD benaderde partijen aangeschreven voor een reactie op het MER. In deze fase toetst de Commissie m.e.r. het MER op volledigheid en juistheid.