

## Sloterdijk III

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding	7
1.2	Crisis en herstelwet	7
1.3	Bevoegdhedenverdeling	7
<b>Hoofdstuk2</b>	<b>Plankader</b>	<b>9</b>
2.1	Beschrijving van het plangebied	9
2.2	Geschiedenis van het plangebied	11
2.3	Voorgaand planologisch kader	11
<b>Hoofdstuk3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>13</b>
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
<b>Hoofdstuk4</b>	<b>Ruimtelijk kader</b>	<b>19</b>
4.1	Functionele aspecten	19
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	21
<b>Hoofdstuk5</b>	<b>Verkeer en parkeren</b>	<b>23</b>
5.1	Autoverkeer	23
5.2	Spoorverkeer	23
5.3	Openbaar vervoer	24
5.4	Parkeren	24
5.5	Langzaam verkeer	24
5.6	Resultaat onderzoek	24
<b>Hoofdstuk6</b>	<b>Milieuzonering</b>	<b>27</b>
<b>Hoofdstuk7</b>	<b>Milieuaspecten</b>	<b>29</b>
7.1	M.e.r. /mer-beoordelingsplicht	29
7.2	Geluid	29
7.3	Luchtkwaliteit	31
7.4	Externe veiligheid	33
<b>Hoofdstuk8</b>	<b>Bodem</b>	<b>47</b>
<b>Hoofdstuk9</b>	<b>Water</b>	<b>49</b>
9.1	Algemeen	49
9.2	Beleid en regelgeving	49
9.3	Beschrijving effecten	53
<b>Hoofdstuk10</b>	<b>Natuur en landschap</b>	<b>57</b>
10.1	Algemeen	57
10.2	Resultaten onderzoeken	57
10.3	Conclusie	58

<b>Hoofdstuk11</b>	<b>Archeologie en cultuurhistorie</b>	<b>59</b>
11.1	Algemeen	59
11.2	Archeologie	60
11.3	Cultuurhistorie	61
11.4	Conclusie	61
<b>Hoofdstuk12</b>	<b>Luchthavenindelingbesluit Schiphol</b>	<b>63</b>
<b>Hoofdstuk13</b>	<b>Duurzaamheid</b>	<b>65</b>
<b>Hoofdstuk14</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>67</b>
14.1	Algemeen	67
14.2	Artikelgewijze toelichting	67
<b>Hoofdstuk15</b>	<b>Handhaving</b>	<b>73</b>
<b>Hoofdstuk16</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>75</b>
16.1	Economische uitvoerbaarheid	75
16.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75



# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Aanleiding**

Er gelden voor het plangebied "Sloterdijk III" sterk verouderde planologische kaders die onvoldoende toetsingskader bieden voor nieuwe ontwikkelingen. Het plangebied maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Westpoort. De primaire bestemming van het gebied blijft bedrijventerrein, maar er wordt tevens ruimte geboden voor andere functies, zoals detailhandel. Veel van deze functies zijn inmiddels gerealiseerd door planologische afwijgingsprocedures; deze projecten worden nu in het voorliggende bestemmingsplan ingepast. Verder wordt een stedenbouwkundig toetsingskader gegeven voor toekomstige ontwikkelingen.

### **1.2      Crisis en herstelwet**

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het begrip "belanghebbende" aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden ten behoeve van de bouw van meer dan elf woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. In voorliggend bestemmingsplan is sprake van de herstructurering van een werkgebied. Hiermee is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

### **1.3      Bevoegdhedenverdeling**

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

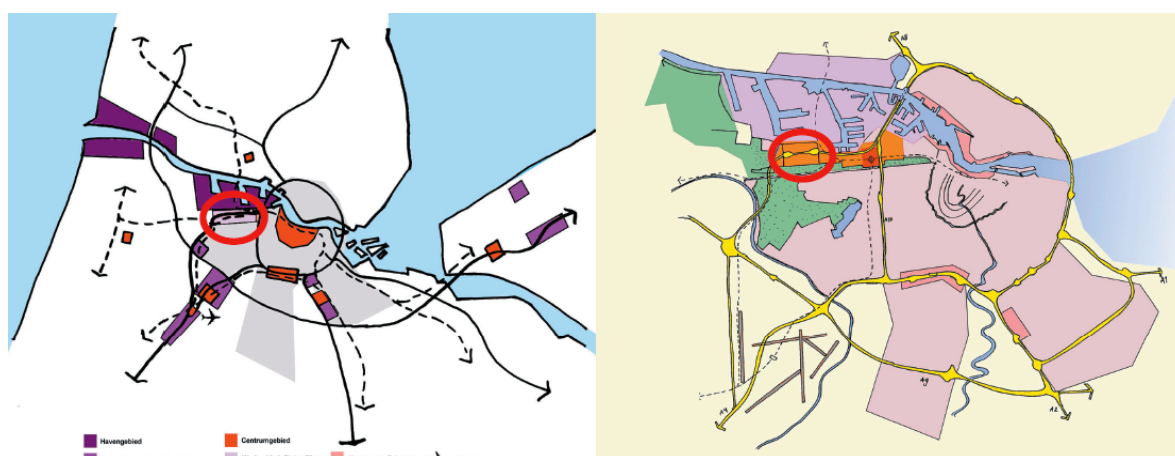




## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied wordt aan de westkant begrensd door het Zijkanaal F, aan de noordrand door de havenspoorlijn (ten zuiden van de Aziëhavenweg), aan de oostkant door de Seineweg, de Basisweg en de spoorlijn Amsterdam-Zaanstad en aan de zuidkant door de Brettenzone (tevens de grens met het grondgebied van het stadsdeel Nieuw-West). Het tracé van de Westrandweg loopt door het plangebied "Sloterdijk III"; het tracé maakt geen onderdeel van dit plan. Dit deel van de Westrandweg is geregeld in het bestemmingsplan "Westrandweg-2e Coentunnel" (vastgesteld door de gemeenteraad op 16 maart 2011).



Figuur 1: Situering plangebied in de regio en in Amsterdam

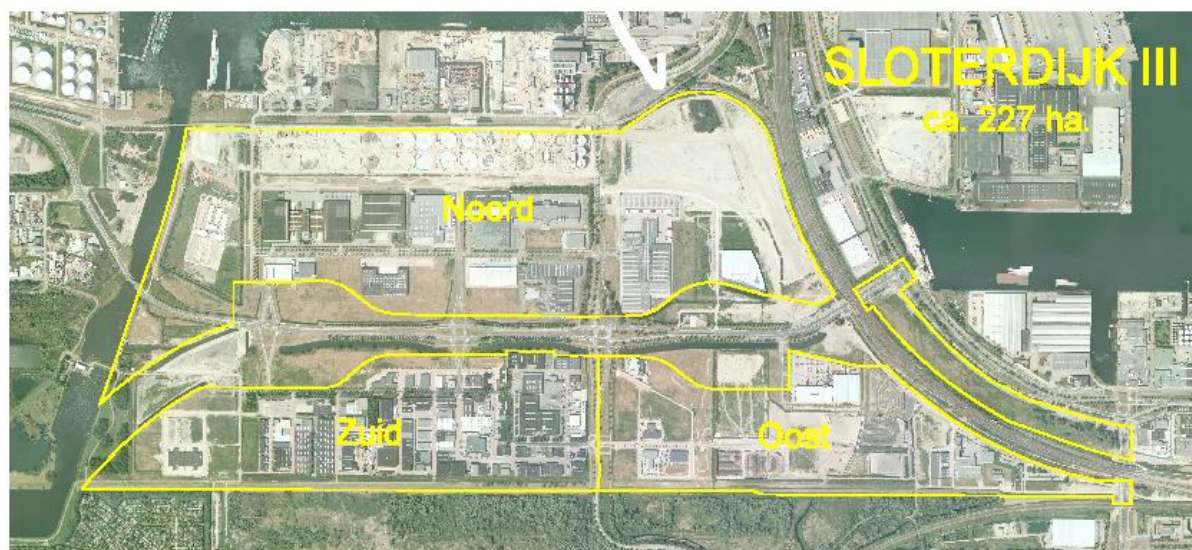
Het gebied is één van de werkgebieden in Westpoort, het conglomeraat van bedrijventerreinen en werkgebieden aan de westzijde van de Amsterdamse agglomeratie. Met de realisering van de Westrandweg die centraal door dit werkgebied is aangelegd, is de bereikbaarheid en zichtbaarheid van dit werkgebied fundamenteel gewijzigd. Dit heeft bovendien consequenties voor het onderliggende wegennet en de water- en groenstructuur.

Er wordt in Sloterdijk III een hogere bebouwingsdichtheid nagestreefd.

Het plangebied Sloterdijk III (227 ha) omvat circa 140 hectare aan kavels. Daarvan is ruim 80 hectare uitgegeven (ca. 60%). Er is ongeveer 473.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte gerealiseerd (inventarisatie DRO voorjaar 2011).

Het plangebied "Sloterdijk III" is in drie deelgebieden verdeeld, te weten Noord, Zuid en Oost.

- Sloterdijk III Noord is vanaf de jaren '80 ontwikkeld met grootschalige distributiebedrijven en industriële bedrijven. Dit deel van het plangebied kent nog enkele grote uit te geven braakliggende terreinen van tientallen hectaren.
- Sloterdijk III Zuid is reeds vanaf de jaren '70 in ontwikkeling. Sommige bedrijven krijgen weer nieuwe gebruikers en de kavels worden herontwikkeld. Het uiterst zuidwestelijke deel kent nog een aantal niet uitgegeven kavels.
- Sloterdijk III Oost is voor circa 50% bebouwd. Er bevindt zich hier een gemengd gebied (met onder andere autogerelateerde detailhandel) en het "Woon- en bouwcentrum Westpoort".



*Figuur 2: Het plangebied met onderverdeling in deelgebieden*

#### Sloterdijk III Noord

Er is ongeveer 850.000 m<sup>2</sup> aan kaveloppervlakte in noord. Daarvan is 440.000 m<sup>2</sup> momenteel uitgegeven. Hierop is 180.000 m<sup>2</sup> gebouwd. De FSI's (de brutovloeroppervlakte(bvo)/de oppervlakte van het bouwperceel) lopen sterk uiteen. Gemiddeld is de dichtheid momenteel bijna 0,6. De rioolwaterzuiveringsinstallatie ten noorden van de Westpoortweg is hierbij niet meegerekend, omdat de FSI dan niet representatief laag uitpakt. Het parkeren en laden en lossen worden op eigen terrein opgelost. De meeste bedrijven (80%) zitten qua FSI in de bandbreedte tussen 0,5 en 0,7 m<sup>2</sup> bvo/m<sup>2</sup>, met uitlopers als een archiefopslag met een FSI van 2,5 m<sup>2</sup> bvo/m<sup>2</sup> of Scania, direct langs de Westrandweg, met een FSI van 0,22 m<sup>2</sup> bvo/m<sup>2</sup> kaveloppervlakte. Het vastgoed is over het algemeen te typeren als grootschalige enkellaagse bedrijfsgebouwen.

#### Sloterdijk III Zuid

In deelgebied Zuid is er ongeveer 280.000 m<sup>2</sup> aan kaveloppervlakte. Daarvan is 250.000 m<sup>2</sup> reeds uitgegeven. Hierop is 210.000 m<sup>2</sup> bvo vastgoed gebouwd. De FSI is daarmee gemiddeld 0,85. In het gebied wordt vaak in de openbare ruimte geparkeerd. Dit verklaart de relatief hoge dichtheid. Het vastgoed bestaat vooral uit enkellaagse hallen of een hal met daarop in een gedeeltelijke tweede laag (kantoor). De meeste bedrijven (ca. 80%) zitten qua FSI in de bandbreedte tussen 0,7 en 1,2 m<sup>2</sup> bvo/m<sup>2</sup>. Parkeren vindt zowel in de openbare ruimte plaats als ook wel op eigen terrein.

#### Sloterdijk Oost

Deelgebied Oost omvat ongeveer 300.000 m<sup>2</sup> aan kavels. Hiervan is ongeveer 125.000 m<sup>2</sup> uitgegeven. Er is inmiddels 85.000 m<sup>2</sup> bvo vastgoed gerealiseerd. De gemiddelde FSI is lager (0,7 m<sup>2</sup> bvo/m<sup>2</sup>), mede doordat er vaker op eigen terrein geparkeerd wordt dan in Sloterdijk III Zuid. Het type vastgoed is zeer divers. De perifere winkels zijn soms gestapeld (het "Woon- en Bouwcentrum Westpoort") of in een enkele laag (zoals Praxis). De bedrijfsgebouwen in het gebied zijn enkellaags of soms met een verdieping. Parkeren vindt zowel in de openbare ruimte plaats als ook wel op eigen terrein.

#### Sloterdijk III (vastgesteld)

## 2.2 Geschiedenis van het plangebied

Plangebied Sloterdijk III is gelegen binnen de voormalige Spieringhorner Binnenpolder die is aangelegd vanaf de periode van de ontginningen die, ten zuiden van het IJ, vermoedelijk in de elfde of twaalfde eeuw op gang kwamen. Door de aanleg van de Spaarndammerdijk rond 1220 was het mogelijk om het achterliggende land te benutten en het plangebied werd vanaf dat moment gekenmerkt door agrarisch gebruik, in hoofdzaak voor de veehouderij en akkerbouw. Het was gunstig om langs de belangrijke doorgaande route die de Spaarndammerdijk eeuwenlang vormde, te wonen en te werken.

Aan het einde van de negentiende eeuw brak een periode van inpolderingen van het IJ aan, onder meer in het kader van de aanleg van het Noordzeekanaal dat tussen 1865-1876 gerealiseerd werd. Dit immense project omvatte de drooglegging van het IJ middels tien polders waarbij de vaargeul uitgespaard bleef, en het graven van een nieuw tracé vanaf Velsen naar de kust. De Spaarndammerdijk verloor hiermee haar primaire waterkerende functie. De nieuw gewonnen polders die het dicht bij het centrum lagen werden voor haven en industrie in gebruik genomen. De overige polders werden – op een enkele uitzondering na – als agrarisch gebied in gebruik genomen. Vanaf 1900 zagen stadsbewoners het ook als een boeiend gebied voor recreatieve uitstapjes.

Aan het begin van de twintigste eeuw werd er voor het eerst systematisch over de ontwikkeling van de polders aan de westzijde van de stad als grootschalige zeehaven nagedacht. In het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam dat in 1935 werd vastgesteld, was direct ten westen van het plangebied een grootschalige havenuitbreiding voorzien.

Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog had tot gevolg dat er aan een deel van het plan geen invulling werd gegeven. En bovendien bleef de uitvoering van het plan grotendeels achterwege, omdat de belangrijkste havenbedrijven traditiegetrouw in het oostelijk havengebied bleven. Pas in de periode na de Tweede Wereldoorlog nam de interesse voor het westelijk havengebied toe. De opzet van het nieuwe havengebied werd in het licht van nieuwe transport- en overslagmethoden herzien waarbij een groter gebied als bedrijventerrein werd bestemd.

In de periode tussen ruwweg 1965 en 1975 kwam het bedrijventerrein Sloterdijk III tot stand. De aanleg van de Hemspoorlijn aan het begin van de jaren tachtig en de huidige Westpoortweg bepalen in hoge mate de stedenbouwkundige structuur van het bedrijventerrein. Voor de aanleg van de spoorlijn liep de Basisweg in een vloeiende lijn naar het westen. Inmiddels is de Westrandweg (rijksweg A5) gerealiseerd waarvan een deel het plangebied in oost-westrichting doorsnijdt. De prestedelijke polderstructuur is ten gevolge van deze werken en de ontwikkeling tot de bedrijfsterrrein uitgewist.

## 2.3 Voorgaand planologisch kader

Het bestemmingsplan "Sloterdijk III" vervangt hoofdzakelijk een deel van het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) uit 1938 en een deel van het bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West" (vastgesteld door de gemeenteraad op 21 juni 1978; besluit gedeputeerde staten omtrent goedkeuring d.d. 18 september 1979; Koninklijk Besluit d.d. 23 december 1987).

Het gebied was in het AUP aangewezen voor "landbouw en veeteelt en voor de uitoefening daarvan vereiste gebouwen, doch bestemd voor toekomstige uitbreiding van havens en industrieterreinen". In het bestemmingsplan "Haven- en Recreatiegebied West" waren de gronden ook reeds bestemd voor handels- en bedrijfsruimten.

Het voorliggende bestemmingsplan "Sloterdijk III" vervangt tevens het bestemmingsplan "Rioolwaterzuiveringsinstallatie Amsterdam West" (vastgesteld door de gemeenteraad op 4 september

2002; goedgekeurd door gedeputeerde staten bij besluit d.d. 8 april 2003). Het plan vervangt verder een zeer klein deel van het op 16 maart 2011 vastgestelde bestemmingsplan "Westrandweg-2e Coentunnel". Dit betreft gronden aan weerszijden van de verhoogde Westrandweg, direct ten westen van de spoorlijn.

## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### 3.1.1      Structuurvisie Infrastructuren Ruimte

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

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

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

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

#### 3.1.2      Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

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

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

### **3.1.3 Nationaal Milieubeleidsplan 4**

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

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

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Provinciale Structuurvisie 2040**

Provinciale Staten hebben op 21 juni 2010 de Provinciale Structuurvisie 2040 vastgesteld. De Provincie zet in op de optimale benutting van het huidige haventerrein (waartoe het onderhavige plangebied blijkens de "totaalkaart structuurvisie" wordt gerekend) door verdichting, innovatie en herstructurering. Ten behoeve van de optimale benutting van het haventerrein kiest de Provincie het bestaande havengebied voor 2020 niet uit te breiden. Voor de periode na 2020 zal opnieuw een afweging gemaakt worden of uitbreiding van het bestaande havengebied gewenst is en de wijze waarop. De Provincie zal hiervoor samen met de partners uit het Noordzeekanaalgebied een onderzoek doen naar de mogelijkheden voor verdichting, innovatie en herstructurering binnen het bestaand havengebied (in het gehele Noordzeekanaalgebied) alvorens - voor 2015 - een besluit te nemen over eventuele noodzaak van uitbreidingsruimte voor de haven.

### **3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie Noord-Holland**

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 op grond van artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie vastgesteld; deze verordening is op 1 november 2010 in werking getreden. De verordening geeft voorschriften betreffende de inhoud van bestemmingsplannen en de toelichting op bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan betreft "bestaand bebouwd gebied" in de zin van de verordening.

### **3.2.3 Provinciaal milieubeleidsplan**

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

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

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

### 3.3 Regionaal beleid

#### 3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de Noordvleugel van de Randstad. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropool samenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen, moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropool verband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

#### 3.3.2 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

#### 3.3.3 Plabeka

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

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

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

Overschotten aan de aanbodzijde leidden in 2007 reeds tot het schrappen en faseren van 3,5 miljoen m<sup>2</sup> aan niet op de vraag afgestemde kantoorplannen. Door transformatie vond onttrekking van 0,5 miljoen m<sup>2</sup> kantoorgebouwen van de kantorenmarkt plaats. Deze ingrepen op de kantorenmarkt waren echter niet genoeg om het tij te keren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m<sup>2</sup> planaanbod

kantoren en 514 ha planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

### **3.3.4 Regionaal Verkeer & Vervoerplan**

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio Amsterdam is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd: het creëren van een gezonde gedifferentieerde economie, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering (zie verder Hoofdstuk 5 Verkeer en parkeren).

### **3.3.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit**

Het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) gaat in op de problematiek van de luchtkwaliteit. Er wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen en regionale maatregelen (zie verder 7.3 Luchtkwaliteit).

### **3.3.6 Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht**

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. Daarnaast ligt de nadruk op de volgende aspecten:

- acties die nodig zijn om de verwachte klimaatverandering en de daarmee gepaard gaande wateroverlast problemen het hoofd te bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2015);
- een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteendoelen.

Zie verder ook Hoofdstuk 9 Water

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### **3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040**

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen,



extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

Het gebied "Sloterdijk III" is in de Structuurvisie aangeduid als een van de grootschalige bedrijventerreinen. Deze bedrijventerreinen zijn met name bedoeld voor grootschalige bedrijven, met daarnaast stadsverzorgende bedrijven. Daarbij is maximaal 30%, tot maximaal 2.000 m<sup>2</sup> kantoorvloer per bedrijfsvestiging toegestaan. Er mogen bedrijven met een milieuruimte tot en met milieucategorie 5/6 worden gevestigd. Wonen is niet toegestaan. Zelfstandige kantoorontwikkeling is evenmin toegestaan. Kleinschalige ondersteunende en niet zelfstandig trekkende voorzieningen passen wel. Er wordt in de structuurvisie vermeld dat ook op het bedrijventerrein Sloterdijk III het uitgeven van grond ten behoeve van de versterking van de Amsterdamse economie van groot belang is. De realisatie van de Westrandweg en Tweede Coentunnel zal een impuls geven aan de verdere ontwikkeling van Sloterdijk III.

Het locatiebeleid is in april 2008 neergelegd in de Nota Locatiebeleid Amsterdam; het desbetreffende beleid is overgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal, regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. De bereikbaarheid van locaties kan door middel van drie instrumenten verbeterd worden: door de juiste functies op de juiste plek toe te laten, door het opstellen van een mobiliteitsplan en door het hanteren van vaste parkeernormen voor kantoren en bedrijven.

### **3.4.2 Kantorenstrategie Amsterdam**

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvoorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

### **3.4.3 Detailhandelsbeleid**

De gemeenteraad heeft op 23 mei 2012 de nota "Amsterdam winkelstad" vastgesteld.

Detailhandel is binnen het ondernemerschap een belangrijke sector. Zij zorgt voor veel werkgelegenheid. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de

horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoekmotief en het vestigingsklimaat op zich aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te komen. En het omgekeerde geldt ook: toeristen, bedrijven en mensen, die hier komen en/of zich hier vestigen, dragen bij aan het economisch draagvlak voor het winkelbestand. Daarnaast zorgen winkels voor sociale cohesie, levendigheid, gevoel van veiligheid en inkomsten.

Het versterken van de kwaliteit aan winkelgebieden is de beste aanpak: enerzijds het koesteren en verder versterken van het gevarieerd, onderscheidende winkelmilieu, waardoor de aantrekkingskracht op bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers wordt vergroot, anderzijds het behoud van de fijnmazige detailhandelsstructuur, waardoor winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen op aanvaardbare afstand toegankelijk blijven voor bewoners. Winkels in dagelijkse artikelen horen daarom niet op bedrijventerreinen thuis.

In de optiek van Amsterdam leveren onderstaande beleidshoofdpijnen een bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstellingen. De inzet varieert overigens van winkelgebied tot winkelgebied. Het is met andere woorden maatwerk. Voor wat betreft het gebied Sloterdijk III kunnen worden genoemd:

- Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden;
- Meer grotere winkelunits in sommige winkelgebieden;
- Hanteren van "nieuw voor oud" principe in sommige gebieden (onder meer Westpoort);
- Vasthouden aan terughoudendheid van brancheverruiming in perifere winkelgebieden;
- Afhaalpunten ten behoeve van internetverkoop op bedrijventerreinen zijn logistieke bedrijven en geen (verkapte) winkels. Afhaalpunten van internetwinkels kunnen overigens naast hun logistieke functie wel een winkelfunctie vervullen, indien ze gevestigd zijn in bestaande winkelgebieden.

Om bovenstaande beleidshoofdpijnen te kunnen realiseren, kunnen in wisselende samenstelling de volgende instrumenten gebruikt worden:

- Publiekrechtelijk: bestemmingsplan;
- Privaatrechtelijk: erfpacht en andere privaatrechtelijke overeenkomsten.

Om te kunnen bepalen in welke mate een winkelinitiatief bijdraagt aan de doelstellingen van het beleid, is het noodzakelijk een stadsbrede afweging te maken en stadsbreed regie te voeren. Burgemeester en wethouders willen omtrent een nieuw winkelinitiatief worden geadviseerd. Een winkelinitiatief moet worden voorgelegd aan de Commissie Winkelplanning Amsterdam. Deze Commissie toetst het initiatief aan (de geest van) het beleid. Een belangrijk onderdeel van een dergelijke toets is het maken van een zorgvuldige stads(deel)brede en/of regionale afweging van de te verwachten ruimtelijke effecten. Indien er regionale effecten zijn te verwachten op de schaal van de Stadsregio Amsterdam moet het winkelinitiatief tevens worden voorgelegd aan de Regionale Commissie Winkelplanning van de Stadsregio Amsterdam. Indien er bovenstadsregionale effecten zijn te verwachten, moet het initiatief worden voorgelegd aan de Regionale Advies Commissie Noord-Holland-Zuid.

## Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader

### 4.1 Functionele aspecten

Er kan ook voor wat betreft de functionele aspecten onderscheid tussen de drie eerdergenoemde deelgebieden:

#### Sloterdijk III Noord

Sloterdijk III Noord is bestemd voor grootschalige milieuhinderlijke (logistieke en industriële) bedrijven in de distributiesector en industriële sector. Gelet hierop worden grote kavels uitgegeven (bij voorkeur groter dan 10.000 m<sup>2</sup>) en er geldt een minder hoog minimaal bebouwingsvereiste dan het gemiddeld binnen dit plangebied. Hier mogen zich bedrijven vestigen die veel milieuhinder veroorzaken (tot en met milieucategorie 5).



*Scharenburg (Sloterdijk III noord)*

#### Sloterdijk III Zuid

Dit deelgebied is gereserveerd voor zeer diverse kleinschalige bedrijven, passend binnen de milieucategorieën 2 tot en met 4. De uit te geven kavels zijn gemiddeld kleiner (bij voorkeur kleiner dan 5.000 m<sup>2</sup>) dan in gebied Noord.



*Tijnmuiden (Sloterdijk III Zuid)*

Sloterdijk III Oost

Het oostelijke gedeelte is ook voor kleinschalige bedrijven met beperkte milieuhinder (tot en met milieucategorie 4) bestemd. Hier wordt tevens (perifere) detailhandel toegestaan. Er zijn een gemengd gebied (met onder andere autogerelateerde detailhandel) en een woon- en bouwcentrum gerealiseerd.





*Sierenborch (Sloterdijk III Oost)*

Er wordt voor een inventarisatie (per januari 2012) van de functies in het plangebied verwezen naar bijlage 1 Inventarisatie Sloterdijk III (bijgewerkt januari 2012).

## **4.2 Stedenbouwkundige aspecten**

De gemeenteraad heeft op 20 december 2006 het Stedenbouwkundig Plan voor Sloterdijk III vastgesteld dat een verdere uitwerking vormt van de uit 2004 daterende Visie Sloterdijken. Het doel van het Stedenbouwkundig Plan is het bieden van stedenbouwkundige eisen en inrichtingseisen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en het vormt de basis voor dit bestemmingsplan. Het stedenbouwkundig plan is bijgevoegd als bijlage 2 Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III.

In het Stedenbouwkundig Plan wordt onderscheid gemaakt tussen drie deelgebieden, waarvoor afzonderlijke ruimtelijke en functionele eisen zijn geformuleerd (zie het voorgaande, paragraaf 2.1, voor de indeling van de deelgebieden). Voor alle gebieden geldt de doelstelling van intensiever grondgebruik. Dit intensiever grondgebruik kan enerzijds zitten in stapeling van bebouwingslagen, een hoger bebouwingspercentage per kavel, compactere parkeeroplossingen, maar anderzijds ook in een hoger aantal arbeidsplaatsen of een compactere vorm van opslag/distributie. Voor het gebied worden overigens geen welstandseisen geformuleerd. Er worden voor de kavels wel regels gesteld ten aanzien van bebouwingspercentage, floorspace-index, bouwhoogte en rooilijn. Binnen deze kaders kan een grote diversiteit aan bebouwing ontstaan.

De Structuurvisie Amsterdam 2040 benadrukt het belang van behoud van een aantal grootschalige bedrijventerreinen buiten de ring A10, waaronder Sloterdijk III. Sloterdijk III ligt op de logistieke as tussen

Schiphol en Haven. Het levert een bijdrage aan de logistieke hubfunctie van de metropool en daarmee aan het verdienend vermogen van de stad. De aanleg van de Westrandweg versterkt deze positie enorm. Daarnaast biedt Sloterdijk III ruimte aan milieuhinderlijke bedrijvigheid die niet elders terecht kan, en aan bedrijven die uit de stad moeten verdwijnen vanwege transformatieopgaven.

Er vond in het licht van de financiële situatie van de stad in 2010 een "projectenschouw" plaats. Naar aanleiding daarvan is begin 2011 de economische waarde van Sloterdijk III voor de stad opnieuw door de gemeenteraad bevestigd. Het verder ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig, intensief gebruikt bedrijventerrein waarbij de kansen van de Westrandweg worden benut, is de opgave. Deze opgave betreft de bestaande en nieuwe bedrijven in het gebied, maar ook de gemeente in termen van grondopbrengsten. Om de effecten en kansen van de Westrandweg in beeld te brengen is een actueel ruimtelijk en financieel kader nodig voor gronduitgiften.

Het Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III uit 2006 functioneert momenteel als ruimtelijk kader voor gronduitgiften. De bijbehorende grondexploitatie is een goed werkbaar financieel kader. Er worden regelmatig kavels uitgegeven, de stad verdient op de uitgiften, er is weinig leegstand. De gewijzigde omstandigheden rechtvaardigen evenwel de vraag of het nog beter kan. De gewijzigde omstandigheden zijn de realisering van de Westrandweg, maar ook de economische crisis en de veranderde financiële positie van de gemeente.

Er is een gebiedstrategie opgesteld waarin het ruimtelijk kader (het Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III) en het financieel kader (uitgiftebeleid, prijsstelling e.d.) kritisch tegen het licht worden gehouden. De centrale vraag daarbij is hoe het plangebied Sloterdijk III kan profiteren van de Westrandweg, hoe Sloterdijk III nog beter kan functioneren en hoe de economische waarde kan worden vergroot, zowel voor de bedrijven als voor de stad. Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op deze strategie.

Het plan voorziet in de mogelijkheid voor de realisering van drie grootschalige reclamemasten (één bestaande en twee nog te realiseren). De onderlinge afstand tussen deze reclamemasten is minder dan drie kilometer en daarmee niet overeenkomstig het terzake gestelde in de Structuurvisie Amsterdam. De ruimtelijke onderbouwing van deze afwijking is bijgevoegd als bijlage 3 Ruimtelijke onderbouwing (grootschalige) reclamemasten. Hierin wordt ook ingegaan op de geringe verhoging van de maximale hoogte voor andere reclamemasten in het zuidoostelijke deel van het plangebied tot 20 meter.

## Hoofdstuk 5 Verkeer en parkeren

### 5.1 Autoverkeer

De Westrandweg (de "verlengde" A5) verbindt het Westpoortgebied, de Sloterdijken (waaronder het plangebied "Sloterdijk III") en Sloterdijk Centrum direct met het regionale en nationale achterland verbinden. Daarnaast draagt de Westrandweg - met de A9 - bij aan de tweede ring rond Amsterdam, waardoor doorgaand verkeer en havenverkeer niet meer door de stad behoeven te rijden en de overbelaste A10 - west een meer stedelijke functie kan krijgen. Hiermee is de autobereikbaarheid van Sloterdijk III en het achterliggende havengebied (met veel goederenvervoer) sterk verbeterd. Bovendien wordt Sloterdijk III deels een "zichtlocatie" aan de A5.

De realisering van de Westrandweg en de 2e Coentunnel vereist een aanpassing van het onderliggend wegennet. De Westrandweg ligt op het voormalige tracé van de Noordzeeweg, waardoor deze in noordelijke richting is verlegd en de nieuwe naam Westpoortweg heeft gekregen. De route Transformatorweg - Basisweg - Westpoortweg is de hoofdader van Westpoort. Deze oost/west lopende hoofdweg heeft 2 x 2 rijstroken en er geldt een 70 km/uur snelheidsregime. De aansluiting van de Westpoortweg op de Basisweg is geoptimaliseerd, zodat verkeersdoorstroming en -veiligheid worden verbeterd. Ook andere wegen (Australiëhavenweg en Tijnmuiden-Dortmuiden) zijn geheerprofileerd en aangepast in verband met de aanleg van de Westrandweg. Hiermee wordt ook het zuidelijk deel van Sloterdijk III beter ontsloten voor auto- en vrachtverkeer, hetgeen nodig is na het in noordelijke richting opschuiven van de Noordzeeweg/Westpoortweg.

De huidige weg Luvernes is opgewaarderd tot een weg van 2 x 2 rijstroken die aansluit op de Westpoortweg. Zo ontstaan er twee extra routes vanaf de Westrandweg-aansluiting Luvernes naar Amsterdam West en de Haarlemmerweg, namelijk Luvernes-Theemsweg-Seineweg-Burgemeester de Vlugtlaan en Luvernes-Theemsweg-Australiëhavenweg. Hierdoor wordt de toch al zo drukke doorgaande route Westpoortweg-Basisweg ontlast.

Scharenburg-Bornhout is de belangrijkste en enige gebiedsontsluitingsweg van Sloterdijk III-Noord. Jarmuiden-Abberdaan is de belangrijkste ontsluitingsroute voor Sloterdijk III Zuid. In Sloterdijk III Oost is Sierenborch de centrale oost/westgerichte gebiedsontsluitingsweg. Met de realisering van de westelijke aansluiting op de Westrandweg ("Dortmuiden") is een deel van de Abberdaan in zuidelijke richting verlegd, zodat de weg niet te dicht bij de op- en afritten van de Westrandweg vanaf/naar Tijnmuiden aansluit. Zo ontstaat er hier een "bajonet" in de Abberdaan. Vervolgens wordt het profiel van de Abberdaan ten westen van "Tijnmuiden" ("Vaalmuiden") doorgetrokken.

### 5.2 Spoorverkeer

Het plangebied "Sloterdijk III" wordt aan de oostzijde begrensd door de spoorlijn Amsterdam-Zaanstad. Er wordt in het plan reeds een fysieke reservering opgenomen voor de aanleg van een verbinding van deze spoorlijn met de spoorlijn Amsterdam-Haarlem verder zuidelijk van het plangebied (de "Aziëhavenboog"). Deze verbinding wordt - waarschijnlijk na de planperiode - gerealiseerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor. Ter plekke van deze reservering is overeenkomstig de bestaande situatie de bestemming "Water" opgenomen; er mag uitsluitend ten behoeve van deze bestemming worden gebouwd.

### **5.3 Openbaar vervoer**

Er zijn in het plangebied "Sloterdijk III" bushaltes van de regionale buslijn 82 IJmuiden - NS/metrostation Amsterdam/Sloterdijk (van Connexxion). De haltes zijn aan de Westpoortweg ter hoogte van de kruisingen met Dortmunden en met de Australiëhavenweg en aan de Noordzeeweg.

Daarnaast zet het GVB in de spitsuren bussen (spitslijn 231) in die vanaf NS/metrostation Amsterdam-Sloterdijk een lus door het plangebied rijden. Deze bussen rijden in de spitsuren elk kwartier.

### **5.4 Parkeren**

Er wordt in het gemeentelijke locatiebeleid onderscheid gemaakt tussen A-, B- en C-locaties. Er geldt voor kantoren en bedrijven een parkeernorm van 1:250 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak op A-locaties en 1:125 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlak op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations en B-locaties liggen in de directe omgeving van ringlijn-/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram-/busnetwerk. C-locaties zijn goed via het hoofdnet auto ontsloten. Daar gelden geen parkeernormen voor bedrijven. Het plangebied "Sloterdijk III" kan in zijn geheel worden aangemerkt als C-locatie. Er zijn in het planregels dan ook geen parkeernormen opgenomen. Er is in de planregels voor het noordelijke deel van het plangebied bepaald dat op eigen terrein dient te worden geparkeerd.

In Sloterdijk III Noord vindt parkeren vrijwel geheel op eigen terrein plaats. Er is op de kavels ook veel ruimte voor de vele vrachtauto's. Hier wordt alleen aan de ventweg ten noorden van Danzas geparkeerd; hier zijn 58 parkeerplekken aan de openbare weg. In Sloterdijk III Oost en Zuid vindt parkeren zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte plaats.

### **5.5 Langzaam verkeer**

Door het plangebied ligt een aantal fietspaden. Alle fietspaden liggen gescheiden van de rijbanen en zijn doorgetrokken naar aangrenzende gebieden. Zo kan het plangebied vanuit Amsterdam-West worden bereikt via de Australiëhavenweg en Seineweg. Het aantal fietspaden zal nog worden uitgebreid.

Er zijn verder vier recreatieve fietsroutes in Westpoort geopend waarvan er twee ook door/langs het onderhavige plangebied lopen. Deze bewegwijzerde fietsroutes, onder de verzamelnaam "Havenfietsen", hebben elk een eigen karakter en zijn op markante punten van informatieborden voorzien. Vanuit het plangebied Sloterdijk III loopt een fietspad via een viaduct onder de Westrandweg over het gemaal Halfweg door naar de Wethouder Van Essenweg richting Halfweg, het Geuzenbos en recreatiegebied Spaarnwoude Houtrak. Dit fietspad is daarmee ook een belangrijke alternatieve recreatieve fietsroute Amsterdam - Spaarnwoude v.v.

### **5.6 Resultaat onderzoek**

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

In juni 2008 is in opdracht van Haven Amsterdam en de Dienst Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied (waaronder het onderhavige plangebied)



uitgevoerd. Er zijn vervolgens in februari 2009 aanvullende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze twee onderzoeken zijn gebundeld in het rapport Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied. Het doel van dit onderzoek is het vaststellen van de verkeersgegevens voor het gehele gebied van Westpoort voor de actualisering van diverse bestemmingsplannen (waaronder het voorliggende plan). Er is onderzoek gedaan naar de verkeersgegevens van de huidige situatie en die in de jaren 2015 en 2020, exclusief en inclusief plannen. Er wordt onder "plannen" verstaan: de wijzigingen in de bestemmingsplannen voor Westpoort die effecten hebben op de mobiliteit (en daarmee op het geluid en de luchtkwaliteit). Het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied is als bijlage 4 Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied aan deze toelichting toegevoegd. Dit rapport bevat geen uitsplitsing naar het onderhavige plangebied.

Er is vervolgens in juni 2010 een Verkeersonderzoek verricht specifiek voor het onderhavig plangebied (zie bijlage 5 Verkeersonderzoek Sloterdijk III). De toename van de verkeersdruk als gevolg van de ontwikkeling van Sloterdijk III leidt er in 2020 toe dat de druk op de op/afritten van de Westrandweg toeneemt, alsmede de druk op de toeleidende wegen. Het betreft met name de volgende locaties:

- route Westpoortweg/Luernes – op/afrut Westrandweg:

Er zijn ter plekke van de op/afrut Westrandweg c.a. reeds maatregelen in uitvoering (medio 2012). Deze worden gerealiseerd in het kader van de aanleg van de Westrandweg c.a. op basis van het vigerende bestemmingsplan "Westrandweg - 2e Coentunnel". Het voorliggende bestemmingsplan "Sloterdijk III" (in casu de bestemming "Verkeer - 1") biedt voldoende ruimte voor eventuele maatregelen op Luernes ten behoeve van de uitbreiding van de capaciteit.

- aansluiting Scharenburg - Dortmunden:

In verband met de realisering van de geprojecteerde bebouwing westelijk van Dortmunden zal deze aansluiting een volwaardig kruispunt worden. Het voorliggende bestemmingsplan "Sloterdijk III" (in casu de bestemming "Verkeer - 1") biedt daarvoor voldoende ruimte.

- route Dortmunden – op/afrut Westrandweg:

Er zijn ter plekke van de op/afrut Westrandweg c.a. reeds maatregelen in uitvoering (medio 2012). Deze worden gerealiseerd in het kader van de aanleg van de Westrandweg op basis van het vigerende bestemmingsplan "Westrandweg - 2e Coentunnel". Het voorliggende bestemmingsplan "Sloterdijk III" (in casu de bestemming "Verkeer - 1") biedt voldoende ruimte voor eventuele maatregelen op Dortmunden ten behoeve van de uitbreiding van de capaciteit.

Er is in de voorgaande onderzoeken nog uitgegaan van de effecten van "Anders betalen voor mobiliteit" (oftewel rekeningrijden) op de toekomstige verkeersintensiteiten. In juli 2011 zijn berekeningen gemaakt voor verschillende peildata (eveneens voor de situatie exclusief en inclusief plan) uitgaande van de situatie zonder rekeningrijden ("gevoeligheidsanalyse"). Dit leidt tot iets hogere verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken (zie bijlage 6 Aanvullend verkeersonderzoek Westpoort ("gevoeligheidsanalyse"), met name blz. 8, 18, 28, 38, 48, 58, 69 en 79). De achtergronden van deze "gevoeligheidsanalyse" zijn verwoord in de bijgevoegde Notitie Anders Betalen voor Mobiliteit (zie bijlage 7 Notitie Anders Betalen voor Mobiliteit).

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

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

Voor het aspect luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 7.3 Luchtkwaliteit.

## Hoofdstuk 6 Milieuzonering

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

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

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

Er zijn in dit bestemmingsplan regels opgenomen ten aanzien van de toelaatbaarheid van milieuhindercategorieën. Zoals in het Stedenbouwkundig Plan Sloterdijk III is aangegeven is het deelgebied Noord gereserveerd voor bedrijven in de milieuhindercategorieën 2-5. In de deelgebieden Zuid en Oost zijn de categorieën 2-4 bedrijven toegestaan. Deze twee deelgebieden zijn immers gereserveerd voor kleinschalige bedrijvigheid en detailhandel. Deze deelgebieden liggen ook aan de rand van Westpoort, dichterbij milieugevoelige bestemmingen zoals woningen (buiten het plangebied).



## **Hoofdstuk 7 Milieuaspecten**

### **7.1 M.e.r./mer-beoordelingsplicht**

Het bestemmingsplan "Sloterdijk III" is geen project waarvoor vanwege de activiteit en/of omvang daarvan op grond van de C-lijst (Mer-plicht) behorend bij het Besluit m.e.r. een m.e.r.-plicht geldt.

Wel staat "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein" als activiteit 11.3 genoemd in kolom 1 van de D-lijst (lijst Mer-beoordeling). De daarbij behorende drempel in de tweede kolom van deze lijst bedraagt 75 ha. Aangezien het bestemmingsplan "Sloterdijk III" een overwegend conserverend plan is en het plangebied in de vigerende bestemmingsplannen reeds als bedrijventerrein is bestemd, wordt deze drempel niet gehaald.

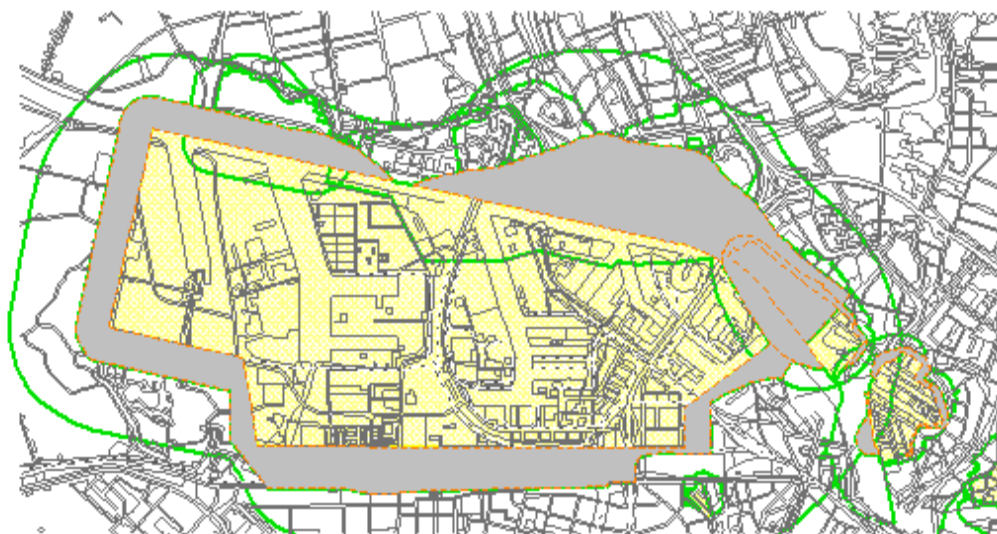
Wel is er sprake van de zogenoemde "vormvrije m.e.r. beoordeling", aangezien de genoemde drempel van 75 ha geen absolute ondergrens is. Het gaat erom dat aan de hand van enkele criteria (als bedoeld in bijlage III van de Europese Merriichtlijn) kan worden uitgesloten dat het bestemmingsplan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben. Deze criteria betreffen bijvoorbeeld of er in de omgeving van het plangebied zich kwetsbare gebieden bevinden of dat er sprake is van verontreiniging en hinder etc. De onderstaande uitkomsten van de diverse milieuonderzoeken laten zien dat daarvan geen sprake zal zijn.

### **7.2 Geluid**

#### **7.2.1 Industrie**

Het plangebied "Sloterdijk III" maakt nagenoeg geheel onderdeel uit van het grotere geheel van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. De zuidelijke grens van het gezoneerde terrein ligt op Daveren en de Theemsweg. Dientengevolge ligt een zeer smalle strook aan de zuidgrens van het plangebied buiten het gezoneerde terrein. Dit strookje (met de bestemmingen "Verkeer - 1" en "Groen") is op de plankaart voorzien van de aanduiding "geluidzone-industrie".

Het beschermingssysteem van de Wet geluidhinder waarborgt dat de geluidbelasting vanwege het hele industrieterrein Westpoort buiten de geluidzone rondom Westpoort niet hoger is dan 50 dB(A). Derhalve kan geconcludeerd worden dat het industriegeluid geen extra onaanvaardbare effecten veroorzaakt ter plaatse van geluidsgevoelige objecten buiten het plangebied. (Deze geluidzone blijft vooralsnog ongewijzigd; op dit moment wordt onderzocht in hoeverre de geluidzone moet worden geactualiseerd gelet op de groei van de haven c.a. enerzijds en de gewenste ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw in de omgeving anderzijds.)



*Gezoneerd bedrijventerrein Westpoort*

Er kan tevens op worden gewezen dat het bestemmingsplan bovendien inrichtingen en bedrijven die worden begrepen in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D, uitdrukkelijk uitsluit. In genoemde bijlage, onderdeel D, worden de categorieën van inrichtingen als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder aangewezen, in casu bedrijven die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Aangezien dergelijke bedrijven in het bestemmingsplan uitdrukkelijk zijn uitgesloten, behoeft er ook om die reden geen onderzoek te worden ingesteld met betrekking tot het industriegeluid.

Naast de Wet geluidhinder wordt in het kader van de goede ruimtelijke ordening beoordeeld of ter plaatse van geluidsgevoelige objecten sprake is van aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het plangebied bevinden zich geen geluidsgevoelige objecten (met uitzondering van een aantal bedrijfswoningen die ten gevolge van hun ligging op gezoneerd terrein geen bescherming genieten). De dichtstbijzijnde geluidsgevoelige objecten buiten het plangebied (de woningen in Geuzenveld aan de Haarlemmerweg) liggen op circa 650 meter afstand.

### **7.2.2 Wegverkeer**

Het plangebied ligt binnen geluidzones langs wegen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet echter niet in de realisering van geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Er behoeft terzake dus geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Westrandweg is reeds onderzocht en beoordeeld in het kader van de vaststelling van het Tracébesluit Westrandweg.

### **7.2.3 Spoorweg**

Het uiterst oostelijke deel van plangebied ligt binnen geluidzones langs spoorwegen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet echter niet in de realisering van geluidsgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. Evenmin voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van nieuwe spoorwegen. Er behoeft terzake dus geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

### 7.3 Luchtkwaliteit

Het plangebied wordt reeds grotendeels benut voor bedrijvigheid. De voorgaande plannen voorzagen ook reeds in bedrijvigheid, zonder verdere toets aan luchtkwaliteit. Nieuwe functies, zoals perifere detailhandel, zijn een toevoeging in het bestemmingsplan zodat hun verkeersaantrekkende werking getoetst moet worden aan de grenswaarden.

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

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

#### *Onderzoek Ingenieursbureau Amsterdam*

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

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

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

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

#### *Ad 1*

Voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ ) laat het onderzoek zien dat de grenswaarde in de beschouwde jaren op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden: noch in de autonome ontwikkeling noch bij realisatie van de plannen. Dit geldt zowel voor het lokale wegennet als het hoofdwegennet.

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

de autonome ontwikkeling de grenswaarde overschreden.

De grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt zowel op het lokale wegennet als op het hoofdwegennet zeer plaatselijk en reeds in de autonome ontwikkeling overschreden.

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

#### *Ad 2*

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

#### *Ad 3*

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

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

De Actualisatie Luchtkwaliteitonderzoek Westpoort is als bijlage 8 toegevoegd.

#### *Onderzoek Peutz*

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

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat:

- a. voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden en plandrempels worden overschreden;
- b. voor zwevende deeltje (PM<sub>10</sub>) in geen van de beschouwde situaties en jaren de in de Wet milieubeheer gestelde jaargemiddelde grenswaarde wordt overschreden;
- c. voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) zeer plaatselijk en reeds in de autonome situatie de in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) gestelde jaargemiddelde en daggemiddelde grenswaarden worden overschreden, veroorzaakt door verhoogde achtergrondconcentraties vanwege op- en overslagactiviteiten in het westelijk havengebied van Amsterdam;
- d. de realisatie van de bestemmingsplannen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in de directe omgeving van de A5 en A10-west.

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

Het luchtkwaliteitsonderzoek van Peutz is als bijlage 9 aan deze toelichting toegevoegd.

#### *Industriële bronnen*

#### *Sloterdijk III (vastgesteld)*



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

## 7.4 Externe veiligheid

### 7.4.1 Algemeen

#### *Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)*

Voor risicovolle inrichtingen is de normstelling geregeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden. Het BEVI legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het BEVI is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het BEVI bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

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

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

In nieuwe situaties geldt voor het plaatsgebonden risico (PR) een grenswaarde van  $10^{-6}$  voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van  $10^{-6}$  voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR  $10^{-6}$  contour van een BEVI-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen dat contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet men motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is. Verder dient het groepsrisico (GR) verantwoord te worden in de toelichting.

#### *Wet vervoer gevaarlijke stoffen*

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Voor de wijze waarop het PR en GR beoordeeld moeten worden, is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (verder: de Circulaire) van toepassing. De Circulaire beschrijft het beleid van de

overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De overheid vraagt gemeenten, provincies en infrabeheerders om medewerking aan dit beleid te verlenen door bij de besluitvorming die onder hun verantwoordelijkheid valt, de veiligheidsbelangen overeenkomstig deze Circulaire af te wegen. Hierbij gaat het om diverse besluiten gerelateerd aan vervoer van gevaarlijke stoffen, milieu en ruimtelijke ordening.

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

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

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)*

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

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

Indien:

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

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

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

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

#### *Sloterdijk III (vastgesteld)*

### *Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort*

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 8 december 2009 de "Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort" vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben de gebiedsvisie bij besluit van 15 december 2009 vastgesteld. Deze visie omvat onder meer een zonering van Westpoort op het punt van de toelaatbaarheid van risicoveroorzakende bedrijvigheid enerzijds en de toelaatbaarheid van (beperkt) kwetsbare objecten anderzijds.

De gebiedsvisie heeft betrekking op het havengebied direct ten noorden van het onderhavige plangebied en heeft geen betrekking op het plangebied. Er wordt in de gebiedsvisie gesteld dat de aangrenzende gebieden gelegen buiten het beheersgebied Westpoort worden gezien als zone III "waarin gestreefd wordt naar geen overschrijding van de oriënterende waarde van het GR en geen PR-contour buiten het beheersgebied van Westpoort". Voor zone III geldt dat deze minder geschikt wordt geacht voor de komst van nieuwe en de uitbreiding van bestaande risicoveroorzakers; er wordt ingezet op minder risicovolle bedrijvigheid. Risicovolle bedrijven worden dus niet volledig uitgesloten.

Er wordt voorts in de eerdergenoemde gebiedsvisie in zone III aan de hand van verschillende scenario's een aantal risicoveroorzakende activiteiten met een groot extern veiligheidsrisico "niet mogelijk" geacht gelet op de mogelijkheden voor bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare functies als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn volgens de gebiedsvisie in zone III onder voorwaarden toegestaan. In verband met de zelfredzaamheid geldt voor kantoren een maximale hoogte van vijf bouwlagen.

De gebiedsvisie is als bijlage 10 aan deze toelichting toegevoegd.

### *Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam*

Dit plangebied valt ook onder het toepassingsgebied van het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam. Het beleid is bij besluit van 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders vastgesteld. Het uitvoeringsbeleid is in lijn met de eerder genoemde Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort en vult deze aan.

De doelstelling van het uitvoeringsbeleid is het geven van een eenduidig kader voor afweging van de externe veiligheidsrisico's binnen de gemeentegrenzen. Er wordt invulling gegeven aan de bestuurlijke afweging rondom het groepsrisico die wordt gevraagd in de regelgeving. Het beleid draagt bij aan de ontwikkeling van Amsterdam als duurzame stad en biedt extra bescherming aan beperkt zelfredzame personen. Daarnaast voorkomt het dat in gemeentelijke besluiten op verschillende wijze met risico's wordt omgegaan en draagt het bij aan een efficiënt proces van besluitvorming.

Het uitvoeringsbeleid externe veiligheid is in eerste instantie bedoeld voor toepassing in nieuwe situaties. Het is niet bedoeld om bestaande situaties aan te passen of te saneren zolang wordt voldaan aan (harde) grenswaarden uit de regelgeving. Conserverende plannen worden gezien als bestaande situaties waarop het uitvoeringsbeleid niet per definitie van toepassing is. Voor reeds bestaande situaties/conserverende plannen kan het uitvoeringsbeleid voor externe veiligheid worden gebruikt om inzicht te krijgen in de risico's.

Om voor onderhavig bestemmingsplan een zorgvuldige afweging te maken met betrekking tot de externe veiligheidsaspecten is ervoor gekozen om het plan - voor zover het nieuwe situaties mogelijk maakt - te toetsen aan de uitgangspunten van het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam.

Het uitvoeringsbeleid is bijgevoegd als bijlage 11.

## 7.4.2 Resultaten onderzoek risicobedrijven

Er bevinden zich binnen het plangebied en direct buiten het plangebied enkele risicovolle bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) vallen. Onderstaand wordt per Bevi-bedrijf ingegaan op de ligging van de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour PR en volgt een toets aan de grenswaarde en richtwaarde voor het PR. Ook wordt de hoogte van het groepsrisico GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde beschreven. In paragraaf 7.4.2.3 is de algemene verantwoording van het groepsrisico conform artikel 13 van het Bevi opgenomen.

De gegevens over het plaatsgebonden risico PR en het groepsrisico GR volgen uit de risicoanalyses die bij de actuele vergunde situaties bij de bedrijven horen. Een rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam d.d. 22 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 12.

### 7.4.2.1 Risicovolle bedrijven in het plangebied

#### Shell LPG-tankstation Westerpoort (Galwin 6)

Dit bedrijf valt onder het bevoegd gezag van de gemeente Amsterdam.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour PR van 45 meter grotendeels binnen de inrichtingsgrens blijft en alleen een kleine overlap heeft met de bestemming Verkeer. Er bevinden zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen deze PR-contour. De vestiging van nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR  $10^{-6}$  contour wordt voorkomen door de opname van een veiligheidszone op de verbeelding. Deze veiligheidszone komt overeen met de PR  $10^{-6}$  contour. In de regels van dit bestemmingsplan is de vestiging van kwetsbare objecten binnen deze veiligheidszone uitgesloten. Hiermee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het invloedsgebied is 150 meter en overlapt de bestemmingen Verkeer en Bedrijf-1 uit het plangebied. Omdat een deel van dit gebied nog niet bebouwd is, zijn bij het maken van de risicoberekeningen aannames gemaakt over de te verwachten aanwezigheid van medewerkers bij toekomstige bedrijven. Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico, zowel bij bevoorrading van LPG overdag als in de avond, kleiner is dan de oriëntatiewaarde. Bij bevoorrading overdag kunnen maximaal 160 slachtoffers vallen en bij bevoorrading in de avond maximaal 30 slachtoffers (vanwege de lagere personendichtheden in de bedrijfsgebouwen in de avond/nacht).

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

### 7.4.2.2 Risicovolle bedrijven buiten het plangebied

Buiten het plangebied zijn twee BEVI-bedrijven aanwezig die ook relevant kunnen zijn voor het plan, omdat het invloedsgebied een kleine overlap heeft met het plangebied. Hieronder wordt voor beide bedrijven de toets aan de risiconormen PR en GR beschreven.

#### Hydrocarbon Hotel (Oceanenweg)

Dit bedrijf valt onder het bevoegd gezag van de provincie Noord-Holland.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour PR geen overlap heeft met het plangebied Sloterdijk III. Er wordt derhalve voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico,

#### *Sloterdijk III (vastgesteld)*

omdat dit plan niet leidt tot de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze PR-contour.

Het invloedsgebied is 1155 meter en overlapt voor een zeer klein deel het plangebied Sloterdijk III in het noordwesten. Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het plangebied, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico niet toe.

#### Chemtura Netherlands B.V. (Ankerweg 18)

Dit bedrijf valt onder het bevoegd gezag van de provincie Noord-Holland.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour grotendeels binnen het eigen terrein blijft; buiten het eigen terrein reikt deze contour maximaal enkele tientallen meters over aangrenzend water. De plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour PR rondom het bedrijf ligt in ieder geval buiten het onderhavige plangebied. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het PR, omdat dit plan niet leidt tot de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze PR-contour.

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

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

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Het plangebied Sloterdijk III ligt op ca. 3000 meter van Chemtura en dus ruim buiten de nieuw berekende maximale effectafstand van 925-1060 meter. Het plan heeft derhalve geen invloed op het groepsrisico van Chemtura.

#### Oiltanking (Heining)

Dit bedrijf valt onder het bevoegd gezag van de provincie Noord-Holland.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour (PR  $10^{-6}$  contour) geen overlap heeft met het plangebied Sloterdijk III. Er wordt derhalve voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico, omdat dit bestemmingsplan niet leidt tot de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze PR-contour.

Het invloedsgebied groepsrisico overlapt evenmin het plangebied Sloterdijk III. Het groepsrisico behoeft dan ook evenmin te worden verantwoord.

Er kan voorts worden opgemerkt dat in het bestemmingsplan Amerikahaven waar Oiltanking ligt, rondom het bedrijf een gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" op de plankaart wordt opgenomen. Deze veiligheidszone is gebaseerd op de PR  $10^{-6}$  van Oiltanking, maar is ruimer gelegd. De bedoeling is om door middel van het bestemmingsplan met een ruimere "veiligheidszone-bevi" te bewerkstelligen dat kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten op grotere afstand van het bedrijf worden gehouden dan op

basis van de nu vergunde situatie met bijbehorende krappere PR  $10^{-6}$  contour noodzakelijk is.

Deze planregeling met een ruimere veiligheidszone heeft voor wat betreft het onderhavige plangebied wel tot gevolg dat deze zone (anders dan de geldende krappere PR  $10^{-6}$  contour rondom Oiltanking) wel een klein deel van het onderhavige plangebied Sloterdijk III (een braakliggend terrein) overlapt. De vestiging van kwetsbare objecten binnen deze veiligheidszone is in de regels uitgesloten. Hetzelfde geldt in beginsel voor beperkt kwetsbare objecten.

#### *7.4.2.3 Verantwoording groepsrisico Bevi-bedrijven*

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

##### *Het huidige en toekomstige groepsrisico*

Het huidige groepsrisico ligt bij zowel het LPG-tankstation als bij Hydrocarbon Hotel en Chemtura Netherlands B.V. onder de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico nergens toe. Het plan ligt op zo'n grote afstand van Chemtura dat de bebouwing binnen het plangebied geen effect zal hebben op het groepsrisico van Chemtura.

##### *Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen*

Bronmaatregelen bij het enige reeds aanwezige Bevi-bedrijven worden niet geregeld in het kader van dit bestemmingsplan. Het groepsrisico is overal lager dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe als gevolg van het plan. Bovendien zijn deze risico's reeds eerder bij het afgeven van de vergunningen voor de risicobedrijven acceptabel bevonden door het bevoegd gezag. De risicobedrijven voldoen aan de stand der techniek die op het moment van vergunningverlening actueel was. Bronmaatregelen worden wel overwogen en vastgelegd in nieuwe milieuvergunningen van de risicobedrijven in dit gebied.

Er zijn wel ruimtelijke maatregelen genomen op grond van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Het besluit tot toestaan van een nieuw Bevi-bedrijf kan in het plangebied Sloterdijk III alleen worden genomen via een uitgebreide WABO afwijkingsprocedure met een ruimtelijke onderbouwing. Op deze manier wordt maatwerk geleverd ten tijde van het besluit en wordt voorkomen dat situaties ontstaan die onwenselijk zijn vanuit risico-oogpunt.

##### *Beheersbaarheid en zelfredzaamheid*

Het plangebied heeft slechts een (zeer) kleine overlap met de invloedsgebieden van de bedrijven Hydrocarbon Hotel en Chemtura, zodat de aanwezigen in het plangebied slechts kleine (secundaire) risico's lopen als er een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt bij één van deze bedrijven.

Het LPG-tankstation ligt middenin het plangebied, zodat de ongevalsscenario's van dit bedrijf wel gevolgen kunnen hebben voor de zelfredzaamheid van de personen in nabijheid van dit bedrijf. In het kader van het afgeven van de milieuvergunning voor dit bedrijf heeft de Brandweer reeds advies uitgebracht over de aspecten beheersbaarheid en zelfredzaamheid. Dat heeft geleid tot enkele ruimtelijke aanpassingen (verbeterde vluchtwegen) en het bevoegd gezag heeft de resterende risico's en daarmee de beheersbaarheid en de zelfredzaamheid als gevolg van de aanwezigheid van dit bedrijf acceptabel bevonden.

In het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam is vastgelegd dat indien er sprake is van

##### *Sloterdijk III (vastgesteld)*

mogelijke snelle ongevalsscenario's met brandbaar gas (zoals LPG), nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, bejaarden, zieken) buiten de 100% letaliteitsgrens worden gesitueerd. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen in geval van een (snel) incident met brandbaar gas. Alleen indien er gewichtige economische of maatschappelijke redenen zijn om een dergelijke ontwikkeling te ambiëren en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een dergelijke situatie worden mogelijk gemaakt. Dit wordt binnen het ruimtelijk proces als specifiek besispunt aan het bestuur voorgelegd. De objecten voor deze groepen worden in ieder geval niet direct grenzend / zonder afschermende werking aan een dergelijk bedrijf gesitueerd.

Er is in Amsterdam sprake van mogelijke snelle ongevalsscenario's met brandbaar gas bij LPG-tankstations. De 100% letaliteitsgrens van LPG-tankstations is 150 meter. Voor het LPG-tankstation binnen het plangebied Sloterdijk III geldt dat de grond binnen deze 150 meter alleen overlap heeft met gronden met de bestemmingen Bedrijf-1 en Bedrijf-2 en dat objecten bedoeld voor verminderd zelfredzame personen - zoals ook elders in het plangebied - hier niet zijn toegestaan. Daardoor zullen de aanwezigen binnen deze risicozone goed zelfredzaam zijn. Op dit punt voldoet het bestemmingsplan aan het Uitvoeringsbeleid.

### **7.4.3 Resultaten onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over weg/spoor**

In de paragrafen 7.4.3.1 en 7.4.3.2 worden de onderzoeksresultaten voor het transport van gevaarlijke stoffen over weg en spoor beschreven, inclusief een toets aan de normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico. Transport over water is niet relevant voor dit plangebied, omdat er geen overlap is met de risicozones van transportroutes over water.

Een rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam d.d. 22 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 12.

#### *7.4.3.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg*

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

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

Er is overlap tussen de 200 meter-zones van de bestaande transportroutes over weg en een deel van het plangebied Sloterdijk III. In het plangebied is ook de toekomstige Westrandweg gelegen waarvoor eenzelfde zone van 200 meter zal gaan gelden.

Uit risicoberekeningen van AVIV in 2009 volgt dat het groepsrisico voor de gemeentelijke wegen een factor 0,1 of minder onder de oriëntatiewaarde ligt. Uit berekeningen van Arcadis in 2012 m.b.t. de Westrandweg blijkt dat het groepsrisico op deze weg in het jaar 2020 met de huidige bebouwing een factor 0,7 ten opzichte van de oriëntatiewaarde is. In het scenario 2020 met toekomstige bebouwing en een aangenomen Basisnet groeifactor 2 kan het groepsrisico toenemen tot 2,6 maal de oriëntatiewaarde.

In deze berekeningen is voor de vervoersstromen over de Westrandweg dezelfde transportstroom aangenomen als nu voor de A10-West in het Basisnet is geregistreerd. Het wegvak op de A10-West met het hoogste aantal GF3 tankwagens per jaar is wegvak N13. De gegevens aangaande wegvak N13 zijn gebruikt voor de berekeningen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De berekende

risico's zijn daarom een "worst case scenario", omdat er naar verwachting in de praktijk minder GF3-transport over het oostelijke deel van de Westrandweg (ter hoogte van onderhavig plangebied) zal rijden dan over wegvak N13. Het transport van GF3 is namelijk afkomstig van de BP Terminal - die zich ten noordwesten van het plangebied bevindt - en beweegt zich grotendeels naar het zuiden in plaats van naar het oosten. Desalniettemin is het wel mogelijk dat het groepsrisico in de toekomst de oriëntatiewaarde zal overschrijden.

Aan de zuidkant van het plangebied zijn ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan twee nieuwe bestemmingen mogelijk gemaakt: Gemengd en Detailhandel. Deze bestemmingen liggen gedeeltelijk binnen de 200 meter-zones van de transportroutes over de weg. De nieuwe bestemmingen kunnen door de aard van de bestemming leiden tot een hogere personendichtheid in het gebied en daarmee mogelijk ook tot een hoger groepsrisico.

Omdat het groepsrisico in het toekomstige scenario boven de oriëntatiewaarde zou kunnen liggen en mogelijk iets toeneemt door nieuwe bestemmingen, geldt op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

#### *7.4.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor*

Het noordelijk deel van het plangebied ligt binnen de risicozone van 200 meter van de spoorverbinding tussen Amsterdam Container Terminal en het emplacement Westhaven

Het adviesbureau AVIV heeft een risicoberekening met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico uitgevoerd (rapport met projectnummer 091705, d.d. 21 januari 2010). Hierbij is uitgegaan van een transportintensiteit voor het traject van 600 spoorwegketelwagons brandbaar gas (categorie A) per jaar. De berekeningen leiden niet tot een plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Op basis van de verwachte vervoersintensiteit ligt het groepsrisico in zowel de reeds gerealiseerde bebouwingssituatie als de mogelijke bebouwingssituatie in de toekomst ver onder de oriëntatiewaarde.

Aan de oostkant van het plangebied is ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan een nieuwe bestemming mogelijk gemaakt: Detailhandel (was bestemming Bedrijf). Deze bestemming ligt gedeeltelijk binnen de 200 meter-zone van de transportroute over het spoor. De nieuwe bestemming kan door de aard van de bestemming leiden tot een hogere personendichtheid in het gebied en daarmee mogelijk ook tot een hoger groepsrisico. Gezien de lage huidige groepsrisico's zal het groepsrisico ook met deze nieuwe bestemming naar verwachting onder de oriëntatiewaarde blijven, maar op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen geldt wel een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

#### *7.4.3.3 Verantwoording groepsrisico gevaarlijke stoffen*

Hieronder volgt een beschrijving van de aspecten die conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen onderdeel uitmaken van de verantwoording van het groepsrisico. Tevens is een toets aan het Amsterdamse Uitvoeringsbeleid externe veiligheid opgenomen.

#### *Het huidige en toekomstige groepsrisico*

##### Spoor

De huidige groepsrisico's voor transport over spoor liggen ver onder de oriëntatiewaarde. Ter plekke van de nieuwe bestemmingen Gemengd en Detailhandel kan het groepsrisico in de toekomst wel enigszins

#### *Sloterdijk III (vastgesteld)*



toenemen, omdat dergelijke bestemmingen soms leiden tot een hogere personendichtheid.

In het kader van het Basisnet Spoor worden risicoruimten vastgelegd per spoortraject. Deze risicoruimte is gebaseerd op berekeningen met een vastgesteld aantal LPG-transporten dat wordt vervoerd in risicoarm samengestelde treinen, de zogenaamde Warme BLEVE vrije treinen. Langs het traject vanaf Haven Amsterdam tot Duivendrecht ligt het groepsrisico ook in de toekomstige situatie ruim onder de oriëntatiewaarde bij het hanteren van de risicoplafonds uit het basisnet.

### Weg

Alle wegen in het westelijk havengebied zijn aangewezen als gevaarlijke stoffenroutes. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze wegen (die buiten het Basisnet Weg vallen) is bestemmingsverkeer en is beperkt. Uit de risicoberekeningen blijkt dat de huidige en toekomstige groepsrisico's langs de gemeentelijke wegen laag zijn en een factor 0,1 of minder onder de oriëntatiewaarde zullen liggen. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

De Westrandweg is een rijksweg en zal onder het Basisnet vallen. Arcadis heeft in opdracht van het Ministerie berekeningen uitgevoerd voor de Westrandweg ter verkenning van de vast te leggen risicoruimte in Basisnet. Uit deze berekeningen blijkt dat langs de Westrandweg in het jaar 2020 het groepsrisico met de huidige bebouwing 0,7 keer de oriëntatiewaarde bedraagt. Het groepsrisico zou kunnen toenemen tot maximaal 2,6 maal de oriëntatiewaarde, indien wordt gerekend met de bebouwing in de toekomstige situatie en een basisnet groeifactor 2 voor de transportstromen. Uit het rapport van Arcadis is echter niet op te maken of deze overschrijding ook ter plekke van het plan Sloterdijk III zal optreden, omdat het rapport alleen het maximale groepsrisico voor de gehele Westrandweg berekent.

Het rapport van Arcadis is erop gebaseerd dat over de gehele Westrandweg dezelfde hoeveelheden worden vervoerd als nu over het meest kritische wegvak van de A10-west. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat deze hoeveelheden ook over het oostelijke deel van de Westrandweg (ter hoogte van dit plangebied) vervoerd zullen worden. Het transport van GF3 is namelijk afkomstig van de BP Terminal die zich ten noordwesten hiervan bevindt en de grootste transporthoeveelheden zullen richting het zuiden verlopen (naar Rotterdam) en niet naar het oosten.

Uit tellingen zal in de toekomst moeten blijken welke transporthoeveelheden er werkelijk vervoerd zullen worden over de Westrandweg. Door monitoring zal het Ministerie dit blijven volgen en zal in overleg met de gemeente Amsterdam ook het risicoplafond in het Basisnet aangepast kunnen worden. De voorlopige (papieren) overschrijding van de oriëntatiewaarde wordt daarom acceptabel geacht, ook omdat de Westrandweg een oplossing biedt voor de huidige overschrijdingen bij de A10-zuid en A10-west. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

### *Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen*

Bronmaatregelen met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen zijn reeds onderzocht en worden genomen in het kader van het landelijk Basisnet. Als gevolg hiervan zijn de groepsrisico's binnen dit plangebied langs spoor en weg overal lager dan de oriëntatiewaarde, behalve voor de Westrandweg in de toekomstige situatie met een factor 2 op de transportstromen.

De maatgevende scenario's voor het risico langs spoor en weg zijn ongevallen met brandbare vloeistoffen (zoals benzine; de meest vervoerde stof) en de brandbare gassen (zoals LPG; de stof met de grootste kans op een groep slachtoffers). Op korte afstand van wegen is een kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen het grootst. Binnen 30 meter van de Westrandweg worden geen kwetsbare objecten (zoals woningen en grote kantoren, conform definitie Bevi) toegestaan. Nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen (als kinderen, ouderen en minder validen) zijn in het

plangebied niet toegestaan.

#### *Beheersbaarheid en zelfredzaamheid*

De objecten die aanwezig zijn binnen de risicozones van weg en spoor zijn goed zelfredzaam. Nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen zijn niet toegestaan in het plangebied.

#### **7.4.4 Resultaten onderzoek buisleidingen**

In de paragrafen 7.4.4.1 en 7.4.4.2 worden de onderzoeksresultaten voor het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen beschreven, inclusief een toets aan de normen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico.

Een rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam d.d. 22 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 12.

##### *7.4.4.1 Hoge druk aardgasleidingen*

Er liggen in het plangebied enkele risicovolle hogedrukaardgasleidingen. Deze risicovolle gasleidingen in het plangebied hebben (met de belemmeringsstrook met een totale breedte van 8-10 meter) de bestemming Leiding-Gas gekregen.

In 2009 heeft Gasunie berekeningen uitgevoerd met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van deze leidingen (rapportnummer DEI 2009.M.0011 d.d. 29 januari 2009). Voor alle aardgasleidingdelen in het plangebied is het plaatsgebonden risico kleiner dan  $10^{-6}$  per jaar, zodat er voor het plan als gevolg van de aanwezigheid van deze leidingen geen beperkingen zijn voor vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten. Het plan voldoet aan de grens- en de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

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

Uit de berekeningen van Gasunie bleek dat voor het "worst case" segment van de leidingen het groepsrisico een factor 0,02 onder de oriëntatiewaarde ligt. Voor alle overige leidingdelen was het groepsrisico zo laag, dat het niet berekenbaar was. Dit wordt veroorzaakt door de relatief lage bevolkingsdichtheden binnen de risicoafstanden. Uit correspondentie tussen Gasunie en de gemeente Amsterdam in 2011 (in het kader van het Saneringsprogramma BEVB) is opnieuw gebleken dat het groepsrisico van de leidingen in het plangebied lager is dan de oriëntatiewaarde.

De nieuwe bestemming Gemengd ligt binnen de 100%-letaliteit van de aardgasleiding aan de zuidkant van het plangebied. Deze bestemming kan ten opzichte van de voorgaande bestemming leiden tot een verhoging van de personendichtheid en daarmee een toename van het groepsrisico. Deze zal echter nog steeds onder de oriëntatiewaarde liggen.

Op grond van het Bevb is vanwege de mogelijke toename van het groepsrisico een verantwoording van het groepsrisico nodig, zie daarvoor paragraaf 7.4.4.3.

#### 7.4.4.2 Kerosineleiding

Aan de westkant van het plangebied ligt een kerosineleiding die onder het Bevb valt. Deze leiding loopt van het Bevi-bedrijf Oiltanking naar Schiphol. Deze risicovolle leiding heeft (met een belemmeringenstrook van tenminste 5 meter aan weerszijden van de leiding) de bestemming Leiding-Olie gekregen.

Het RIVM heeft op verzoek van het ministerie in 2008 risicoberekeningen gemaakt voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen, waaronder kerosine. De uitkomsten zijn vastgelegd in de notitie 'Risicoafstanden voor buisleidingen met brandbare vloeistoffen K1K2K3' van het RIVM d.d augustus 2008. Deze afstanden zijn gebruikt voor de toetsing van het plan.

Voor deze kerosineleiding ligt de contour voor PR  $10^{-6}$  op minder dan vijf meter van de leiding. Deze afstand is nagenoeg gelijk aan de belemmeringenstrook, welke de bestemming Leiding-Olie heeft op de plankaart. Het plaatsgebonden risico levert geen beperkingen op; er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde.

Het invloedsgebied van de kerosineleiding is hooguit 30 meter en dit gebied heeft een overlap met gronden met de bestemmingen Bedrijf-1, Bedrijf-3, Verkeer-1 en Groen. Uit de berekeningen van het RIVM blijkt dat het groepsrisico bij deze buisleiding beperkt is. Zo zal bij een dichtheid tot 100 personen per hectare 0,1 maal de oriëntatiewaarde niet worden gehaald. De dichtheid van de bestemmingen in het invloedsgebied van deze leiding ligt lager, zodat het groepsrisico ook lager zal zijn dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Gelet op de bebouwingsdichtheden, bebouwingshoogtes en de aard van het terrein, zal de maximale personendichtheid ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan niet toenemen. Derhalve neemt ook het groepsrisico voor deze leiding nergens toe.

#### 7.4.4.3 Verantwoording groepsrisico buisleidingen

##### *Het huidige en toekomstige groepsrisico*

Zowel de huidige als de toekomstige groepsrisico's voor de leidingen liggen ver onder de oriëntatiewaarde. Ter plekke van de nieuwe bestemming Gemengd kan het groepsrisico in de toekomst hoger worden, maar het zal wel onder de oriëntatiewaarde blijven.

##### *Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen*

Bronmaatregelen worden genomen door de leidingexploitant en worden in het kader van dit plan niet nodig geacht omdat de groepsrisico's overal (veel) lager zijn dan de oriëntatiewaarde.

Op basis van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam worden wel ruimtelijke maatregelen getroffen. Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn per definitie snelle scenario's en deze geven minder mogelijkheden voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen.

Nieuwe objecten die specifiek zijn bedoeld voor beperkt zelfredzame personen (als kinderen, ouderen en minder validen) zijn binnen dit plangebied niet toegestaan.

Ontwikkelingen buiten de 100% letaliteitsgrens zonder of met slechts beperkte invloed op het groepsrisico zijn voor de gemeente Amsterdam vanuit risico oogpunt in beginsel acceptabel. De invloed van dergelijke ontwikkelingen op deze afstand van de leiding op groepsrisico is nihil.

##### *Beheersbaarheid en zelfredzaamheid*

De objecten die binnen de risicozones van de aardgasleidingen aanwezig of bestemd zijn hebben een goede zelfredzaamheid. Er zijn geen objecten voor beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen en ouderen) toegestaan binnen het plangebied.

#### **7.4.5 Resultaten onderzoek windturbines en overige risicobronnen**

In onderstaande paragrafen worden de onderzoeksresultaten voor de windturbines en overige risicobronnen beschreven, inclusief een toets aan de risiconormen.

Een rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam d.d. 22 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 12.

##### *7.4.5.1 Windturbines*

In en nabij het plangebied staan aan de oost- en westrand in totaal 10 windturbines van 660 kW opgesteld.

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

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

De externe veiligheidsrisico's kunnen worden bepaald aan de hand van het handboek "Risicozonering windturbines" (2e geactualiseerde versie, januari 2005, Sentemovem).

Het handboek geeft voor een windturbine met een vermogen van 660 kW een generieke afstand van 116 meter voor de PR  $10^{-6}$  contour. Voor de PR  $10^{-5}$  contour geldt een afstand van 24 meter. Deze zones hebben geheel of gedeeltelijk overlap met het plangebied Sloterdijk III.

Voor de turbines zijn op de plankaart de aanduidingen "veiligheidszone - windturbine 1" en "veiligheidszone - windturbine - 2" opgenomen. Dit houdt in dat binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - windturbine 1" zowel kwetsbare als beperkt kwetsbare objecten niet zijn toegestaan en binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - windturbine 2" kwetsbare objecten niet zijn toegestaan. Er wordt dus voor deze turbines voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico wordt naast de faalkans bepaald door de trefkans en het aantal aanwezigen in het gebied van de werpafstand. Hoewel de werpafstand bij overtoeren groot kan zijn (voor een grote turbine op land tot circa 370 meter) is een hoog groepsrisico onwaarschijnlijk. Gelet op de aard van de directe omgeving in het plangebied is het heel onwaarschijnlijk dat er een (grote) groep mensen komt te overlijden als gevolg van een bladbreuk of falen van de mast. Het groepsrisico is daarom lager dan de oriëntatiewaarde.

##### *7.4.5.2 Overig*

Er zijn in het plangebied geen andere risicobronnen met veiligheidsafstanden (zoals opslag van vuurwerk en munitie) aanwezig.

#### **7.4.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland**

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft d.d. 28 november 2012 advies uitgebracht naar aanleiding van het conceptontwerp bestemmingsplan. In haar advies gaat de brandweer in op de mogelijke ongevallen die plaats kunnen vinden met het vervoer van gevaarlijke stoffen in en nabij het plangebied en met welke scenario's de hulpverlening rekening moet houden. Het gaat daarbij om het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, over het spoor en door buisleidingen.

Per scenario wordt aangegeven wat de effecten van een ongeval zijn, hoe de bestrijdbaarheid is, waar de hulpverlening rekening mee kan houden en hoe omgegaan kan worden met de zelfredzaamheid van de aanwezige personen in het plangebied.

De hulpverlening kan een ongeval met gevaarlijke stoffen niet voorkomen en richt zich op het veiligstellen van het gevarengedebied en het redden van slachtoffers. Het aantal slachtoffers in het plangebied zal door intensiever grondgebruik en toevoeging van functies toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Er kunnen maatregelen worden genomen die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen beperken. Deze worden onderverdeeld in bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid.

##### *Bronmaatregelen*

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om de gevaren voor het plangebied te beperken. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn dat voornamelijk maatregelen die gaan over het verwijderen of beperken van het vervoer en het verbeteren van de omstandigheden waaronder het transport plaatsvindt. Over het nemen van deze maatregelen kan over het algemeen in het kader van deze bestemmingsplan procedure niet worden beslist. Dit is slechts het geval waar het gaat om het uitsluitend onder strikte voorwaarden toestaan van werkzaamheden in de omgeving van de hogedrukgas- en kerosineleiding. Hieraan is inhoud gegeven door middel van het leggen van de dubbelbestemmingen "Leiding-Gas" en "Leiding-Olie".

##### *Effectbeperkende maatregelen*

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een scenario op het plangebied beperkt kunnen worden. Het gaat daarbij om maatregelen aan de constructies van (nieuwe) gebouwen en voorzieningen aan gebouwen waardoor bijvoorbeeld snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden. Ook dit betreft maatregelen die niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

##### *Zelfredzaamheid*

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Te overwegen maatregelen zijn het zekerstellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval, het geven van goede voorlichting, het opstellen van noodplannen door bedrijven en kantoren en het zorgen voor voldoende schuilmogelijkheden. Dit betreft eveneens maatregelen die niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

Het volledige advies van de brandweer Amsterdam-Amstelland is bijgevoegd als bijlage 13.



## Hoofdstuk 8 Bodem

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

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

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

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

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

De tot die tijd agrarische grond in het plangebied is in 1968 is opgespoten met 2 à 4 meter zand, het zogenaamde Den Uylzand (vernoemd naar de toenmalige wethouder). Hiermee ligt het maaiveld op + 1,0 meter N.A.P. De kwaliteit van de grond is geclassificeerd als schoon en geschikt voor gebruik als bedrijventerrein. Het plangebied is grotendeels pas redelijk recentelijk in gebruik genomen of zal nog in gebruik worden genomen. Derhalve is er geen sprake van verontreinigingen in het plangebied. Een uitzondering hierop was het terrein waar de motorcrossvereniging tijdelijk gevestigd was. Deze activiteiten zijn beëindigd en het terrein is vervolgens gesaneerd en bouwrijp gemaakt.

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.





## Hoofdstuk 9 Water

### 9.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, sub b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de waterparagraaf oftewel een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleidsregels) van de bevoegde lagere organen genoemd. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is water(kwaliteit- en kwantiteit) beheerder van het gebied. Voor een zeer klein gedeelte van het gebied, ter hoogte van Zijkanaal F, is Hoogheemraadschap Rijnland de waterbeheerder. Rijkswaterstaat is waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheerder van Zijkanaal F vanaf het gemaal bij de Wethouder van Essenweg tot aan de Amerikahaven.

### 9.2 Beleid en regelgeving

#### *Waterwet*

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

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

#### *Nationaal Waterplan*

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

- een goede bescherming tegen overstrooming;
- het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- het bereiken van een goede waterkwaliteit;

- het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk. Voor dit bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd waarmee het bestemmingsplan in overeenstemming met het rijksbeleid is opgesteld.

#### *Beheer- en Ontwikkelplan Rijkswateren 2010-2015*

Voor het beheer van de rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 van belang. De Waterwet, Europese richtlijnen en andere (internationale) regelgeving vormen de belangrijkste kaders. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan en de Nota Mobiliteit (inmiddels opgegaan in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) naar het beheer en onderhoud van de rijkswateren.

Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met de bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervindt.

Het belangrijke doel van het waterkwantiteitsbeheer of peilbeheer is het bieden van veiligheid door overtollig water af te voeren om overstroming of schade te voorkomen en om watertekorten aan te vullen. In geval van aanleg van nieuwe hemelwateroverstorten geldt de voorkeursvolgorde: vasthouden, bergen, afvoeren. Aangetoond dient te worden dat hergebruik of infiltratie van hemelwater niet (geheel) mogelijk is. Voor lozingspunten gelden de regels van de Waterwet.

Het waterbeheer voor de rijkswateren is voor wat betreft de waterkwaliteit gericht op gezonde duurzame watersystemen in het kader van de implementatie van de Kaderrichtlijn Water en om emissies richting het oppervlaktewater te voorkomen dan wel te beperken. De ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam Noordzeekanaal mag niet verslechteren. Er geldt een voorkeursvolgorde: schoonhouden, scheiden, zuiveren. Dat betekent bijvoorbeeld dat er bij voorkeur geen uitlopende bouwmaterialen of bestrijdingsmiddelen worden gebruikt in de openbare ruimte. Schone en vuile waterstromen worden gescheiden gehouden, Vuile afvalwaterstromen worden via het riool naar de zuivering afgevoerd. Bij gebiedsontwikkeling langs het water kan gezien worden of ook door Rijkswaterstaat geplande natuurvriendelijke oeverontwikkelingen meegenomen kunnen worden.

#### *Provinciaal Waterplan 2010-2015*

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

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het

watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.

- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water door middel van een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

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

#### *Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015*

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

#### *Keur Amstel, Gooi en Vecht*

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

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

#### *Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015*

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

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

In het Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de

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

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

### *De Waterbestendige Stad*

In het Nationaal Waterplan is het voornemen opgenomen om het concept van meerlaagsveiligheid verder uit te werken. Dit concept houdt in dat de bescherming tegen overstromingen wordt opgebouwd uit drie lagen: voorkomen van overstromingen met sterke dijken, duinen en stormvloedkeringen; een ruimtelijke inrichting die bestand is tegen water en die slachtoffers en schade bij eventuele overstromingen zoveel mogelijk beperkt of voorkomt; tenslotte een adequate crisisbeheersing bij overstromingen. Het project "De waterbestendige Stad In Amsterdam" is één van de zes gebiedspilots in het Deltaprogramma Veiligheid. Het Westpoortgebied is één van de aandachtsgebieden waarvan het plangebied deel uitmaakt. Hoewel de kans op een overstroming klein is, vanwege het beschermingsniveau (1:10.000 jaar) van de sluizen van IJmuiden, kunnen de gevolgen door de aanwezigheid van vitale, risicovolle en kapitaalintensieve bedrijven en infrastructuur (BRZO bedrijven, RWZI, Afval Energie Bedrijf, tunnels) enorm groot zijn. Zo kan het gehele gebied op maaiveld tot circa een halve meter onder water komen te staan, waarbij onder andere de ontsluiting en energie- en datavoorzieningen in gevaar kunnen komen. Het nemen van extra beschermingsmaatregelen zal in het vervolg van het project op perceel- en gebouwniveau worden uitgewerkt. Deze vallen onder de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente en de desbetreffende ontwikkelaar.

### *Waterbank*

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

overeenkomst inzake de instelling van) de Waterbank Haven Amsterdam.

Het gebied waarop de Waterbank betrekking heeft, is beperkt tot het beheersgebied van Haven Amsterdam. Het Sloterdijkgebied behoort daar niet toe. Het Sloterdijkgebied behoort echter wel tot hetzelfde watersysteem als het gebied van Haven Amsterdam. Haven zal als beheerder van de Waterbank kosten in rekening brengen bij de initiatiefnemer van een bouwplan waarmee extra oppervlakte wordt verhard en waarvoor watercompensatie dient te worden gerealiseerd binnen het beheersgebied van Haven.

### 9.3 Beschrijving effecten

#### *Waterkwantiteit*

De (verdere) ontwikkeling van het gebied gaat gepaard met een toename aan verhard oppervlak wat in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Op grond van de Keur dient de toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem gecompenseerd worden door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op basis van de Keur is het in beginsel verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 m<sup>2</sup> verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m<sup>2</sup> te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het Hoogheemraadschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

Watercompensatie vindt op de volgende manier binnen het plangebied plaats. In 2006, ten tijde van het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan, was er nog circa 58,5 hectare aan uitgeefbare kavels. Verder wordt circa 13 hectare grond gebruikt voor de aanleg van wegen (inclusief de nieuwe Westrandweg die overigens buiten het plangebied valt). Dit betekent maximaal 70 hectare toename verharding, hetgeen aldus met 7 hectare extra open water gecompenseerd dient te worden.

Binnen het plangebied zijn twee water- en rietpartijen in Sloterdijk III Oost aangelegd en er komen nieuwe sloten langs de Westpoortweg, Dortmuiden, Australiëhavenweg en Luvernes (totaal 3,5 ha). Er worden langs het talud van de Westrandweg en onder het viaduct over de Hemspoorlijn forse waterlopen en -partijen aangelegd (totaal 10,8 ha). Met deze nieuwe waterstructuur van totaal 14,3 ha wordt ruimschoots voldaan aan de norm voor watercompensatie. Het dagelijks beheer van aanwezige waterpartijen is een taak van Haven Amsterdam.

De nieuwe waterstructuur zorgt voor er een goede spreiding van de waterlopen over het plangebied, hetgeen belangrijk is voor een evenwichtige afvoer van hemelwater tijdens piekbuien. Tenslotte is er een fors aantal nieuwe duikers nodig om de verschillende waterlopen met elkaar te verbinden.

#### *Grondwater*

Waternet heeft binnen de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak. Belangrijke doelstelling is dat bij nieuw in te richten gebieden voorkomen wordt dat er problemen met het grondwater ontstaan. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen verslechtering van de grondwaterstand en -stroming veroorzaken. Grondwateroverlast en/of grondwateronderlast in nieuwe gebieden, maar ook in de omliggende wijken moeten worden voorkomen. De grondwaterstand mag ten opzichte van de huidige situatie niet verslechteren. Ondergrondse werken (kelders, parkeergarages, bergbezinkbassins) moeten waterdicht zijn en mogen de vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Waternet verbiedt om nieuw in te richten gebieden met een stedelijke functie permanent te ontwateren middels drainage. Grondwateroverlast kan worden voorkomen door ophoging van het terrein, verbetering van de doorlatendheid van de bodem en door kruipruimteloos te bouwen. Er zijn in dit gebied freatische peilfilters aanwezig die periodiek door Waternet gemeten worden.

De grondwaternorm luidt dat daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld mag staan. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd, geldt een norm van 0,9 meter. De initiatiefnemer moet met een grondwaterstandberekening aantonen dat het plan aan de grondwaternorm voldoet.

#### *Waterkwaliteit en riool*

Voor zover directe lozing op het oppervlaktewater plaatsvindt, worden die emissies door lozingsvergunningen dan wel door algemene regels voldoende beperkt. Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van het oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden. Emissies van PAK (verduurzaamd hout), lood, (onbehandeld) zink en koper moeten worden tegengegaan. Uitgangspunt is dat schoon- en vuilwaterstromen in het werkgebied worden gescheiden, Relatief schoon water van gevels en daken wordt op de kavel vastgehouden (dak, groen of vijver) en/of wordt - net als het water van de secundaire straten - via het hemelwaterriool direct afgevoerd naar het oppervlaktewater. Vuil water van de bedrijven wordt via het vuilwaterriool afgevoerd naar de RWZI. Voor duurzaam omgaan met regenwater wordt ook verwezen naar de beleidsnotitie "Richtlijnen voor het lozen van regen-, grond- en leidingwater" van het Hoogheemraadschap AGV.

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

Buisleidingen vormen een vitale infrastructuur die een goede regeling en een gepaste bescherming behoeft in de beschrijving en op de verbeelding van een bestemmingsplan. Voor waterleidingen geldt het kwaliteitsaspect voor wat betreft een continu en ongestoorde levering en een kostenaspect voor wat betreft een ongestoorde ligging in de ondergrondse infrastructuur. Bij gedwongen omleggingen, met name bij de grote kalibers, gaat het vaak om excessieve verleggings-/vervangingskosten. Daarbij wordt het steeds moeilijker om een geschikt tracé te vinden in de toch al steeds drukker wordende ondergrondse infrastructuur.

Bij voorzieningen binnen een bestemmingsplan, zoals ziekenhuizen en zorginstellingen e.d. hebben we te maken met het aspect volksgezondheid, hierbij is het van groot belang dat de leveringszekerheid 100 % gewaarborgd blijft. Bij het (tijdelijk) buiten bedrijf stellen van een hoofdleiding (het primaire en secundaire net) is de redundantie niet meer aanwezig en is er sprake van een norm-overschrijdende kans op verstoring van de waterlevering.

#### *Waterkeringen*

Waterkeringen zijn kunstmatige hoogten en natuurlijke hoogten die een waterkerende functie hebben, met inbegrip van daarin of daaraan aangebrachte werken. De waterkeringen zijn van waterhuishoudkundig belang. Zij beschermen lager gelegen gronden in het gebied tegen overstroming door (boezem)wateren met een hoger peilniveau.

#### *Sloterdijk III (vastgesteld)*

De Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie (vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland 21 juni 2010) schrijft voor waaraan onder meer bestemmingsplannen moeten voldoen. De artikelen 29 en 30 van de verordening strekken ertoe om de waterkerende functie van dijklichamen te beschermen en om tevens andere ruimtelijke ontwikkelingen op en nabij de waterkeringen niet onmogelijk te maken. Voor primaire en regionale waterkeringen zijn ook beschermingszones benoemd die eveneens op de plankaarten van bestemmingsplannen opgenomen dienen te worden.

Binnen het plangebied ligt een primaire waterkering. Deze waterkering beschermt de lager gelegen gebieden tegen inundatie (onder water lopen) vanuit het hoger gelegen boezemwater. Deze primaire waterkering is (inclusief de beschermingszone aan weerszijden van de waterkering) met de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering" op de plankaart aangegeven zonder nadere regeling in de planregels. De dubbelbestemming voor de waterkering c.a. geldt uitsluitend signalerend.

Om ingrepen (zoals het graven, het oprichten van bouwwerken, het verrichten van boringen etc.) in en rond de waterkering uit te mogen voeren is een ontheffing van de Keur nodig. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is terzake bevoegd.

#### *Ecologie en inrichting van water*

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

#### *Materiaalgebruik*

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

#### *Beheer en onderhoud*

Om de stabiliteit van oevers te beschermen moet men langs de wateren een vrijwaringszone vrijhouden van obstakels en van ongewenste activiteiten. Deze toegankelijkheid is noodzakelijk om het onderhoud van het water vanaf de oever uit te kunnen voeren. Deze zone is tevens noodzakelijk om de afzet van baggerslib en maaisel mogelijk te maken. Bij primaire wateren dient dit onderhoudspad minimaal 5 meter breed te zijn.





## Hoofdstuk 10      Natuur en landschap

### 10.1 Algemeen

De effecten van bestemmingsplannen op beschermde gebieden en beschermde soorten moeten respectievelijk worden onderzocht en getoetst op basis van:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet voor de soortenbescherming.

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren dient er een vergunning op grond van de Nbw te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. In artikel 2 Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving, en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen. In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting. In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. Voor algemene soorten (soorten tabel 1) geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstellingsmogelijkheid van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten tabel 2 (en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig, indien de Minister van EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV, Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten een specifieke ontheffing moeten worden aangevraagd.

### 10.2 Resultaten onderzoeken

Er is in februari 2012 onderzoek verricht naar de natuurwaarden in het plangebied. Er kan verwezen worden naar bijlage 14.

#### 10.2.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. De polder Westzaan, ten westen van Zaanstad, het Oostzanerveld en het Twiske zijn de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten op deze gebieden worden niet verwacht. In het plangebied liggen geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. De aan het plangebied grenzende Brettenzone maakt deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Ook op deze natuurzone vallen geen negatieve effecten te verwachten.

### 10.2.2 Soortenbescherming

#### *Zoogdieren*

Voor de grondgebonden zoogdieren: mol, konijn, haas, vos, veldmuis geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen.

#### *Vleermuizen*

Voor vleermuizen zijn er geen geschikte verblijfsmogelijkheden. Foerageergebied is er langs de Lange Bretten en langs de spoorbaan.

#### *Broedvogels*

Voor de meeste broedvogels geldt, dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Ontheffing voor ruimtelijke ontwikkelingen die ten koste van broedende vogels zullen gaan, wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen. Ook op de braakliggende kavels broeden vogels.

#### *Amfibieën*

Er zijn recente waarnemingen van de rugstreeppad in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied. De kans is reëel dat de rugstreeppad voortplantingswater in het plangebied weet te vinden. De rugstreeppad is een streng beschermde soort (Habitatrichtlijn Bijlage IV).

#### *Flora*

Bij de in gebruik name van braakliggende kavels moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van beschermde orchideeën (rietorchis en bijenorchis). Bij werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van de eerder genoemde generieke ontheffing (FF/75C/2007/0441).

#### *Zorgplicht*

Voor alle soorten, ook niet-beschermde, geldt de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan diersoorten moet worden voorkomen. Een belangrijke natuurwaarde in het plangebied vormt de spoorbaan met talud en de aangrenzende sloot. In het plangebied kan een aantal beschermde soorten voorkomen:

- orchideeën op de braakliggende kavels;
- broedvogels, waarbij een kolonie huismussen speciale aandacht verdient, omdat de verblijfplaatsen van mussen ook buiten het broedseizoen beschermd zijn.

Er geldt voor het plangebied een generieke ontheffing ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen die ten koste kunnen gaan van orchideeën. Bij sloop en grootschalige renovatie van gebouwen wordt geadviseerd om nader onderzoek naar de verblijfplaatsen van vleermuizen uit te laten voeren. Als de verblijfplaatsen van de huismussen in het geding komen is het noodzakelijk om voor eventuele werkzaamheden voor alternatieve verblijfplaatsen te zorgen.

### 10.3 Conclusie

Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied. Voor de in het plangebied voorkomende beschermde plan- en diersoorten is - onder voorwaarden - een algemene ontheffing verleend van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. De aspecten van natuur- en soortenbescherming betekenen derhalve geen belemmering voor dit plan.

## Hoofdstuk 11 Archeologie en cultuurhistorie

### 11.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Via de Monumentenwet 1988 is de archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is (voorafgaand aan de bodemverstoring) onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr. 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van het Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota ‘Ruimte voor Geschiedenis’ (vastgesteld 13 april 2005) en ‘Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam’ (vastgesteld 14 november 2011).

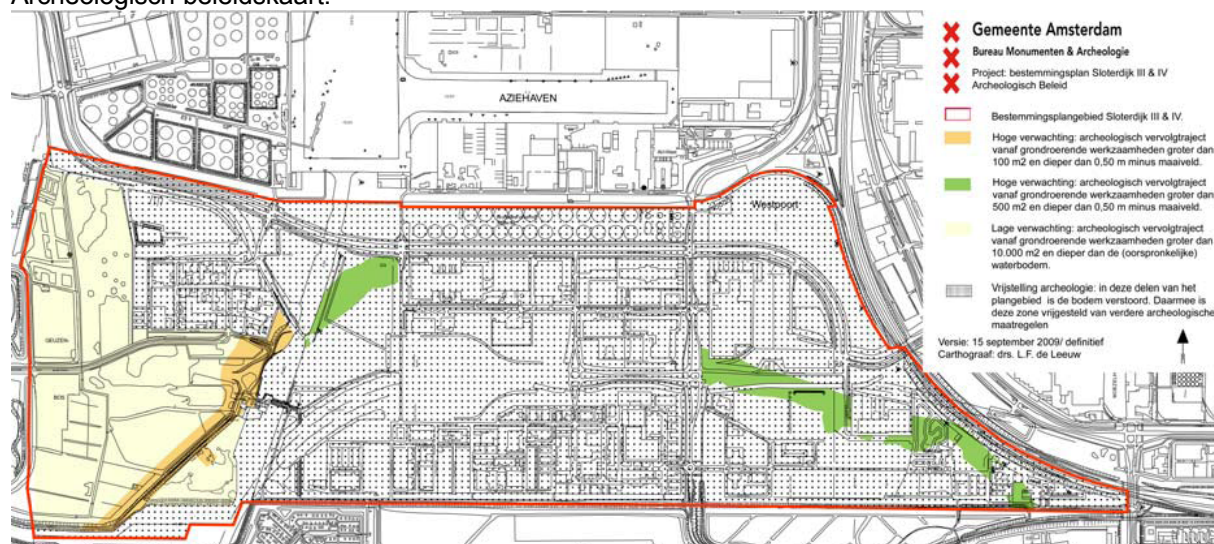
De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (besluit d.d.21 juni 2010). De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeentegrensoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

## 11.2 Archeologie

Het Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) heeft in opdracht van Dienst Ruimtelijke Ordening een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebieden "Sloterdijk III" en "Sloterdijk IV". Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van de plangebieden in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig kunnen zijn. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport met kenmerk BO 09-080 van september 2009 (zie bijlage 15).

Op grond van de archeologische informatie wordt de archeologische verwachting in het plangebied bepaald. De archeologische verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregelen.

Archeologisch beleidskaart:



### Hoge verwachting (groen)

Ter plekke van de gronden met een "hoge verwachting" geldt als beleid dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlakte groter dan 500 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,50 m een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het uitvoeringsplan wordt opgenomen. Voor de uitvoering van een Inventariserend Veldonderzoek is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist.

### Geen verwachting: (sub)recente verstoring (grijs)

Voor deze delen van het plangebied geldt een negatieve verwachting vanwege de hoge mate van verstoring door de grootschalige infrastructurele werken bij de aanleg van de industrie- en bedrijventerreinen in de tweede helft van de 20ste eeuw. Er gelden ter plekke dan ook geen nadere regels terzake.

Voor het gehele plangebied geldt dat ook in geval geen archeologisch vooronderzoek vereist is en er toch archeologische overblijfselen ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aangetroffen worden, deze bij de gemeente aangemeld dienen te worden, zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

### Sloterdijk III (vastgesteld)

### **11.3 Cultuurhistorie**

In een periode van ruwweg 50 jaar in de loop van de 20ste eeuw is de prestedelijke situatie nagenoeg volledig vervangen door een nieuwe inrichting ten behoeve van bedrijven, middelgrote industrie en infrastructuur. De oorspronkelijke verkaveling en infrastructuur, inclusief de dijk en haar bewoning is daardoor verdwenen. Aangezien de bebouwing in het plangebied hoofdzakelijk van relatief recente datum is, zijn er nog geen inventarisaties gemaakt van potentieel monumentwaardige gebouwen/structuren. Dat impliceert niet dat hier geen waardevolle gebouwen kunnen staan.

### **11.4 Conclusie**

Er is voor de gebieden waar een hoge archeologische verwachting geldt, een dubbelbestemming in het bestemmingsplan opgenomen. In de desbetreffende regels wordt aldus gewaarborgd dat grondroerende werkzaamheden alleen uitgevoerd kunnen worden als een Inventariserend Veldonderzoek is uitgevoerd.

Bij de cultuurhistorische verkenning van het plangebied die door Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) is uitgevoerd, zijn geen bovengrondse cultuurhistorische waarden aangetroffen.



## Hoofdstuk 12 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is onder anderen een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer;
3. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchtverkeer;
4. een bestemming en het gebruik van gronden die vogelaantrekkende zouden kunnen werken in verband met de veiligheid van het luchtverkeer.

Het plangebied ligt binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol. In nagenoeg het gehele plangebied is op grond van het LIB bebouwing hoger dan 150 meter niet toegestaan. Voor het westelijke en zuidelijke deel van het plangebied geldt op grond van het LIB een verdere beperking van de maximale hoogte tot maximaal 90-100 meter. Het voorliggende bestemmingsplan stelt voor gebouwen een maximale bouwhoogte van 30 meter. Derhalve levert dit geen strijd op met het Luchthavenindelingbesluit. Voor de windturbines geldt een maximale ashoogte van 65 meter. De totale hoogte van de windturbines (inclusief de wieken) is 88,50 meter.

Het plangebied is niet gelegen in het gebied waar het LIB beperkingen stelt aan de functie van gebouwen en het gebruik van gronden behoudens een zeer klein deel aan de zuidzijde van het plangebied. Het plan voorziet daar niet in functies die op grond van het LIB ter plekke niet zijn toegestaan (in casu woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie).

Het zuidwestelijke deel van het plangebied ligt wel binnen het gebied waarbinnen op grond van het Luchthavenindelingbesluit beperkingen gelden voor activiteiten die vogels aantrekken. Het bestemmingsplan sluit dergelijke activiteiten uit.

Derhalve vormt het LIB geen belemmering voor dit bestemmingsplan.





## Hoofdstuk 13 Duurzaamheid

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

Er vindt in geheel Sloterdijk grootschalige energieproductie plaats, zowel van windenergie als van biomassa. Er staan windturbines van elk 660 KW en het streven is de capaciteit daarvan te vergroten (Windvisie Westpoort). Daarnaast is er een groot biomassacluster gevormd door het AEB, de RWZI en Orgaworld, waar duurzame elektriciteit, warmte en biogas worden geproduceerd. Het aanbieden van stroom met als bron de afvalenergiecentrale wordt onderzocht door het AEB. Er vindt biogasproductie plaats die wordt ingezet voor mobiliteit (rijden schone auto's) en er wordt elektriciteit geleverd voor bestelauto's en vrachtauto's.

Er zijn volop kansen om de energieproductie te vergroten door toevoeging en/of upgradings van windturbines, versterking van het biomassacluster (productie-gebruikers) en verdere verschooning van het vrachtwagenverkeer, maar ook door bijvoorbeeld de aanplant van miscanthus (biomassa) op lege kavels en een duurzame inrichting van de openbare ruimte. De projectorganisatie wil de initiatieven en projecten zichtbaarder maken om zo ondernemers te stimuleren om (gezamenlijk) tot duurzame initiatieven te komen. Tevens maakt de projectorganisatie er werk van beter aan te haken bij de reeds lopende programma's op het gebied van duurzaamheid in Amsterdam en het gebied nadrukkelijker als kanszone in beeld te brengen.

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

De Amsterdamse haven is in de Structuurvisie 2040 "Amsterdam Economisch Sterk en Duurzaam" aangewezen als locatie voor de realisatie van grote windturbines. Dit is in de Windvisie "Ruimte voor windmolens in Amsterdam" nader uitgewerkt en daarin is Westpoort bestempeld als kansrijk voor windenergie. Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 17 juli 2012 ingestemd met de Amsterdamse windvisie. De gemeenteraad heeft op 19 september 2012 deze windvisie vastgesteld.

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

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

De Windvisie Westpoort betreft ook locaties die buiten het beheersgebied van Haven Amsterdam liggen, namelijk ook in het OGA deel van Westpoort (waaronder het onderhavige plangebied "Sloterdijk III").

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

## Hoofdstuk 14 Juridische planbeschrijving

### 14.1 Algemeen

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

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

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

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

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

### 14.2 Artikelgewijze toelichting

#### 14.2.1 Inleidende regels

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

#### 14.2.2 Bestemmingsregels

*Bestemmingen "Bedrijf 1, 2 en 3" (Artikel 3, Artikel 4 en Artikel 5)*

Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende delen van het plangebied met bestemming "Bedrijf". Het onderscheid is gebaseerd op de stedenbouwkundige kenmerken van de deelgebieden, waarbij met name de toegestane milieuhinder ten gevolge van de bedrijvigheid en de dichtheid en omvang van de bebouwing een rol spelen. De deelgebieden zijn beschreven in Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader van deze toelichting.

De bestemming "Bedrijf - 1" is gelegd op het noordelijke deel van het plangebied. Dit deel is bestemd voor grootschalige milieuhinderlijke bedrijven in de distributiesector en industriële sector. De bedrijven in dit deel van het plangebied mogen veel milieuhinder veroorzaken (tot en met milieucategorie 5). De minimale FSI (brutovloeroppervlakte/oppervlakte bouwperceel) bedraagt 0,5; de FSI bedraagt langs de

Westrandweg minimaal 0,6 teneinde daar een intensivering van de bebouwing te bereiken. De maximale bouwhoogte bedraagt 30 meter. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Per bedrijfsvestiging mag maximaal 30% van de brutovloeroppervlakte worden gebruikt als kantoorruimte. Grote herriemakers en Bevi-bedrijven zijn uitgesloten (behalve ter plekke van het bestaande LPG tankstation). Er mag uitsluitend op eigen terrein worden geparkeerd.

De bestemming "Bedrijf - 2" betreft het oostelijke deel van het plangebied (inclusief de gronden ten oosten van de spoorlijn). Dit deel van het plangebied is bestemd voor kleinschaligere bedrijven met beperktere milieuhinder (tot en met milieucategorie 4). De minimale FSI bedraagt voor nagenoeg dit gehele deel van het plangebied 0,9; daarmee wordt intensievere bebouwing langs de Westrandweg en de spoorlijn Amsterdam-Zaanstad v.v. beoogd. De maximale bouwhoogte bedraagt 30 meter. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Per bedrijfsvestiging mag maximaal 30% van de brutovloeroppervlakte worden gebruikt als kantoorruimte. Grote herriemakers en Bevi-bedrijven zijn uitgesloten.

De bestemming "Bedrijf - 3" is gelegd op het zuidwestelijke deel van het plangebied dat is gereserveerd voor zeer diverse kleinschalige bedrijven, passend binnen de milieucategorieën 2 tot en met 4. De minimale FSI bedraagt voor dit deel van het plangebied hoofdzakelijk 0,7. Langs de Westrandweg bedraagt de FSI minimaal 0,9 waarmee intensievere bebouwing langs de Westrandweg wordt beoogd. De maximale bouwhoogte bedraagt 30 meter. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering van de bebouwing. Per bedrijfsvestiging mag maximaal 30% van de brutovloeroppervlakte worden gebruikt als kantoorruimte. Grote herriemakers en Bevi-bedrijven zijn uitgesloten.

Er is op de plankaart over een aantal bestemmingen een gebiedsaanduiding "wetgevingszone - wijzigingsgebied" gelegd; deze betreft gronden in het oostelijke deel van het plangebied aan weerszijden van de Westrandweg. Burgemeester en wethouders kunnen voor de gronden met deze gebiedsaanduiding via planwijziging medewerking verlenen aan de vestiging van maximaal twee hotels. Hiermee wordt beoogd uitsluitend hotels c.q. hotelformules mogelijk te maken die primair zijn gericht op "passanten" op de Westrandweg. De voorwaarden waaronder medewerking door het gemeentebestuur zal kunnen worden verleend, zijn op dit segment afgestemd.

#### *Bestemming "Detailhandel" (Artikel 6)*

Deze bestemming betreft het "Woon- en bouwcentrum Westpoort" in het zuidoostelijke deel van het plangebied (ten noorden van Sierenborch). Het betreft perifere detailhandel, verkoop van vooral volumineuze artikelen. Deze worden in het gemeentelijke detailhandelsbeleid beperkt tot bouwmarkten, grootschalige meubelbedrijven, keuken-, sanitair- en tegelbedrijven. Detailhandel is binnen de bestemmingen "Bedrijf - 1, - 2 en - 3" niet toegestaan. Dit deel van het plangebied is om deze reden afzonderlijk bestemd. Er gelden minimale FSI's van 0,7 (ten zuiden van Diepen) en 0,9 (tussen Diepen en de Westrandweg). De maximale bouwhoogte bedraagt 30 meter. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### *Bestemming "Gemengd" (Artikel 7)*

Deze bestemming betreft het deel van het plangebied waar vooral autogerelateerde bedrijven zijn gevestigd. De bestemming voorziet in bedrijven (overeenkomstig de eerdergenoemde bedrijfsbestemmingen) en in perifere detailhandel. Er gelden minimale FSI's van 0,7 (ten zuiden van

#### *Sloterdijk III (vastgesteld)*

Berchvliet) en 0,9 (tussen Berchvliet en de Westrandweg). De maximale bouwhoogte bedraagt 30 meter. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### *Bestemming "Groen" (Artikel 8)*

De bestemming "Groen" is gelegd op een aantal stroken grond langs de zuidwest- en westzijde van het plangebied en langs de watercompensatie (deels onder de Westrandweg). De bestemming voorziet niet alleen in groenvoorzieningen, maar ook in nutsvoorzieningen, straatmeubilair, voet- en fietspaden en dergelijken. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### *Bestemmingen "Verkeer 1 en 2" (Artikel 9 en Artikel 10)*

De bestemming "Verkeer - 1" is gelegd op de (hoofd)wegen c.a. Op de plankaart zijn zijwegen niet specifiek bestemd; deze vallen onder de "globale" bestemmingen "Bedrijf - 1, - 2 en - 3". De bestemming "Verkeer - 2" is gelegd op de spoorwegen c.a. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van bouwwerken.

#### *Bestemming "Water" (Artikel 11)*

De bestemming Water heeft de hoofdfunctie water, zowel sierwater als water ten behoeve van waterberging. Gelet op het waterhuishoudkundige belang van de aangebrachte waterpartijen wordt op deze gronden slechts beperkte bouw mogelijkheden geboden. De watergang in het zuidoostelijke deel van het plangebied (haaks op Sierenborch) is mede aangelegd en in het voorliggende bestemmingsplan voorzien van de bestemming "Water" als reservering voor de eventuele aanleg van een spoorverbinding tussen de spoorlijnen richting Haarlem en die richting Westpoort. Burgemeester en wethouders kunnen met het oog op de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van bouwwerken.

#### *Dubbelbestemmingen "Leiding-Gas" en "Leiding-Olie" (Artikel 12 en Artikel 13)*

Deze dubbelbestemmingen zijn (in gevolge het Besluit externe veiligheid buisleidingen) gelegd op een strook ter breedte van 8 meter (voor de gasleidingen) en 10 meter (voor de olieleidingen) ter plaatse van de volgende leidingen (inclusief de afsluiterschema's):

- een hogedrukaardgasleiding langs de zuidgrens van het plangebied (ter plaatse van de weg Daveren);
- een hogedrukaardgasleiding langs de westgrens van het plangebied (ter plaatse van de groenstrook aan de oostzijde van Zijkanaal F);
- een kerosineleiding langs Dortmuiden.

Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemming(en). De dubbelbestemming gaat voor de onderliggende (hoofd)bestemming(en), hetgeen betekent dat de regels van die bestemmingen uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de regels van de dubbelbestemming.

Er mag ter plekke uitsluitend ten behoeve van de bestemming worden gebouwd. Er kan hiervan door middel van een omgevingsvergunning worden afgeweken voor de realisering van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mits de belangen van de leiding niet worden geschaad en de leidingbeheerder is gehoord. Deze dubbelbestemmingen geven voorts een regeling ter bescherming van de leidingen in de

vorm van het vereiste van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden die de leiding zouden kunnen schaden.

*Dubbelbestemming "Leiding - Riool" (Artikel 14)*

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

*Dubbelbestemming "Leiding - Water" (Artikel 15)*

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

*Dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" (Artikel 16)*

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

*Dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" (Artikel 17)*

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkering langs de zuidgrens en zuidwestelijke grens van het plangebied en de bijbehorende beschermingszone aan weerszijden ervan. De regels omvatten terzake geen nadere regelgeving; dit is voldoende geregeld in specifieke (water)wetgeving.

*Diverse aanduidingen:*

- De functieaanduiding "verkooppunt motorbrandstoffen met lpg" betreft het tankstation aan de Galwin;
- De functieaanduiding "verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg" betreft het tankstation aan Sierenborch;
- De functieaanduidingen "windturbine" betreffen de windturbines in het plangebied (drie aan de westzijde en zes aan de oostzijde van het plangebied);
- De functieaanduiding "kartbaan" betreft de indoor-kartbaan aan de Bornhout in het noordelijke deel van het plangebied;
- De functieaanduidingen "brug" betreffen de twee ongelijkvloerse kruisingen tussen de spoorlijn met de Seineweg en met de Noordzeeweg (aan de oostzijde van het plangebied) en de bruggen van de Westpoortweg over Zijkanaal F (aan de westzijde van het plangebied);
- De functieaanduiding "horeca" voor drie percelen met respectievelijk de bestemming "Bedrijf - 3" (aan Tijnmuiden), de bestemming "Detailhandel" (aan Sierenborch) en de bestemming "Gemengd" (aan Luvernes) ten behoeve van de (nieuw)vestiging van horecagelegenheden op deze locaties;
- De gebiedsaanduiding "veiligheidszone - lpg" betreft de plaatsgebonden risicocontour (PR)  $10^{-6}$  rondom het lpg-vulpunt en de lpg-tank bij het tankstation aan de Galwin. Binnen deze zone zijn kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen niet toegestaan;
- De gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" betreft de veiligheidszone rondom het Bevi-bedrijf Oiltanking (gelegen in het aangrenzende plangebied "Amerikahaven"); kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn binnen het gebied met deze aanduiding uitgesloten; in het geval dat er geen sprake is van een toename van het aantal personen kan voor het toestaan van een beperkt kwetsbaar object binnenplannen worden afgeweken;
- De gebiedsaanduidingen "veiligheidszone - windturbine 1" en "veiligheidszone - windturbine 2" zijn gelegd rondom de windturbines (zowel die binnen het plangebied, als die direct daarbuiten). Binnen zone 1 (contour PR  $10^{-5}$ ) zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet toegestaan. Kwetsbare

- objecten zijn niet toegestaan binnen zone 2 (de PR  $10^{-6}$  contour);
- De gebiedsaanduidingen "geluidzone - industrie" betreft een zeer smal strookje langs de zuidzijde van het plangebied en betreft het binnen het plangebied begrepen deel van de geluidszone rondom Westpoort (als bedoeld in Hoofdstuk V van de Wet geluidhinder);
  - De gebiedsaanduiding "wetgevingszone - wijzigingsgebied" is gelegd op een aantal percelen in het oostelijke deel van het plangebied aan weerszijden van de Westrandweg. Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming van de aldus aangeduide gronden wijzigen ten behoeve van de realisering van maximaal twee "passantenhotels". De desbetreffende wijzigingscriteria zijn toegespitst op die hotelformule.

#### *Overig*

Het is gewenst voor de Sloterdijkgebieden ambulante handel mogelijk te maken. Ambulante handel vindt met name plaats in de openbare ruimte, langs wegen en op pleinen. Op basis van door het bevoegd gezag aangewezen locaties kan vergunning verleend worden. Voor Westpoort is geen vastgesteld beleid waarin ambulante handel geregeld wordt. In dit geval zal ambulante handel mogelijk worden gemaakt in de regels van het bestemmingsplan. Ambulante handel zal met name mogelijk gemaakt worden binnen de bestemmingen "Verkeer - 1" en "Groen". Het is uiteindelijk aan de vergunning verlenende instantie om te bepalen waar ambulante handel plaats mag vinden.

#### **14.2.3 Algemene regels**

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

#### **14.2.4 Overgangs- en slotregels**

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





## **Hoofdstuk 15      Handhaving**

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

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

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

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



## Hoofdstuk 16      Uitvoerbaarheid

### 16.1    Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft tevens een regeling voor het verhalen van kosten op particulieren die door de overheid worden gemaakt ten behoeve van de ontwikkeling van gebieden, de zogeheten kosten van de grondexploitatie. Met de Wro is mede beoogd dat een ieder die baat heeft bij de ontwikkeling van een gebied, meebetaalt aan de ontwikkeling van dat gebied (het voorkomen van "free-ridergedrag"). Hiernaast voorziet de Wro in meer transparantie en rechtszekerheid voor de belanghebbenden die geconfronteerd worden met kostenverhaal door de overheid.

De gronden in het plangebied zijn eigendom van de gemeente Amsterdam.

De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan. Er wordt in dit geval afgezien van het opstellen van een exploitatieplan, omdat de gronden in het plangebied eigendom zijn van gemeente Amsterdam en in erfpacht zijn danwel zullen worden uitgegeven.

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

### 16.2    Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### 16.2.1    Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

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

1. Provincie Noord-Holland;
2. Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat Noord-Holland;
3. Ministerie van Defensie voor Noord-Holland;
4. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie);
5. Stadsregio Amsterdam;
6. Burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
7. Dagelijks Bestuur stadsdeel Nieuw West;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet);
9. Hoogheemraadschap Rijnland;
10. NV Nederlandse Gasunie.

Daarnaast is het concept ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de volgende overlegpartners:

11. Kamer van Koophandel Amsterdam;
12. Pro-Rail, regio Randstad-Noord;
13. NS, Regio Randstad-Noord;
14. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
15. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
16. Ondernemersvereniging Westpoort;
17. Haven Amsterdam.

Reacties:

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland (brief d.d. 29 augustus 2012):

Rijkswaterstaat constateert dat het bestemmingsplan geen betrekking heeft op de Westrandweg (A5) die door het plangebied is getraceerd. Het planologisch kader daarvoor is vastgelegd in het Tracébesluit Westrandweg van maart 2008. Rijkswaterstaat verzoekt hiervan melding te maken.

*Beantwoording:*

*Het planologisch kader voor de Westrandweg is inmiddels vastgelegd in het bestemmingsplan Westrandweg-2<sup>e</sup> Coentunnel dat op 16 maart 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld. Hiervan is in de toelichting melding gemaakt.*

Rijkswaterstaat merkt op dat in de toelichting ten onrechte wordt gesteld dat de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) betrekking heeft op de periode tot 2018; dit moet zijn 2028. Rijkswaterstaat wijst er in dit verband tevens op dat de aanvulling op het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) per 1 oktober 2012 consequenties zal kunnen hebben voor het bestemmingsplan.

*Beantwoording:*

*Er wordt in de toelichting melding gemaakt van de juiste einddatum van de Structuurvisie. Er wordt in de toelichting ook melding gemaakt van de aanvulling van het Barro per 1 oktober 2012. Dit raakt uitsluitend het voorliggende bestemmingsplan voor wat betreft de primaire waterkering die is voorzien van een dubbelbestemming.*

Rijkswaterstaat wil verder graag vernemen wat de consequenties zijn van de stelling dat het plangebied Sloterdijk III deels een zichtlocatie vanaf de A5 wordt.

*Beantwoording:*

*Kavels en gebouwen die in het zicht vanaf de Westrandweg komen te liggen, vragen om een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing. Er wordt in dat kader dit jaar nog een richtlijn voor de gewenste architectuur langs de weg opgesteld. Omdat het gaat om schaarse locaties, worden er tevens hogere eisen gesteld aan de dichtheid (een hogere FSI) dan aan de verder van de Westrandweg gelegen locaties.*

Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (email d.d. 20 juli 2012):

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude constateert dat binnen het bedrijvengebied Sloterdijk, vooral bedoeld voor bedrijvigheid in diverse milieucategorieën, ook de bestemmingen "Detailhandel" en "Gemengd" voorkomen. Met name de bestemming "Gemengd" laat een combinatie toe van detailhandel en bedrijvigheid zoals die in de rest van het plangebied voorkomt. Gezien de huidige vastgoedmarkt acht de gemeente dit een juiste keuze. De motivering in de toelichting voor detailhandel op die locatie wordt evenwel spaarzaam geacht. De suggestie wordt dan ook gedaan deze motivering te versterken.

*Beantwoording:*

*Het toestaan van perifere detailhandel op de gronden met de bestemming "Detailhandel" en "Gemengd" (in het zuidoostelijke deel van het plangebied) is in overeenstemming met het detailhandelsbeleid zoals dat op 23 mei 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld (de nota "Amsterdam*

*Sloterdijk III (vastgesteld)*

*winkelstad: een kwaliteit aan winkelgebieden").*

Waternet (brief d.d. 20 augustus 2012):

Waternet verzoekt (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) het hoofdstuk "Regelgeving" voor de waterparagrafen in de verschillende bestemmingsplannen voor het gebied Sloterdijk te stroomlijnen. Verzocht wordt het "Plan Gemeentelijke Watertaken Amsterdam" (Breed Water) en het "Waterbeheerplan 2010-2015" in deze paragraaf op te nemen. Tevens verzoekt Waternet om beleid dat niet van toepassing is op het plangebied, ook niet te vermelden (bijvoorbeeld de Kader Richtlijn Water). Het Hoogheemraadschap heeft sinds december 2011 een nieuwe Keur. Daarom moeten alle verwijzingen naar de Keur 2009 worden verwijderd.

*Beantwoording:*

*De plantoelichting is in de gevraagde zin aangepast.*

Waternet wijst er (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) op dat de concept-legger van de primaire waterkering aan de Spaarndammerdijk ter inzage ligt.

*Beantwoording:*

*Er is hiervan kennisgenomen.*

Waternet wijst (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) op de nota "Waterbestendige stad, regio Amsterdam", één van de zes gebiedspilots in het Deltaprogramma Veiligheid waarin de noodzaak en consequenties van nieuwe waterveiligheidsnormen en de toepasbaarheid van de zogenaamde meerlaagseveiligheidsbenadering zijn onderzocht. In de "Waterbestendige stad" is ook gekeken naar het Westelijk Havengebied. Op grond van een risicoanalyse zijn oplossingsrichtingen geanalyseerd om de waterveiligheid op lokaal niveau te verbeteren. Het gaat hierbij onder andere om de volgende oplossingsrichtingen:

- Beschermen van bestaande vitale risicovolle objecten op perceels- of gebouwniveau;
- Perceelsgewijs voldoende ophogen.

De conclusie is dat voor het Westelijk Havengebied met eenvoudige oplossingen veel kan worden bereikt om de bescherming bij een overstroming te vergroten. De herziening van de bestemmingsplannen voor het gebied Sloterdijk is een uitgelezen kans om de bovengenoemde oplossingsrichtingen in de praktijk te brengen.

*Beantwoording:*

*Er wordt in de toelichting aandacht besteed aan de nota "Waterbestendige stad". Het bestemmingsplan is naar de mening van de gemeente echter niet het instrument om (via planregels en/of de plankaart) het in de nota verwoorde streven af te dwingen. Het bestemmingsplan laat wel ruimte voor de beoogde maatregelen.*

Waternet wijst er (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) op dat een deel van de riolering eigendom is van het Hoogheemraadschap en een ander deel eigendom is van de gemeente Amsterdam. Er wordt tevens op gewezen dat er in het gebied Sloterdijk III een rioolwaterzuiveringsinstallatie aanwezig is. Deze zuivering behandelt het grootste deel van het afvalwater van Amsterdam. Een andere zuivering van Amsterdam ligt net buiten het gebied Sloterdijk III. Er lopen meerdere leidingen naar deze zuiveringen. Deze leidingen zijn van essentieel belang voor de afvoer van het rioolwater uit Amsterdam naar de rioolwaterzuiveringsinstallaties. Een deel van deze leidingen heeft

een diameter groter dan één meter. Deze leidingen dienen te allen tijde bereikbaar en direct vrij toegankelijk te zijn voor onderhoud en voor reparaties in geval van calamiteiten. Het is voor goed beheer van de leidingen van groot belang dat wordt voorkomen dat invloeden van buiten het functioneren van de leidingen verstoren. Vanwege de grootte en het belang van de persleidingen heeft Waternet aan weerszijden daarvan (gemeten vanuit het hart) een vrije strook van vijf meter nodig. Waternet wijst er tevens op dat er in het gebied Sloterdijk meerdere rioolgemaal staan. Deze rioolgemaal pompen het afvalwater in de afvalwaterpersleiding. Voor een goede beheersbaarheid van de rioolgemaal heeft Waternet aan weerszijden (gemeten vanaf de zijkant van de objecten) een vrije strook van twee en een halve meter nodig. Om het functioneren van de afvalwatertransportleidingen en de rioolgemaal te kunnen garanderen, verzoekt Waternet de leidingen en de objecten in het bestemmingsplan op te nemen.

*Beantwoording:*

*De rioolwaterwaterzuiveringsinstallatie in het plangebied heeft de bestemming "Bedrijf -1" gekregen. Er zijn op de gronden met die bestemming bedrijven in de milieucategorieën 2 tot en met 5 toegestaan zoals vermeld in de bij de regels behorende Staat van Inrichtingen. Rioolwaterzuiveringsinstallatie worden in die Staat van Inrichtingen tot maximaal categorie 5 gerekend. De installatie is derhalve van een passende bestemming voorzien.*

*Er is voor gekozen uitsluitend de leidingen waarbij externe veiligheidsaspecten spelen en waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is op de plankaart van een dubbelbestemming danwel aanduiding te voorzien. Dit betreft voornamelijk uitsluitend buisleidingen met een druk vanaf 16 bar voor het transport van aardgas en vloeibare brandstoffen. Het functioneren van riool- en waterleidingen is op een andere wijze veiliggesteld; deze leidingen behoeven naar de mening van de gemeente geen nadere regeling in het bestemmingsplan.*

Waternet constateert (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) dat in paragraaf 9.3 van de plantoelichting de aanleg van divers nieuw water wordt omschreven. Er wordt verzocht voor ieder water aan te geven binnen welk bestemmingsplan het valt en hoe het zich verhoudt tot de totale compensatieverplichting. Waternet raadt aan dit in tabelvorm te doen en ook te verwijzen naar de watervergunning uit 2008.

*Beantwoording:*

*De in de genoemde paragraaf vermelde watercompensatie vindt uitsluitend plaats binnen het plangebied Sloterdijk III. Voorts voorzien alle bestemmingen in de mogelijkheid voldoende oppervlaktewater te realiseren.*

Waternet constateert voorts (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) dat in dezelfde paragraaf wordt vermeld dat de "verharding met maximaal 70 hectare toeneemt, waardoor 7 hectare oppervlaktewater aangelegd moet worden. In het gebied was reeds 3,9 hectare oppervlaktewater aanwezig". Waternet verzoekt de laatste zin uit deze passage te verwijderen omdat deze niet relevant is voor de plicht tot compensatie bij toename van verhard oppervlak.

*Beantwoording:*

*De bedoelde zinsnede is geschrapt.*

Waternet verzoekt (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) de verwijzing in dezelfde paragraaf naar de "Richtlijn voor het lozen van regen- grond- en leidingwater" van het Hoogheemraadschap te verwijderen. Deze is niet langer geldig en vervangen door het "Handboek

*Sloterdijk III (vastgesteld)*

Hemelwater" en de "Handreiking Stedelijk Grondwater".

*Beantwoording:*

*De verwijzing naar de genoemde richtlijn is uit de toelichting geschrapt.*

Waternet verzoekt (namens Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) de zin "Om ingrepen in en rond de waterkering te mogen uitvoeren is een ontheffing van de Keur nodig" uit dezelfde paragraaf te verwijderen. Gevraagd wordt deze te vervangen door: "Veel handelingen in en nabij de kern- en (buiten)beschermingszones van waterkeringen zijn verboden. Sommige handelingen kunnen op basis van de Keur door het bestuur van het Hoogheemraadschap AGV vergund worden."

*Beantwoording:*

*De toelichting is in de gevraagde zin aangepast.*

Waternet wijst er (namens de gemeente Amsterdam) op dat zij verantwoordelijk is voor de levering van water in onder andere Amsterdam. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor het rioolbeheer, de grondwaterzorgtaak en het nautisch beheer van vaarwegen in Amsterdam. Vanuit deze taken vraagt Waternet aandacht voor de drink- en industriewatervoorziening in het gebied Sloterdijk. Met name de leidingkalibers 200 mm en groter zijn bepalend voor de leveringszekerheid van de drink- en industriewatervoorziening. In het plangebied Sloterdijk III liggen aan de zuid- en oostzijde twee 700 mm industriewaterleidingen. In het gebied liggen tevens een 200 mm en een 315 mm PVC en een 300 mm GN. Waternet pleit ervoor deze leidingen zoveel mogelijk te ontzien in het bestemmingsplan, ten eerste om de leveringszekerheid te kunnen blijven garanderen, ten tweede om hoge verlegging-/vervangingskosten te voorkomen. Daarbij komt nog dat het in de ondergrondse infrastructuur steeds moeilijker wordt een passend tracé te reserveren, met name voor leidingen van dit kaliber. Waternet gaat ervan uit dat zij bij ingrijpende wijzigingen voor wat betreft herstructurering van de infrastructuur en/of uitgifte van grond ten behoeve van bedrijven en/of nieuwbouw in het gebied de gemeentelijke Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) via de Coördinatie Commissie Uitvoering Werken in de Openbare Ruimte (COCUWO) worden geconsulteerd.

*Beantwoording:*

*Er is voor gekozen uitsluitend de leidingen waarbij externe veiligheidsaspecten spelen en waarop het Besluit externe veiligheid buisleidingen van toepassing is op de plankaart van een dubbelbestemming danwel aanduiding te voorzien. Dit betreft voorsnog uitsluitend buisleidingen met een druk vanaf 16 bar voor het transport van aardgas en vloeibare brandstoffen. Het functioneren van riool- en waterleidingen is op een andere wijze veiliggesteld zoals Waternet ook zelf in de reactie aangeeft. Deze leidingen behoeven naar de mening van de gemeente geen nadere regeling in het bestemmingsplan.*

Hoogheemraadschap Rijnland (brief d.d. 9 augustus 2012):

Het Hoogheemraadschap wijst erop dat in 2008 een grenscorrectie in werking is getreden waarbij beheer en onderhoud van gronden/wateren in Amsterdam-West zijn overgedragen aan het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Dientengevolge is het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht in het kader van het overleg betreffende bestemmingsplannen aanspreekpartner voor het plangebied Sloterdijk III.

*Beantwoording:*

*De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

Gasunie (brief d.d. 15 augustus 2012)

De Gasunie wijst erop dat er in het plangebied vier regionale en twee hoofdaardgastransportleidingen liggen. Er ligt in het plangebied ook een buiten bedrijf zijnde leiding van voorheen de Hoogovens. Deels binnen de dubbelbestemming "Leiding-Gas" liggen voorts vier afsluiterschema's met omloop- en afblaasleidingen. Ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van het gevaar voor personen en goederen dient de belemmeringsstrook ter hoogte van de afsluiterschema's en de omloop- en afblaasleidingen 4 meter aan weerszijden van de afblaasleidingen te zijn. Het doel is te voorkomen dat werkzaamheden plaatsvinden en bebouwing wordt gerealiseerd te dicht op allerlei ondergrondse omloop- en afblaasleidingen van de afsluiterschema's. Hiermee dient bij de planontwikkeling rekening te worden gehouden. Omdat afsluiterschema's c.a. vallen onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen dienen ze als zodanig te worden bestemd.

*Beantwoording:*

*De dubbelbestemming "Leiding-Gas" is ter plekke van de afsluiterschema's in de gevraagde zin verbreed.*

De Gasunie verzoekt om de bouwregels bij de dubbelbestemming "Leiding-Gas" in die zin aan te passen dat bouwwerken ten dienste van de leiding zonder meer kunnen worden gerealiseerd. De Gasunie verzoekt tevens de planregels bij de bestemming "Leiding-Gas" in de verschillende bestemmingsplannen voor het gebied Sloterdijk te uniformeren.

*Beantwoording:*

*De bouwregels zijn in de gevraagde zin aangepast en geüniformeerd.*

De Gasunie constateert dat burgemeester en wethouders de bestemmingen "Detailhandel" en "Gemengd" kunnen wijzigen ten behoeve van de vestiging van twee hotels. Naar de mening van de Gasunie wordt met deze wijzigingsbevoegdheid onvoldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van de twee gastransportleidingen in het desbetreffende deel van het plangebied. De Gasunie verzoekt de voorwaarden bij de desbetreffende wijzigingsbevoegdheid als volgt aan te vullen:

- voordat tot wijziging wordt overgegaan schriftelijk advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder;
- in het wijzigingsplan een verantwoording is opgenomen ten aanzien van de externe veiligheid voor wat betreft het groepsrisico;
- geen strijdigheid mag optreden met het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

*Beantwoording:*

*De desbetreffende voorwaarden zijn in de gevraagde zin aangevuld.*

Kamer van Koophandel (brief d.d. 12 september 2012):

De Kamer van Koophandel adviseert om het noordoostelijke deel van het plangebied te behouden als strategische voorraad voor zwaardere bedrijvigheid en geen andere functies toe te staan. Er wordt gewezen op de externe veiligheidscontour rondom Oiltanking. Er ligt een aanvraag bij de provincie om deze contour te vergroten. Volgens de Kamer van Koophandel wordt hiermee in het plan geen rekening gehouden.

*Beantwoording:*

*Er is aan het noordelijke deel van het plangebied nagenoeg volledig de bestemming "Bedrijf - 1"*

*Sloterdijk III (vastgesteld)*



*toegedacht. Dit betekent dat de milieucategorieën 2 tot en met 5 zijn toegestaan. Dit betreft dus de "zwaardere" categorieën met uitsluiting van de "lichtste" categorie. Voor het overige wordt verwezen naar de onderstaande beantwoording van de gelijklopende reactie van de Ondernemersvereniging ORAM.*

De Kamer van Koophandel adviseert voorts de kavels 5380-5400 vrij te houden als strategische voorraad met het oog op de toekomstige uitbreidingsplannen van de haven.

*Beantwoording:*

*Er wordt verwezen naar de onderstaande beantwoording van de gelijklopende reactie van de Ondernemersvereniging ORAM.*

Ondernemersvereniging ORAM (brief d.d. 10 september 2012):

De ORAM is van mening dat de kavels in het noordoosten van het plangebied nabij Oiltanking niet geschikt zijn voor een breed scala aan functies. Dit hangt volgens de ORAM samen met de externe veiligheidscontour rondom Oiltanking. Er wordt gewezen op de aanvraag bij de provincie voor een grotere veiligheidscontour rondom Oiltanking om uitbreiding van het bedrijf mogelijk te maken. Hiermee is volgens de ORAM geen rekening gehouden.

*Beantwoording:*

*De huidige plaatsgebonden (PR)  $10^{-6}$  contour rondom Oiltanking blijft buiten de grens van het bestemmingsplan "Sloterdijk III". Er is in het voorontwerpbestemmingsplan "Amerikahaven" een ruimere "veiligheidszone-bevi" rondom Oiltanking aangegeven die wel een klein deel van het plangebied Sloterdijk III omvat. Dit betreft overigens de noordwesthoek van het plangebied (en niet de noordoosthoek). De provincie heeft in het overleg met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan "Amerikahaven" niet gemeld dat deze bevi-veiligheidszone rondom Oiltanking ruimer zou moeten zijn. Binnen deze "veiligheidszone-bevi" (dus uitsluitend in de uiterste noordwesthoek van het plangebied) gelden de volgende regels ten aanzien van de vestiging van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen):*

*Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" niet toegestaan. Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning hiervan afwijken ten behoeve van de vestiging of uitbreiding van beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" zonder dat er sprake is van een toename van het aantal personen, mits:*

- a. voldaan wordt aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen;*
- b. zelfredzaamheid is aangetoond als bedoeld in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort, mede gelet op de maatgevende ongevalsscenario's;*
- c. de brandweer om advies is gevraagd.*

*Aldus wordt bereikt dat kwetsbare en beperkt kwetsbare functies op afstand van Oiltanking worden gehouden en daarmee aanpassing/uitbreiding van Oiltanking niet wordt belemmerd.*

De ORAM adviseert voorts de kavels met de havennummers 5380-5400 vrij te houden als strategische voorraad. Hiermee kunnen toekomstige uitbreidingsplannen en/of vrijgave voor havenindustrie mogelijk worden gemaakt.

*Beantwoording:*

*Het al dan niet vrijhouden van kavels als strategische voorraad is vooral een kwestie van de fasering*

*van de gronduitgifte en raakt niet de bestemming c.a. als zodanig. Er zijn nog voldoende geschikte lege kavels om toekomstige uitbreidingsplannen en/of vrijgave voor havenindustrie mogelijk te maken. De mogelijke belangen van de Haven kunnen worden meegenomen in de reguliere overleggen met de Projectorganisatie Westpoort.*

Haven Amsterdam (brief d.d. 20 september 2012):

Haven stemt ermee in dat woonboten expliciet worden uitgesloten zodat deze geluidgevoelige functie geen belemmering zal vormen voor de bedrijven in Westpoort.

*Beantwoording:*

*Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.*

Haven vraagt zich af of bij de prognoses ten behoeve van de luchtkwaliteitsberekeningen rekening is gehouden met de groei van de haven conform de Havenvisie gemeente Amsterdam.

*Beantwoording:*

*Er is bij de luchtkwaliteitsrapportage uitgegaan van een studiegebied dat ook het beheersgebied van Haven Amsterdam omvat. Daarbij zijn de (ontwerp)bestemmingsplannen voor het havengebied uitgangspunt geweest. Deze ontwerpbestemmingsplannen zijn op hun beurt gebaseerd op de Havenvisie.*

Haven constateert dat een aantal woningen wordt toegestaan. Deze woningen kunnen volgens Haven beperkingen opleveren in geval van vergunningverlening en bij toetsing en handhaving van milieuregels. Aldus kan de aanwezigheid van deze woningen een bedreiging voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid in Westpoort opleveren. Haven verzoekt een wijzigingsbevoegdheid op te nemen in die zin dat de aanduiding als bedrijfswoning kan vervallen in geval van feitelijke en duurzame beëindiging van bewoning.

*Beantwoording:*

*Dit betreft bestaande bedrijfswoningen (37 adressen). Er is een wijzigingsbevoegdheid in de door Haven voorgestelde zin opgenomen.*

Haven verzoekt rekening te houden met de uitbreidingsplannen van Oiltanking; dit bedrijf heeft bij het provinciebestuur een aanvraag om een nieuwe milieuvergunning ingediend. De daarbij behorende contouren worden momenteel berekend. Deze nieuwe contouren dienen volgens Haven op de plankaart te worden opgenomen.

*Beantwoording:*

*De huidige plaatsgebonden risico (PR)  $10^{-6}$  rondom Oiltanking ligt buiten het onderhavige plangebied Sloterdijk III. Er is in het bestemmingsplan "Amerikahaven" rondom Oiltanking een ruimere "veiligheidszone-bevi" aangeduid die een klein deel van de noordwestelijke hoek van het onderhavige plangebied "Sloterdijk III" omvat. Deze "veiligheidszone-bevi" is ruimer dan de actuele PR  $10^{-6}$  contour om aldus het desbetreffende bedrijf Oiltanking aanpassingsruimte c.q. uitbreidingsruimte te geven. Binnen deze "veiligheidszone-bevi" gelden de volgende regels ten aanzien van de vestiging van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen):*

*Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten zijn binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" niet toegestaan. Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning hiervan afwijken ten*

*Sloterdijk III (vastgesteld)*

*behoefte van de vestiging of uitbreiding van beperkt kwetsbare objecten binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone-bevi" zonder dat er sprake is van een toename van het aantal personen, mits:*

- a. voldaan wordt aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen;*
- b. zelfredzaamheid is aangetoond als bedoeld in de Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort, mede gelet op de maatgevende ongevalsscenario's;*
- c. de brandweer om advies is gevraagd.*

*Aldus wordt bereikt dat kwetsbare en beperkt kwetsbare functies op afstand van Oiltanking worden gehouden en daarmee aanpassing/uitbreiding van Oiltanking niet wordt belemmerd.*

*Er wordt nog bezien of er aanleiding is voor een ruimere "veiligheidszone-bevi" rondom Oiltanking op de plankaart "Amerikahaven" en daarmee ook op de plankaart "Sloterdijk III" gelet op de vergunningaanvraag van Oiltanking. Vooralsnog is de omvang van de zone niet gewijzigd.*

Haven mist de veiligheidszone langs relevante transportroutes conform het recent vastgestelde Amsterdamse Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid zoals die wel is opgenomen in het bestemmingsplan "Sloterdijk".

*Beantwoording:*

*De op de plankaart aangegeven gebiedsaanduiding "veiligheidszone" valt in het bestemmingsplan "Sloterdijk" samen met diverse gemengde bestemmingen die tevens voorzien in diverse functies voor minder zelfredzame personen. Met genoemde gebiedsaanduiding wordt in aanvulling op die gemengde bestemmingen beoogd de vestiging van objecten voor beperkt zelfredzame functies uit te sluiten langs de relevante transportroutes binnen dat plangebied. Het onderhavige plangebied "Sloterdijk III" kent binnen de stroken langs de relevante transportroute uitsluitend de bestemmingen "Bedrijf", "Detailhandel", "Gemengd" en "Groen"; deze bestemmingen voorzien - anders dan de gemengde bestemmingen in het plangebied "Sloterdijk" - niet in functies die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen. Het uitvoeringsbeleid is dan ook niet van toepassing.*

Haven verzoekt in de toelichting melding te maken van de Windvisie Westpoort en de daarin verwoorde ordeningsprincipes en spelregels. Het gaat vooralsnog om zoeklocaties, zodat deze volgens Haven nog niet kunnen worden opgenomen op de plankaart.

*Beantwoording:*

*Er wordt in de toelichting melding gemaakt van de Windvisie Westpoort (zie Hoofdstuk 13 Duurzaamheid). Overigens voorziet het bestemmingsplan niet in nieuwe winturbines; het plan voorziet ook niet in een "upgrade" van de in het plangebied aanwezige windturbine.*

Haven wijst erop dat het gebied waarop de Waterbank betrekking heeft, beperkt is tot het beheersgebied van Haven Amsterdam; het Sloterdijk gebied behoort daar niet toe. Het Sloterdijkgebied behoort wel tot hetzelfde watersysteem als het gebied van Haven Amsterdam. Haven zal als beheerder van de Waterbank kosten in rekening brengen bij de initiatiefnemer van een bouwplan waarmee extra oppervlakte wordt verhard.

*Beantwoording:*

*Deze opmerking van Haven is in de toelichting vermeld.*

Haven wijst er naar aanleiding van het in de toelichting gestelde over de soortenbescherming op dat er een nieuwe generieke ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is aangevraagd. Deze aanvraag

heeft overigens geen betrekking op het plangebied Sloterdijk III.

*Beantwoording:*

*De desbetreffende passage in de toelichting is aangepast.*

### **16.2.2 Behandeling van zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 6 december 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn gedurende de termijn zienswijzen ingediend door:

1. Rijkswaterstaat Noord-Holland, Toekanweg 7, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem (brief van 10 januari 2013);
2. Waternet, Korte Ouderkerkerdijk 7, Postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam (brief van 16 januari 2013);
3. Oiltanking Amsterdam BV, Heining 100 te Amsterdam, vertegenwoordigd door Boot Haeser Walraven Advocaten, Stationsplein 45, Postbus 19265, 3001 BG Rotterdam (brief van 16 januari 2013);
4. Fortress Projectontwikkeling BV en HTK Westpoort BV, Haringvliet 98 te Rotterdam, vertegenwoordigd door Straatman Koster Advocaten, WTC Beursplein 37, Postbus 30073, 3001 DB Rotterdam (brief van 16 januari 2013).

De zienswijzen zijn toegevoegd als bijlage Bijlage 16 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk III.

Er wordt voor de beantwoording van deze zienswijzen verwezen naar bijlage Bijlage 17 Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk III.