

## Sloterdijk II

## Inhoudsopgave

|                    |                                                                 |           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b> |                                                                 | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk1</b>  | <b>Inleiding</b>                                                | <b>7</b>  |
| 1.1                | Aanleiding                                                      | 7         |
| 1.2                | Bevoegdhedenverdeling                                           | 7         |
| <b>Hoofdstuk2</b>  | <b>Plankader</b>                                                | <b>9</b>  |
| 2.1                | Beschrijving van het plangebied                                 | 9         |
| 2.2                | Geschiedenis van het plangebied                                 | 10        |
| 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                                                | 14        |
| 3.4                | Gemeentelijk beleid                                             | 16        |
| <b>Hoofdstuk4</b>  | <b>Ruimtelijk kader</b>                                         | <b>19</b> |
| 4.1                | Stedenbouwkundige aspecten                                      | 19        |
| 4.2                | Functionele aspecten                                            | 20        |
| <b>Hoofdstuk5</b>  | <b>Verkeer en parkeren</b>                                      | <b>21</b> |
| 5.1                | Autoverkeer                                                     | 21        |
| 5.2                | Openbaar vervoer                                                | 22        |
| 5.3                | Langzaam verkeer                                                | 22        |
| 5.4                | Parkeren                                                        | 22        |
| <b>Hoofdstuk6</b>  | <b>Geluid</b>                                                   | <b>25</b> |
| 6.1                | Industriegeluid                                                 | 25        |
| 6.2                | Wegverkeergeluid                                                | 25        |
| 6.3                | Spoorweggeluid                                                  | 26        |
| <b>Hoofdstuk7</b>  | <b>Luchtkwaliteit</b>                                           | <b>27</b> |
| 7.1                | Algemeen                                                        | 27        |
| 7.2                | Resultaten onderzoek                                            | 27        |
| <b>Hoofdstuk8</b>  | <b>Externe veiligheid</b>                                       | <b>31</b> |
| 8.1                | Algemeen                                                        | 31        |
| 8.2                | Resultaten onderzoek risicobedrijven                            | 33        |
| 8.3                | Resultaten onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over weg/spoor | 38        |
| 8.4                | Resultaten onderzoek buisleidingen                              | 40        |
| 8.5                | Resultaten onderzoek windturbines en overige risicobronnen      | 42        |
| 8.6                | Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland                           | 43        |
| <b>Hoofdstuk9</b>  | <b>Bodem</b>                                                    | <b>45</b> |
| <b>Hoofdstuk10</b> | <b>Water</b>                                                    | <b>47</b> |
| 10.1               | Algemeen                                                        | 47        |
| 10.2               | Beleid en regelgeving                                           | 47        |

|                    |                                                       |           |
|--------------------|-------------------------------------------------------|-----------|
| 10.3               | Beschrijving effecten                                 | 51        |
| <b>Hoofdstuk11</b> | <b>Natuur</b>                                         | <b>55</b> |
| 11.1               | Algemeen                                              | 55        |
| 11.2               | Resultaten onderzoek                                  | 55        |
| <b>Hoofdstuk12</b> | <b>Archeologie en cultuurhistorie</b>                 | <b>57</b> |
| 12.1               | Algemeen                                              | 57        |
| 12.2               | Resultaten archeologisch onderzoek                    | 57        |
| 12.3               | Cultuurhistorie                                       | 58        |
| <b>Hoofdstuk13</b> | <b>Luchthavenindelingbesluit Schiphol</b>             | <b>59</b> |
| <b>Hoofdstuk14</b> | <b>Duurzaamheid</b>                                   | <b>61</b> |
| <b>Hoofdstuk15</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>                    | <b>63</b> |
| 15.1               | Algemeen                                              | 63        |
| 15.2               | Artikelgewijze toelichting                            | 63        |
| <b>Hoofdstuk16</b> | <b>Handhaving</b>                                     | <b>67</b> |
| <b>Hoofdstuk17</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                    | <b>69</b> |
| <b>Hoofdstuk18</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>               | <b>71</b> |
| 18.1               | Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening | 71        |
| 18.2               | Behandeling van zienswijzen                           | 76        |



# Toelichting



## **Hoofdstuk 1          Inleiding**

### **1.1      Aanleiding**

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt twee delen van het bestemmingsplan "Westhaven e.o.", vastgesteld door de gemeenteraad op 25 november 1998 en goedgekeurd door gedeputeerde staten van Noord-Holland bij besluit van 22 juni 1999), alsmede de eerste herziening ervan (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 januari 2000, goedgekeurd door gedeputeerde staten bij besluit van 12 mei 2000).

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

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet eveneens in standaardisering, hetgeen inhoudt dat plankaart en planregels in overeenstemming zijn gebracht met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen van het (toenmalige) Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Het bestemmingsplan wordt in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Ook hierbij geldt dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen is gevolgd. Het bestemmingsplan zal eveneens voor een ieder via internet digitaal beschikbaar zijn.

### **1.2      Bevoegdhedenverdeling**

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





## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied "Sloterdijk II" bestaat, ten gevolge van de verdeling Haven/Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, uit twee niet aaneengesloten delen.

Het westelijke deel van het plangebied "Sloterdijk II" wordt begrensd door:

- aan de noordzijde door de grens van het plangebied "Westrandweg - 2e Coentunnel" (ter plaatse van de Basisweg);
- aan de oostzijde en zuidzijde door de grens van het plangebied "Teleport" (ter plaatse van respectievelijk de Kastrupstraat en de zuidzijde van het talud ten zuiden van de spoorlijn richting Zaanstad/Haarlem); voor dit plangebied wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid;
- aan de westzijde door de grens van het plangebied "Sloterdijk III" (ter plaatse van de Seineweg) waarvoor eveneens een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid.

Dit deel van het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 32 ha. Het plangebied behoort tot het exploitatiegebied van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA).

Het noordoostelijke deel van het plangebied "Sloterdijk II" wordt begrensd door:

- aan de noord- en westzijde door de grens van het plangebied "Westhaven" waarvoor een bestemmingsplan in voorbereiding is;
- aan de zuidoostzijde door de grens van het plangebied "Westrandweg - 2e Coentunnel".

Dit deel van het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 8 ha. Het plangebied behoort tot het exploitatiegebied van het Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam (OGA).



### *situering plangebied Sloterdijk II*

Het westelijke deel van het plangebied is bebouwd met bedrijfsgebouwen c.a. van (met een enkele uitzondering) maximaal twee bouwlagen. Parkeren vindt plaats op eigen terrein op maaiveld en langs de openbare weg. Dit deel van het plangebied wordt aan de westzijde vanaf de Basisweg via de Seineweg in beide richtingen ontsloten. Het autoverkeer kan via de aansluiting van de Kastrupstraat op de Basisweg het plangebied verlaten. Er is via de op korte afstand van het plangebied gelegen op-/afritten een aansluiting op het hoofdwegennet (in casu op toekomstige Westrandweg en op de A10 west).

Het noordoostelijke deel van het plangebied betreft het zuidelijke deel van het Vervoerscentrum met bebouwing van overwegend maximaal vier bouwlagen, alsmede het kantoor van Reed Business Media Amsterdam (direct ten noorden van het gebied Sloterdijk Centrum) dat 24 bouwlagen telt. Dit deel van het plangebied wordt ontsloten vanaf de Radarweg.

## **2.2 Geschiedenis van het plangebied**

Plangebied Sloterdijk II is gelegen in gedeelten van de voormalige Spieringhorner Binnenpolder, de Groote IJpolder en de Vennerpolder die zijn 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 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 dichtst 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 II tot stand. De aanleg van de Basisweg en de verlegde Haarlem-Amsterdam spoorlijn bepalen in hoge mate de stedenbouwkundige structuur van het bedrijventerrein. De prestedelijke polderstructuur is ten gevolge van deze werken en de bedrijfsbebouwing uitgewist.

## 2.3 Voorgaand planologisch kader

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt twee delen van het bestemmingsplan "Westhaven e.o." dat door de gemeenteraad op 25 november 1998 is vastgesteld, en bij besluit van 22 juni 1999 door gedeputeerde staten van Noord-Holland is goedgekeurd, alsmede de eerste herziening ervan (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 januari 2000, goedgekeurd door gedeputeerde staten bij besluit van 12 mei 2000).

De gronden in het westelijke deel van het plangebied waren daarin hoofdzakelijk bestemd voor "Industrie- en bedrijfsgebouwen met bijbehorende erven III" (BbIII). De gronden met deze bestemming waren aangewezen voor gebouwen en installaties ten dienste van industrie, handel en bedrijven (tot en met categorie 3 van de Lijst van Bedrijfstypen) met bijbehorende kantoor- en andere nevenruimten, erven, parkeervoorzieningen, ontsluitingswegen, ontsluitingssporen, groenvoorzieningen en water. De maximale bouwhoogte bedroeg 40 m; het maximaal bebouwingspercentage bedroeg 75%. Er mocht per bedrijfsvestiging maximaal 30% van de bruto vloeroppervlakte worden gebruikt ten behoeve van kantoorruimte. In het onderhavige deel van het plangebied mocht één gebouw worden gebruikt/opgericht ten behoeve van een partycentrum voor culturele en/of maatschappelijke doeleinden met een maximale vloeroppervlakte van 3000 m<sup>2</sup>. De gronden waren voor het overige bestemd voor "Groenvoorzieningen" (G) en "Spoorwegaal" (Vr).

De gronden in het noordoostelijke deel van het plangebied waren voor het grootste deel in het voorgaande bestemmingsplan "Westhaven" eveneens bestemd voor "Industrie- en bedrijfsgebouwen met bijbehorende erven III" (BbIII). De gronden in de zuidelijke punt van dit deel van het plangebied (ter plekke van het kantoor van Reed Business Media Amsterdam) had de bestemming "Kantoren". De maximale bouwhoogte bedroeg daar 90 meter; het maximale bebouwingspercentage was 80%.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De ontwerp 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 mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van 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.

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

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

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

#### *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**

#### *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.

#### *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.

#### *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**

#### *Metropoolregio Amsterdam*

#### *Sloterdijk II (vastgesteld)*

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 metropoolsamenwerking. 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 metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

### *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.

### *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.

### *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).

#### *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 Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit).

#### *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 watersysteemdoelen.

Zie verder ook Hoofdstuk 10 Water

### **3.4 Gemeentelijk beleid**

#### *Structuurvisie Amsterdam 2040*

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld.

Het westelijke deel van het plangebied "Sloterdijk II" wordt in de Structuurvisie aangemerkt als een "grootschalig bedrijventerrein, beperkte milieucontouren". Dergelijke bedrijventerreinen zijn speciaal bedoeld voor grootschalige en stadsverzorgende bedrijven tot maximaal milieucategorie 4.2 (eventueel met inwaartse zonering naast gemengde gebieden). Er mag geen zelfstandige kantoorontwikkeling plaatsvinden: per vestiging mag maximaal 30% van de vloeroppervlakte worden gebruikt als kantoorruimte (tot 2.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak per vestiging). Perifere en/of grootschalige detailhandel en leisure zijn onder voorwaarden toegestaan. Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen zijn toegestaan. Er mag geen open opslag plaatsvinden. Wonen is uitgesloten.

Het noordoostelijke deel van het plangebied (i.c. het zuidelijke deel van het Vervoerscentrum) wordt in de Structuurvisie ook aangemerkt als onderdeel van Sloterdijk II. Daarvoor gelden dus dezelfde beleidsuitgangspunten als in het vorenstaande verwoord.

#### *Visie Sloterdijken*

#### *Sloterdijk II (vastgesteld)*



Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam heeft op 9 maart 2004 de Visie Sloterdijken vastgesteld voor de hele werkgebiedenstrip Sloterdijken. In deze Visie Sloterdijken zijn de volgende hoofddoelstellingen geformuleerd:

- optimale benutting en optimalisering van de bereikbaarheid;
- intensivering van het grondgebruik/programma (binnen de gewenste functie) met een thematische clustering;
- selectief vestigingsbeleid c.q. strategische ruimtereservering;
- verbetering van de kwaliteit van de (openbare) buitenruimte en de relatie met de stad.

Er zal in Hoofdstuk 4 Ruimtelijk kader nader worden ingegaan op de stedenbouwkundige aspecten.

#### *Locatiebeleid*

De nota Locatiebeleid is in april 2008 door de gemeenteraad vastgesteld; het desbetreffende beleid is overgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal of regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken. Er is voor gekozen om de reeds eerder gehanteerde parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte op A-locaties en 1:125 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (Centraal Station, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer). B-locaties, zoals het onderhavige plangebied, liggen in de directe omgeving van ringlijn-/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram-/busnetwerk. Er wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen af te wijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten (zie verder ook paragraaf 5.4 Parkeren).

#### *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 kantorenvorraad 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 kantorenvorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad 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 kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en zal er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad 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.



## Hoofdstuk 4      Ruimtelijk kader

### 4.1      Stedenbouwkundige aspecten

Het westelijke deel van het plangebied (ten zuiden van de Westhaven) bestaat uit twee west-oost georiënteerde wegen: de Basisweg (aan de noordzijde) en de Rhoneweg (aan de zuidzijde) die onderling worden verbonden door zes noordzuid gerichte wegen. Aldus wordt dit deel van het plangebied opgedeeld in vier grotere bouwblokken en één kleiner bouwblok. Al deze bouwblokken zijn volledig ingevuld met bebouwing met overwegend twee bouwlagen en de daarbij behorende open ruimtes. Dit deel van het plangebied wordt aan de zuidzijde verder begrensd door de spoorlijnen Amsterdam-Haarlem en Amsterdam-Zaandam en het daarbij behorende noordelijke groene talud. Op dit talud bevindt zich bebouwing ten behoeve van het onderhoud van het spoor en het eveneens in het talud gelegen oefenterrein van een hondenclub. In de uiterste zuidwesthoek van het plangebied bevindt zich tussen de spoorlijnen een windturbine met een ashoogte van 65 meter.



*Rhoneweg (westelijk deel plangebied)*

Het noordoostelijke deel van het plangebied (ten noorden van Sloterdijk Centrum) maakt - gelet op de situering en de ontsluiting ervan vanaf de Radarweg - in ruimtelijk opzicht vooral deel uit van het ten noorden daarvan gelegen gebied van Haven Amsterdam. De hoge kantoorstoren van Reed Business Media in de zuidpunt van dit deel van het plangebied maakt in ruimtelijk opzicht vooral deel uit van het ten zuiden ervan gelegen Sloterdijk Centrum met de daar gelegen eveneens hoge bebouwing.



*Radarweg en kantoorgebouw Reed Business Media (noordoostelijk deel plangebied)*

## **4.2 Functionele aspecten**

Het overgrote deel van de bedrijvigheid kan worden gerangschikt onder de gebruikelijke bestemming "Bedrijf". Er is een aantal afwijkende functies (m.n. kantoren en horeca) die een specifieke bestemming danwel functieaanduiding vereisen (zie paragraaf 15.2.2.10 Diverse aanduidingen). Zie voor een overzicht van de in het plangebied aanwezige functies bijlage 1 Inventarisatie plangebied Sloterdijk II (bijgewerkt tot en met februari 2013).

## Hoofdstuk 5 Verkeer en parkeren

### 5.1 Autoverkeer

Het westelijke deel van het plangebied wordt aan de westzijde vanaf de Basisweg via de Seineweg in beide richtingen ontsloten. Het autoverkeer kan via de aansluiting van de Kastrupstraat op de Basisweg het plangebied verlaten. Er is via de op korte afstand van het plangebied gelegen op-/afritten een aansluiting op het hoofdwegennet (in casu op toekomstige Westrandweg en op de A10 west).

Het noordoostelijke deel van het plangebied wordt ontsloten vanaf de Radarweg die ook een korte verbinding biedt met de toekomstige Westrandweg en A10 west.

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 vrij hoog.

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

Er is vervolgens nog aanvullend onderzoek verricht naar de verhouding tussen de verkeersintensiteiten en verkeerscapaciteiten (de I/C verhouding). Daaruit is gebleken dat er in het onderhavige plangebied een capaciteitsprobleem zal ontstaan op de Radarweg ter plekke van de aansluiting op de Basisweg. Dit probleem vloeit voort uit de autonome ontwikkeling van de automobiliteit (gelet op het feit dat het capaciteitsprobleem blijkens het aanvullend onderzoek ontstaat zowel met als zonder de plannen voor de verdere ontwikkeling van Westpoort). De Radarweg ligt deels in het onderhavige plangebied. Het voorliggend bestemmingsplan zal ruimte bieden voor een eventuele herinrichting van het in het bestemmingsplan meegenomen deel van de Radarweg. Deze aanvulling op het Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied is als bijlage 3 Aanvulling Verkeersonderzoek Westelijk Havengebied (intensiteit/capaciteit) aan deze toelichting toegevoegd.

Er is in de voorgaande onderzoeken nog uitgegaan van de effecten van "Anders betalen voor mobiliteit" (oftewel rekeningrijden) op de toekomstige verkeersintensiteiten. In juli 2011 zijn berekeningen gemaakt voor verschillende peildata (eveneens voor de situatie exclusief en inclusief plan) uitgaande van de situatie zonder rekeningrijden ("gevoeligheidsanalyse"). Ook daarin is een uitsplitsing naar het onderhavige plangebied opgenomen. Dit leidt tot iets hogere verkeersintensiteiten op de verschillende wegvakken (zie bijlage 4 Aanvulling verkeersonderzoek Westpoort met name blz. 7, 17, 27, 37, 47, 57, 68 en 78). De achtergronden van deze "gevoeligheidsanalyse" zijn verwoord in de bijgevoegde Notitie Anders Betalen voor Mobiliteit (zie bijlage 5 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 Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit.

## **5.2 Openbaar vervoer**

Er bevinden zich in het westelijke deel plangebied langs de Basisweg bushaltes van bus 82 (Marnixstraat-IJmuiden) en spitsbus 231 (station Sloterdijk-Abberdaan/Sloterdijk III). Dit deel van het plangebied bevindt zich ook op korte afstand (300-1300 meter) van station Sloterdijk (metro en NS).

In het noordoostelijke deel van het plangebied bevinden zich geen bushaltes. Dit deel van het plangebied is eveneens gelegen op korte afstand (500-850 meter) van station Sloterdijk (metro en NS).

## **5.3 Langzaam verkeer**

Er ligt in het westelijke deel van het plangebied uitsluitend langs de Basisweg een vrijliggend fietspad. In het noordoostelijke deel van het plangebied ligt uitsluitend langs de Radarweg een vrijliggend fietspad.

## **5.4 Parkeren**

Er wordt in het westelijke deel van het plangebied geparkeerd op eigen terrein en in de openbare ruimte. Er is sprake van langsparkeren langs de Rhoneweg en van haaksparkeren langs de overige wegen. In het noordoostelijke deel van het plangebied wordt geparkeerd op eigen terrein en er wordt haaksgeparkeerd langs de Donauweg.

Locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen worden in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangemerkt als B-locatie. De nota Locatiebeleid is in april 2008 door de gemeenteraad vastgesteld; het desbetreffende beleid is overgenomen in de Structuurvisie. Er is voor gekozen om de reeds eerder gehanteerde parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt voor B-locaties als de onderhavige een parkeernorm voor kantoren en bedrijven in van 1:125 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte. Er wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen af te wijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten.

Er is voor wat betreft het voorliggende bestemmingsplan geen aanleiding om af te wijken van de bovengenoemde parkeernorm. Deze is dan ook in de planregels behorende bij de bestemmingen "Bedrijf" opgenomen. Er is terzake wel voorzien in een (binnenplanse) afwijkingsbevoegdheid tot ten hoogste één parkeerplaats op 100 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte.

Een deel van de groenstrook ten noorden van de spoorlijn is voorzien van de functieaanduiding "parkeerterrein". De desbetreffende gronden kunnen worden gebruikt voor ongebouwde parkeervoorzieningen. De exacte situering en het aantal parkeerplaatsen zullen in nader overleg met toekomstige gebruikers (m.n. een aantal publiektrekkende functies, zoals

uitgaansgelegenheden/partycentra) worden bepaald. De kosten van de aanleg en het beheer van de parkeervoorzieningen zullen voor rekening van deze gebruikers komen.



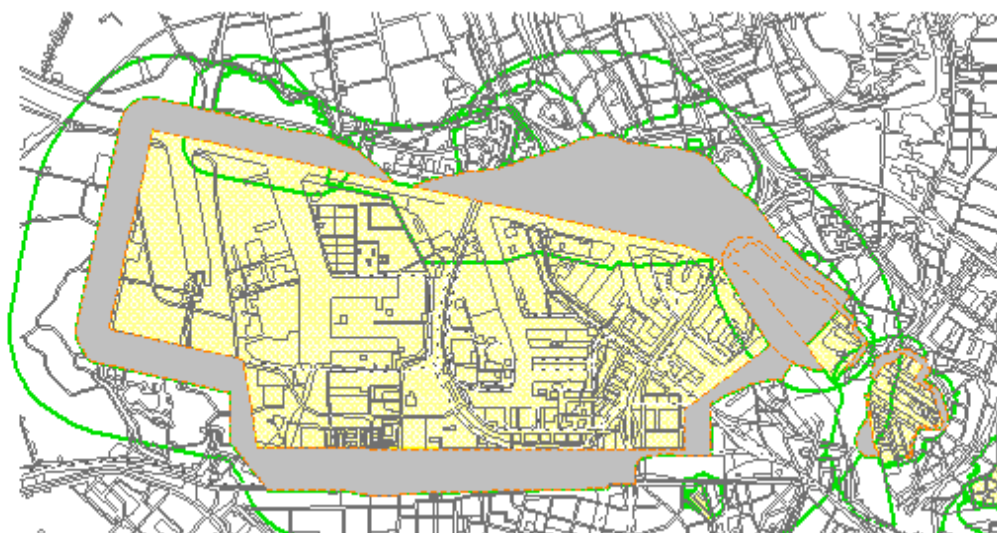


## Hoofdstuk 6      Geluid

### 6.1      Industriegeluid

Het plangebied "Sloterdijk II" maakt voor het overgrote deel onderdeel uit van het grotere geheel van het gezoneerde industrieterrein Westpoort. Het beschermingssysteem van de Wet geluidhinder waarborgt dat de geluidbelasting vanwege het hele industrieterrein Westpoort buiten de geluidzone rondom Westpoort niet hoger is dan 50 dB(A). Deze geluidszone blijft vooralsnog ongewijzigd; op dit moment wordt onderzocht in hoeverre de geluidszone 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. Derhalve kan geconcludeerd worden dat het industriegeluid geen extra onaanvaardbare effecten veroorzaakt ter plaatse van geluidsgevoelige objecten.

Uitsluitend het meest zuidelijke randje ter plaatse van het spoor valt buiten het gezoneerde terrein Westpoort. Dit randje behoort derhalve tot de op de plankaart aangeduide "geluidzone-industrie". Ter plekke worden geen geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt.



*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.

### 6.2      Wegverkeergeluid

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. Evenmin voorziet het bestemmingsplan in de aanleg van nieuwe wegen. Er behoeft terzake dus geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

### **6.3 Spoorweggeluid**

Het 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.

## Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit

### 7.1 Algemeen

Op grond van de Wet luchtkwaliteit dienen het effecten van bestemmingsplannen getoetst te worden op de grenswaarden voor (lucht)verontreinigende stoffen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit.

Het voorliggend bestemmingsplan is in die zin conserverend dat het plangebied in het voorgaande bestemmingsplan ook reeds overwegend voor bedrijven was bestemd. Op grond hiervan is de vestiging van bedrijven c.a. nu al toegelaten, zonder verdere toets aan de luchtkwaliteitseisen.

Verder wordt nog in algemene zin opgemerkt dat er gelet op het "blootstellingscriterium" geen aanleiding bestaat om de effecten van luchtkwaliteit in beeld te brengen (zie de Regeling beoordeling luchtkwaliteit). Dit criterium houdt in dat de luchtkwaliteit niet hoeft te worden berekend en gemeten op plaatsen waar geen significante blootstelling plaatsvindt. De blootstelling is niet significant indien de periode van blootstelling in relatie tot de middelingstijd van de grenswaarde (dus een uur, een dag of een jaar afhankelijk van grenswaarde) kort is. Op grond van dit blootstellingscriterium hoeft men dus de luchtkwaliteit niet te berekenen op plaatsen, zoals bermen, bushaltes, trottoirs, parkeerterreinen en dergelijken. Er bevinden zich in het plangebied geen locaties waar personen 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 met het oog op een goede ruimtelijke ordening onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit.

### 7.2 Resultaten onderzoek

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

#### *Onderzoek Ingenieursbureau Amsterdam*

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

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

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

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

*Ad 1*

Voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) laat het onderzoek zien dat de grenswaarde in de beschouwde jaren op geen van de onderzochte wegtracés wordt overschreden: noch in de autonome ontwikkeling noch bij realisatie van de plannen. Dit geldt zowel voor het lokale wegennet als het hoofdwegennet.

Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) 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 6 Actualisatie Luchtkwaliteitonderzoek Westpoort, Ingenieursbureau Amsterdam 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;

*Sloterdijk II (vastgesteld)*

- 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 westelijke 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 7 Actualisatie luchtkwaliteitsonderzoek, Peutz FA 19052-1-RA-001 24 juli 2012 aan deze toelichting toegevoegd.

#### *Industriële bronnen*

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



## Hoofdstuk 8 Externe veiligheid

### 8.1 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.

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

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

#### *Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort*

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

#### *Sloterdijk II (vastgesteld)*



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.

Kwestbare 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 8 Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort aan deze toelichting toegevoegd.

#### *Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam*

Dit plangebied valt 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. In dat verband is onderhavig bestemmingsplan getoetst aan de uitgangspunten van het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam en zijn de resultaten in dit hoofdstuk verwerkt.

Het Uitvoeringsbeleid is bijgevoegd als bijlage 9 Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

## **8.2 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.

De motivatie voor afwijkingen van de richtwaarde voor het PR wordt in paragraaf 8.2.3 beschreven. In paragraaf 8.2.4 is de 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. 21 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 10 Inventarisatie risico's externe veiligheid Sloterdijk II.

### **8.2.1 Risicovolle bedrijven in het plangebied**

#### Heijchroom (Rhoneweg 10)

Dit bedrijf valt onder het bevoegd gezag van de gemeente Amsterdam. Het bedrijf valt onder het BEVI, omdat de milieuvergunning de aanwezigheid van cyanidebaden mogelijk maakt. Het bedrijf maakt al bijna drie jaar geen gebruik van de vergunde cyanidebaden; deze baden zijn zelfs niet aanwezig. In december 2012 zal het vergunde recht om deze baden te gebruiken vervallen. De gemeente is momenteel met het bedrijf in overleg om te bekijken of het mogelijk is de baden nu al uit de milieuvergunning te halen. Als dat gebeurt, zal er geen sprake zijn van risicocontouren rondom het bedrijf.

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10-6 risicocontour een overlap heeft met de gronden met de bestemmingen "Bedrijf" en "Verkeer". De gebouwen die binnen deze contour vallen, zijn conform het BEVI te beschouwen als een beperkt kwetsbaar object. Vlakbij Heijchroom ligt op de hoek Rhoneweg/Humberweg een party-/congrescentrum dat te beschouwen is als een kwetsbaar object. Deze locatie ligt net buiten de PR 10-6 contour. Het bestemmingsplan voldoet derhalve aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico, maar wijkt af van de richtwaarde. Hiervoor is conform het BEVI een motivatie opgenomen in paragraaf 8.2.3.

Het invloedsgebied (250 meter) ligt buiten het eigen terrein en heeft een overlap met het plangebied Sloterdijk II (en met gronden direct buiten het plangebied). Dit deel van het plangebied betreft de bestemmingen "Bedrijf", "Groen", "Verkeer-1" en "Verkeer-2". Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico in de vigerende situatie ruim onder de oriëntatiewaarde ligt.

Binnen het invloedsgebied wordt het eerdergenoemde party-/congrescentrum bestemd. Hierdoor neemt de maximale personendichtheid binnen het invloedsgebied toe ten opzichte van de mogelijkheden conform het voorgaande bestemmingsplan. Uit de QRA blijkt dat het groepsrisico ook in de nieuwe situatie ruim onder de oriëntatiewaarde ligt, maar wel licht toeneemt door het partycentrum.

### **8.2.2 Risicovolle bedrijven buiten het plangebied**

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

#### Sonneborn (Mainhavenweg 6)

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

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10-6 risicocontour PR erg klein is en geheel binnen het eigen bedrijfsterrein ligt. De PR 10-6 contour heeft dus geen overlap met het plangebied Sloterdijk II. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico, omdat dit plan niet leidt tot de aanwezigheid van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze PR-contour.

#### *Sloterdijk II (vastgesteld)*

Het invloedsgebied van het groepsrisico (520 meter) ligt buiten het eigen terrein en omvat een zeer groot deel van het plangebied Sloterdijk II. Dit deel van het plangebied betreft gronden met de bestemmingen Bedrijf, Groen, Verkeer-1 en Verkeer-2. 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.

#### Noord-Europees Wijnopslag Bedrijf (Moezelhavenweg 10)

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

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10-6 risicocontour PR gedeeltelijk buiten het eigen bedrijfsterrein ligt, maar geen overlap heeft met het plangebied Sloterdijk II. 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.

Het invloedsgebied van het groepsrisico (290 meter) ligt buiten het eigen terrein en omvat een klein deel van de noordwest-kant van het plangebied Sloterdijk II. Dit deel van het plangebied betreft de bestemmingen Bedrijf, Groen en Verkeer-1. 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.

#### Caldic Nederland BV (Moezelhavenweg 12)

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

Uit de QRA blijkt dat de plaatsgebonden 10-6 risicocontour PR geen overlap heeft met het plangebied Sloterdijk II. 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.

Het invloedsgebied van het groepsrisico (380 meter) ligt buiten het eigen terrein en omvat een klein deel van de noordwest-kant van het plangebied Sloterdijk II. Dit deel van het plangebied betreft de bestemmingen Bedrijf, Groen en Verkeer-1. 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 blijft zeer ver buiten het plangebied Sloterdijk II. 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 onbeschermde blootstelling is volgens de QRA gelijk aan 4200 meter. Inmiddels is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) de rekenmethodiek voor de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen (PGS-15) geactualiseerd. Ten behoeve van het bestemmingsplan

"De Houthaven" zijn in november 2008 door AVIV nieuwe risicoberekeningen gemaakt met deze geactualiseerde rekenmethodiek. Daaruit bleek dat de maximale afstand tot 1% kans op overlijden gereduceerd was tot circa 1060 meter.

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

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. Het plangebied Sloterdijk II ligt op meer dan 2600 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.

### **8.2.3 Motivatie afwijken richtwaarde plaatsgebonden risico**

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

#### *Bestaande situaties*

In de bestaande (reeds bebouwde) situatie is voor het plangebied Sloterdijk II mogelijk sprake van afwijken van de richtwaarde bij het bedrijf Heijchroom. Het grootste risico bij dit bedrijf is, bekeken vanuit externe veiligheid, het vrijkomen van blauwzuurgas uit één van de cyanidehoudende baden indien er een brand ontstaat. Deze baden worden inmiddels in de praktijk niet meer gebruikt (en zijn ook niet aanwezig), maar aangezien de milieuvergunning ze nog wel mogelijk maakt moet vooralsnog rekening worden gehouden met het risico van deze baden bij ruimtelijke besluiten in de omgeving van Heijchroom.

De reeds aanwezige beperkt kwetsbare objecten zijn allemaal goed zelfredzame functies, ook in relatie tot het ongevalsscenario bij Heijchroom. Uit overleg met de brandweer is gebleken dat men verwacht dat de risico's van een brand niet erg veel anders zullen zijn door de aanwezigheid van de cyanidehoudende baden bij Heijchroom. In het geval van een brand (met of zonder vrijkomen van blauwzuurgas) is het belangrijk dat de nabijgelegen objecten snel ontruimd kunnen worden en dat de vluchtroutes van de risicobron af gericht zijn. Dat is hier aan de orde. In het algemeen zullen de aanwezigen goed zelfredzaam zijn. Bij een kleine brand zal het misschien niet eens nodig zijn om de omliggende panden te ontruimen, omdat de aanwezigen binnen de panden beter beschermd zijn tegen de invloeden van de brand dan daarbuiten. Ook hebben enkele panden (waaronder het party-/congrescentrum aan de Rhoneweg 14) mechanische ventilatie, zodat deze in geval van een calamiteit bij Heijchroom uitgeschakeld kan worden en wordt voorkomen dat eventuele giftige gassen het gebouw inkomen.

Op grond van bovenstaande argumenten vindt het bevoegd gezag het aanvaardbaar dat voor deze bestaande gevallen wordt afgeweken van de richtwaarde.

Er zal voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan worden nagaan of de vergunning van Heijchroom inmiddels is aangepast en het EV-risico is vervallen. Als dat het geval is, zal paragraaf 8.2.3 in zijn geheel kunnen vervallen en behoeft er ook niet alsnog een bevi-contour op de plankaart te worden ingetekend met bijbehorende planregels.

#### *Nieuwe situaties*

#### *Sloterdijk II (vastgesteld)*

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam stelt dat binnen de PR 10-6 contouren in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan. Op de plankaart is uitsluitend rondom een aantal in het plangebied "Westhaven" een "veiligheidszone - bevi" opgenomen (die groter is dan de desbetreffende contouren PR 10-6); het plangebied is slechts voor een zeer klein deel in deze "veiligheidszone - bevi" gelegen. Dit betreft uitsluitend gronden met de bestemming Verkeer-1. De planregels bij die bestemming voorzien niet in de realisering van kwetsbare en/of beperkt kwetsbare objecten.

#### **8.2.4 Verantwoording groepsrisico Bevi-bedrijven**

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

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

Het huidige groepsrisico ligt bij alle Bevi-bedrijven in en nabij het plangebied ruim 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.

##### *Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen*

Bronmaatregelen bij de reeds aanwezige Bevi-bedrijven worden niet genomen in het kader van dit bestemmingsplan. Het groepsrisico is immers overal lager dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe als gevolg van het plan. Bovendien voldoen deze risicobedrijven aan de stand der techniek die op het moment van vergunningverlening actueel was. De huidige risico's zijn reeds bij het afgeven van de vergunningen voor de risicobedrijven acceptabel bevonden door het bevoegd gezag. 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 bestemmingsplan voorziet niet in de vestiging van Bevi-bedrijven. Deze kunnen uitsluitend worden toegestaan via een bestemmingsplanherziening of via een besluit als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3. Het besluit tot toestaan van een nieuw Bevi-bedrijf wordt als specifiek beslispunt voorgelegd aan het bestuur. 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*

De invloedsgebieden van de Bevi-bedrijven hebben een overlap met de bestemmingen Bedrijf, Groen, Verkeer-1 en Verkeer-2. De hierin aanwezige personen zijn over het algemeen goed zelfredzaam.

In het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam is vastgelegd dat indien er sprake is van mogelijke snelle ongevalsscenario's met brandbaar gas (zoals LPG), nieuwe objecten bedoeld voor beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, bejaarden, zieken) buiten de 100% letaliteitsgrens van Bevi-bedrijven worden gesitueerd. De voor dit plangebied relevante bedrijven hebben geen snelle ongevalsscenario's en bovendien zijn er geen nieuwe objecten voor beperkt zelfredzame personen binnen de 100% letaliteitsgrens bestemd. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid.

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

In de onderstaande paragrafen 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 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. 21 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 10 Inventarisatie risico's externe veiligheid Sloterdijk II.

#### **8.3.1 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 en Basisnet Weg blijkt dat voor alle transportroutes in het plangebied Sloterdijk II geldt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10<sup>-6</sup> per jaar. Het plan voldoet daarmee aan de grens- en de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Het plangebied ligt zo goed als geheel binnen de risicozones van de huidige gevaarlijke stoffenroutes in Westpoort. Het plan ligt ook binnen de risicozone van de toekomstige Westrandweg. Binnen deze zones kunnen ruimtelijke ontwikkelingen effect hebben op het groepsrisico.

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 met betrekking tot 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 PR en GR. 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.

Omdat het groepsrisico in het toekomstige scenario boven de oriëntatiewaarde zou kunnen liggen geldt op grond van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

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

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

### **8.3.3 Verantwoording groepsrisicovervoer 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 voor transport over de weg. Tevens is voor zowel het spoor als de weg een toets aan het Amsterdamse Uitvoeringsbeleid externe veiligheid opgenomen.

#### *Het huidige en toekomstige groepsrisico*

##### Spoor

De huidige en toekomstige groepsrisico's voor transport over spoor liggen ver onder de oriëntatiewaarde. Op dit punt voldoet het plan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

##### 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 II 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 van het plangebied 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 risicoplaafond 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 -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 zijn daarom 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 binnen het plangebied zijn toegestaan zijn over het algemeen goed zelfredzaam. Er zijn geen objecten voor beperkt zelfredzame personen toegestaan.

## **8.4 Resultaten onderzoek buisleidingen**

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

Een rapport van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht Amsterdam d.d. 21 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 10 Inventarisatie risico's externe veiligheid Sloterdijk II.

### **8.4.1 Hoge druk aardgasleidingen**

Er liggen in of nabij 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 2012 heeft de DMB berekeningen uitgevoerd met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van deze leidingen. Voor alle aardgasleidingdelen in het plangebied blijkt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan  $10^{-6}$  per jaar, zodat er voor het plan als gevolg van de aanwezigheid van deze leidingen geen beperkingen zijn voor vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten. Het plan voldoet aan de grens- en de richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Voor het groepsrisico zijn de afstanden van 100%- en 1%-letaliteit relevant. Binnen de afstand van 100%-letaliteit dragen de aanwezige personen bij aan de hoogte van het groepsrisico en tot de afstand



voor 1%-letaliteit zijn altijd de aspecten hulpverlening en zelfredzaamheid relevant in relatie tot de verantwoording van het groepsrisico. Het plangebied Sloterdijk II vertoont overlap met zowel de contour voor 1%-letaliteit als die voor 100%-letaliteit. Binnen de afstand voor 100%-letaliteit liggen de bestemmingen Bedrijf, Verkeer-1, Verkeer-2, Groen en een klein deel van de bestemming Kantoor.

Uit de berekeningen van de DMB bleek dat voor het “worst case” segment van leiding W-534-08 het groepsrisico weliswaar de oriëntatiewaarde overschrijdt, maar dat de locatie van deze overschrijding buiten het plangebied ligt. Binnen het plangebied blijft het groepsrisico voor deze leiding onder de oriëntatiewaarde. Voor leiding A-553-01 ligt het groepsrisico overal ruim onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt niet toe als gevolg van het plan.

Op grond van het Bevb is een verantwoording van het groepsrisico nodig, zie paragraaf 8.4.2.

#### **8.4.2 Verantwoording groepsrisicobuisleidingen**

Hieronder volgt een beschrijving van de aspecten die conform het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen onderdeel uitmaken van de verantwoording van het groepsrisico. Tevens is een toets aan het Amsterdamse Uitvoeringsbeleid externe veiligheid opgenomen.

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

Voor leiding A-553-01 ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Voor leiding W-534-08 wordt de oriëntatiewaarde overschreden, maar dat betreft een leidingsegment dat buiten het plangebied ligt. Het plan leidt niet tot een toename van het groepsrisico van de leidingen.

##### *Bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen*

Eventuele bronmaatregelen worden genomen door de leidingexploitant Gasunie. De overschrijding van de oriëntatiewaarde bij leiding W-534-08 is door de gemeente Amsterdam in het kader van het saneringsprogramma Bevb gemeld aan Gasunie. In overleg met Gasunie zal worden beschouwd of maatregelen nodig zijn om de risico's te verminderen.

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

Het bestemmingsplan Sloterdijk II maakt geen objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen mogelijk binnen het 100%-letaliteitsgebied. Op dit punt is het plan in overeenstemming met het uitvoeringsbeleid.

##### *Beheersbaarheid en zelfredzaamheid*

De objecten die aanwezig of bestemd zijn binnen de risicozones van de buisleidingen zijn goed zelfredzaam. Objecten voor beperkt zelfredzame personen zijn uitgesloten binnen de afstand voor 100%-letaliteit.

## **8.5 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. 21 oktober 2012 met een overzicht van de diverse risicocontouren in het plangebied is bijgevoegd als bijlage 10 Inventarisatie risico's externe veiligheid Sloterdijk II.

### **8.5.1 Windturbines**

In het plangebied staat aan de zuid/west-rand één windturbine 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, Senternovem).

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 betreffen een zeer klein deel van het plangebied Sloterdijk II (ter plaatse van gronden met de bestemming "Verkeer-2", de spoorlijnen aan de zuidzijde van het plangebied, alsmede ter plaatse van gronden met de bestemming "Groen").

Voor de turbine 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 turbine 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.

### **8.5.2 Overig**

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

## 8.6 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft d.d. 15 november 2012 advies uitgebracht naar aanleiding van het conceptontwerpbestemmingsplan. 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 de opslag van en 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 gevaargebied en het redden van slachtoffers. Er kunnen wel 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 hogedrukgasleiding (gelegen in het zuidelijke deel van het plangebied). Hieraan is inhoud gegeven door middel van het leggen van de dubbelbestemming "Leiding-Gas".

### *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 11 Advies Brandweer Amsterdam-Amstelland.



## Hoofdstuk 9 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.

Het plangebied is in de jaren zestig en zeventig opgehoogd met (schoon) zeezand in een laagdikte variërend van 3 tot 5 meter. Ten tijde van de aanvankelijke inrichting van het gebied was de bodem dan ook nagenoeg schoon. In Sloterdijk II vestigden zich met name schonere bedrijven die met hun activiteiten de bodem nauwelijks belastten.

Er is geconstateerd dat de bodem op enkele plaatsen verontreinigd is met minerale olie. De grond in het plangebied wordt op de Bodemkwaliteitskaart van de gemeente gerekend tot Klasse 1A (Schone of MVR-grond met verhoogde gehalten EOX en minerale olie). De omvang van de verontreinigingen is relatief klein. Deze verontreinigingen zijn veelal veroorzaakt door lek- en morsverliezen van tankinstallaties voor de opslag en distributie van brandstoffen. De meeste van deze verontreinigingen zijn reeds gesaneerd.

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



## Hoofdstuk 10 Water

### 10.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding (de "waterparagraaf").

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de plankaart en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

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

Waternet voert namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Amsterdam de watertaken uit in het plangebied. Onderstaand zijn de uitgangspunten van Waternet vermeld met betrekking tot de integrale waterhuishouding (oppervlaktewater, riolering, regenwaterafvoer, grondwater en waterkeringen). Het onderstaande heeft betrekking op een groter deel van Westpoort waarvan het onderhavige plangebied Sloterdijk II deel uitmaakt.

Waternet streeft naar een gezond en duurzaam ingericht watersysteem. Duurzaam en integraal krijgen inhoud door de verschillende aspecten van het watersysteem in samenhang te bezien in relatie met de ruimtelijke ordening en milieubeleid.

Het plangebied maakt deel uit van het geldigheidsgebied van de integrale keur van het Hoogheemraadschap AGV. Voor ingrepen en activiteiten die invloed hebben op waterstaatkundige werken, boezemland en watergangen dient een vergunning aangevraagd te worden. In het keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen ten aanzien van het onderhoud en het gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. Tevens worden in de keur de verplichtingen (o.a. meld- en meetplicht) ten aanzien van het aanvoeren, onttrekken, lozen en afvoeren van water aangegeven. Het uitvoeren en handhaven van de keur wordt door Waternet gedaan. In de keur wordt een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, bepalingen en voorwaarden staan op grond waarvan een vergunning verkregen kan worden.

De nota Watertoets en Vergunningverlening is de basis op grond waarvan Waternet dit wateradvies heeft geschreven. In de genoemde nota staat ook aangegeven wanneer een vergunning op grond van de Waterwet verplicht is. Naast de eventueel vereiste gemeentelijke omgevingsvergunning is veelal ook een vergunning ingevolge de Waterwet vereist.

### 10.2 Beleid en regelgeving

#### *Waterwet*

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze

onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

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

### *Nationaal Waterplan*

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

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

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

### *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 overstroomingsrisico'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

### *Sloterdijk II (vastgesteld)*



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 rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van de Keur is het in beginsel 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

### *Sloterdijk II (vastgesteld)*

beheergebied van Haven.

### 10.3 Beschrijving effecten

#### *Waterkwantiteit*

Ruimtelijke ontwikkelingen dienen "waterneutraal" of "waterpositief" te worden uitgevoerd. Hiermee wordt een zodanige inrichting beoogd dat de afwenteling van problemen van (grond)waterkwaliteit of -kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen of verminderd. Eventuele problemen moeten, waar mogelijk, opgelost worden in het gebied waar ze ontstaan.

In de Keur staat expliciet dat een initiatiefnemer het dempen van water één op één moet compenseren met oppervlaktewater. Voor een toename van het verharde oppervlak in stedelijk gebied met meer dan 1000 m<sup>2</sup> geldt dat een initiatiefnemer 10% van het extra te verharde oppervlak in waterberging moet omzetten.

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

#### *Riolering en regenwaterafvoer*

Binnen de gemeente Amsterdam voert Waternet de rioleringstaak uit. Voor het rioolontwerp moet uiteindelijk een "watervergunning" aangevraagd worden. Uitgangspunt voor het ontwerp van het rioelstelsel 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.

### *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.

### *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 overstrooming door (boezem)wateren met een hoger peilniveau.

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.

Er ligt in het noordelijke talud van de spoorbaan langs de zuidkant van het plangebied een primaire waterkering. Deze primaire waterkering staat aangegeven op kaart 8 ("Blauwe ruimte") bij de Provinciale ruimtelijke verordening Structuurvisie. Deze waterkering is ook vastgelegd op de Keurkaart en Legger van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Deze primaire waterkering is (inclusief de beschermingszone aan weerszijden van de waterkeringen) 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.

Werkzaamheden op, in of nabij waterkeringen kunnen aan restricties onderhevig zijn. Dergelijke werkzaamheden zijn mogelijk (water)vergunningsplichtig. Er kan met een vergunning ontheffing worden verkregen voor bepaalde werkzaamheden in de kern-, beschermings- en buitenbeschermingszone van waterkeringen. Het kan daarbij met name gaan om werkzaamheden in de ondergrond zoals graven, heien en grondwateronttrekkingen. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is terzake bevoegd.

### *Ecologie en inrichting van water*

#### *Sloterdijk II (vastgesteld)*

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 11      Natuur**

### **11.1    Algemeen**

De effecten van bestemmingsplannen op beschermde gebieden en beschermde soorten moeten respectievelijk worden onderzocht en getoetst op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

### **11.2    Resultaten onderzoek**

Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones. Er worden geen negatieve effecten verwacht op de meest nabijgelegen Natura2000-gebieden (gelegen ten noorden van het Noordzeekanaal). De Brettenzone (onderdeel van de ecologische hoofdstructuur) ligt ten westen van het plangebied; er worden geen nadelige effecten op de natuurwaarden van dit gebied verwacht. In het plangebied liggen geen gebieden die deel uitmaken van de Hoofdgroenstructuur.

Er komen in het plangebied enkele beschermde (algemene) zoogdiersoorten voor (mol, konijn, haas, vos, veldmuis). Daarvoor geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. De nesten van de meeste broedvogels zijn gedurende de broedtijd 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. Bij werkzaamheden dienen de nesten van vogels ontzien te worden. De gebouwen in het gebied zijn ongeschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Voor alle soorten, ook niet-beschermde, geldt de zorgplicht. Dat betekent dat door zorgvuldig te werken zoveel mogelijk schade aan diersoorten moet worden voorkomen.

De natuurwaarden in het gebied kunnen worden vergroot door de aanleg van groene daken en door het laten begroeien van kale muren met klim-, lei- of slingerplanten.

Er wordt voor het onderzoek naar de natuurwaarden verwezen naar bijlage 12 Natuurwaardenonderzoek Sloterdijk II.





## Hoofdstuk 12 Archeologie en cultuurhistorie

### 12.1 Algemeen

Er zal in gebieden waar archeologische waarden voorkomen of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, met dergelijke waarden rekening moeten worden gehouden bij de planontwikkeling. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

- beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
- terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
- terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

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.

### 12.2 Resultaten archeologisch onderzoek

Er is in juli 2011 door het Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (BMA) een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 13 Archeologisch onderzoek plangebied Sloterdijk II).

Het plangebied maakt deel uit van de in 1875 drooggemaakte Groote IJpolder die vanaf 1960 is opgehoogd. Onder de ophogingslagen bevindt zich de oorspronkelijke IJ-bodem. In de bedding van de voormalige IJ-bodem zijn scheepsresten of andere verzonken overblijfselen te verwachten die verband houden met de historische scheepvaart, vanaf de 13de eeuw of mogelijk vroeger. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Er kunnen ook losse vondsten, afval en gedumpte materiaal voorkomen die in de bedding zijn weggezonden. Tevens kan de ondergrond op grotere diepte (12 m ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. Dergelijke overblijfselen hebben weinig samenhang en een wijde verspreiding. De kans dat de eventuele archeologische resten zijn verstoord is groot, aangezien het terrein aanzienlijk is opgehoogd

en intensief is geëxploiteerd als bedrijfsterrein. Er wordt geconcludeerd dat voor het plangebied een negatieve verwachting geldt vanwege de lage verwachting in combinatie met de hoge mate van verstoring. Er geldt dan ook geen vereiste van archeologisch veldonderzoek voorafgaande aan bodemingrepen.

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

### **12.3 Cultuurhistorie**

In een periode van ruwweg 50 jaar is de prestedelijke situatie in de loop van de 20ste eeuw nagenoeg volledig vervangen door een nieuwe inrichting ten behoeve van bedrijven, middelgrote industrie en infrastructuur. De oorspronkelijke infrastructuur, inclusief de dijk en haar bewoning is daardoor verdwenen.

Bij de cultuurhistorische verkenning van het plangebied die door Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) is uitgevoerd, zijn geen bovengrondse cultuurhistorische waarden aangetroffen. 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. Een voorbeeld van potentieel betekenisvolle bebouwing is het kantoorgebouw van Reed Elsevier aan de Radarweg 29 naar ontwerp van EGM Architecten.

## **Hoofdstuk 13      Luchthavenindelingbesluit Schiphol**

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol kent een beperkingengebied (met beperkingen ten aanzien van de aard van de bebouwing, beperkingen ten aanzien van de hoogte en beperkingen aan functies die vogels aantrekken). Er geldt op grond van het Luchthavenindelingbesluit uitsluitend een hoogtebeperking voor wat betreft de gronden ter plekke van de spoorlijn langs de zuidkant van het plangebied. De hoogte mag daar op grond van het besluit niet meer bedragen dan 100 meter. Het voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in bebouwing tot een dergelijke hoogte.



## Hoofdstuk 14 Duurzaamheid

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor (onder meer) bedrijventerreinen en kantoorlocaties dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing, aan inzet van duurzame energiebesparing en aan inzet van duurzame energie. De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om de CO<sub>2</sub> uitstoot in 2025 met 40% te hebben gereduceerd en vanaf 2015 klimaatneutraal te gaan bouwen.

De omschrijving van het begrip "nutsvoorziening" (artikel 1 van de planregels) en het bepaalde in de Artikel 13 Algemene bouwregels bieden ruimte voor diverse gebruiks- en bouw mogelijkheden ten behoeve van de duurzaamheid (zoals de realisering van koude/warmte-infrastructuur, de realisering van technische installaties zoals koudewiel, drycooler e.d. en de realisering van oplaadpunten ten behoeve van elektrisch vervoer).

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 II").

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



## Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

### 15.1 Algemeen

Het bestemmingsplan (plankaart/verbeelding, planregels en plantoelichting) wordt in digitale vorm opgesteld en vastgesteld. Het plan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008.

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, 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.

### 15.2 Artikelgewijze toelichting

#### 15.2.1 Inleidende regels

In het eerste hoofdstuk (Hoofdstuk 1 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.

#### 15.2.2 Bestemmingsregels

##### 15.2.2.1 *Bestemming Bedrijf*

Deze bestemming is gelegd op het grootste deel van het plangebied. De bestemming voorziet in bedrijvigheid (en bijbehorende voorzieningen) tot en met categorie 4.1 van de Staat van Inrichtingen (en voor een klein deel van het plangebied tot en met categorie 3.2). Er zijn door middel van functieaanduidingen voor bepaalde percelen aanvullende gebruiksmogelijkheden toegestaan overeenkomstig de bestaande situatie. Risicovolle bedrijven zijn niet toegestaan. Hetzelfde geldt voor "grote herriemakers". De bestemming voorziet ook in de realisering enige kleinschalige (zelfstandige) horeca.

De maximale hoogtes en de maximale bebouwingspercentages zijn op de plankaart aangeduid. De

maximale oppervlakte kantoorruimte is per bedrijfsvestiging bepaald (als maximaal percentage van de totale bruto vloeroppervlakte) met dien verstande dat dit niet geldt ter plekke van de functieaanduiding "kantoor". Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van de stedenbouwkundige kwaliteit van het plangebied nadere eisen stellen aan de situering van de gebouwen en de bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### 15.2.2.2 *Bestemming Groen*

Deze bestemming is gelegd op de groenstrook langs de noordzijde van de spoorlijn en op de groenstrook in de noordwestelijke hoek van het plangebied op hoek Basisweg/Seineweg. De bestemming voorziet uitsluitend in de realisering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de bestemming alsmede in waterpartijen, ontsluitingen, voet- en fietspaden, straatmeubilair en dergelijke. Een deel van de groenstrook direct ten noorden van spoorlijn is voorzien van de functieaanduiding "parkeerterrein". Hier kunnen ongebouwde parkeervoorzieningen worden gerealiseerd; de omvang en de inrichting zullen later in nader overleg met de toekomstige gebruikers worden bepaald. Een deel van deze groenstrook is tevens voorzien van de functieaanduiding "sport". Dit betreft een terrein waar honden worden getraind. Ter plekke mogen wel gebouwen worden gerealiseerd.

#### 15.2.2.3 *Bestemming Kantoor*

Deze bestemming betreft uitsluitend het kantoorgebouw van Reed Business Media Amsterdam op de hoek Basisweg/Radarweg.

#### 15.2.2.4 *Bestemming Verkeer - 1*

Deze bestemming is gelegd op de hoofdontsluitingswegen van het plangebied (Radarweg, Basisweg en Seineweg). Deze bestemming is tevens gelegd op de buurtontsluitingswegen (Donauweg, Rhoneweg, Oderweg, Mekongweg, Kapoeasweg, Humberweg en Kastrupstraat). De bestemming voorziet tevens onder meer in voet- en fietspaden, in- en uitritten, bermen, groen, water, straatmeubilair etc.

#### 15.2.2.5 *Bestemming Verkeer - 2*

Deze bestemming betreft de spoorlijnen c.a. (spoorlijnen Amsterdam CS - Haarlem/Zaandam in de zuidelijke rand van het plangebied en het Havenspoor in de noordoosthoek van het plangebied). Deze bestemming voorziet ook in de bestaande windturbine tussen de sporen in de zuidwesthoek van het plangebied.

#### 15.2.2.6 *Dubbelbestemming Leiding - Gas*

Er liggen hoge druk gasleidingen in de groenstrook tussen de Rhoneweg en de spoorlijnen, langs de Kapoeasweg en langs de Kastrupstraat/Radarweg. Deze dubbelbestemming is gelegd op een strook ter breedte van 8 - 10 meter ter plaatse van deze gasleidingen; ook de afsluiterschema's zijn in de dubbelbestemming meegenomen.

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

#### 15.2.2.7 *Dubbelbestemming Leiding - Riool*

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

#### 15.2.2.8 *Dubbelbestemming Leiding - Water*

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

#### 15.2.2.9 *Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering*

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkering (en de bijbehorende beschermingszone aan weerszijden ervan) in de groenstrook tussen Rhoneweg en de spoorlijnen (in zuidwestelijke hoek plangebied afbuigend naar het zuidwesten). De planregels bevatten terzake geen specifieke gebruiks- of bouwregels.

#### 15.2.2.10 *Diverse aanduidingen*

##### Gebiedsaanduidingen:

- "Geluidzone-industrie": Dit betreft de zuidelijke rand van het plangebied die deel uitmaakt van de geluidzone rondom Westpoort;
- "Veiligheidszone-bevi": Dit betreft de veiligheidszone rondom een aantal Bevi bedrijven die zijn gelegen buiten het plangebied (in aansluiting op de desbetreffende zone in het bestemmingsplan "Westhaven"). De zone omvat voor wat betreft het voorliggende bestemmingsplan uitsluitend gronden met de bestemming "Verkeer-1".
- "Veiligheidszones 1/2 windturbine": Dit betreft de zones rondom de windturbine in het zuidwesten van het plangebied. Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen zijn niet toegestaan binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - windturbine 1"; kwetsbare objecten zijn niet toegestaan binnen de gebiedsaanduiding "veiligheidszone - windturbine 2".

##### Functieaanduidingen:

- "Bedrijf tot en met categorie 3.2": Dit betreft het deel van het plangebied tussen Basisweg, Kastrupstraat, Rhoneweg en Humberweg.
- "Bedrijf tot en met categorie 4.1": Dit betreft de rest van het plangebied (voor zover bestemd voor "Bedrijf").
- "Bedrijfswoning": Deze aanduiding is gelegd op een aantal in het plangebied aanwezige bedrijfswoningen.
- "Brug": Dit betreft de brug van de spoorlijn over de (verlengde) Kastrupstraat.
- "Detailhandel": Dit betreft twee detailhandelsvestigingen aan de Basisweg en aan de Oderweg.
- "Horeca van categorie 2": Dit betreft The Sand en Rhone, beiden aan de Rhoneweg.
- "Horeca van categorie 4": Dit betreft Amuse aan de Donauweg.
- "Kantoor": Deze aanduiding is gelegd op een aantal zelfstandige kantoren van geringe omvang, met een concentratie ervan op de hoek Radarweg/Donauweg.
- "Onderwijs": Dit betreft een ANWB autorijschool aan de Kapoeasweg.

- "Parkeerterrein": Dit betreft een strook ten zuiden van de Rhoneweg.
- "Sport": Deze aanduiding is gelegd op het hondentrainerterrein met bijbehorende bebouwing in het noordelijke talud van de spoorlijn langs de zuidgrens van het plangebied.
- "Windturbine": Dit betreft de windturbine in de zuidwesthoek van het plangebied gelegen tussen de spoorlijnen aldaar ten oosten van de Seineweg.

#### 15.2.2.11 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.

### 15.2.3 Algemene regels

Het derde deel (Hoofdstuk 3 Algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en algemene procedureregels.

### 15.2.4 Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels (Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels) 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 16      Handhaving**

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

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

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

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



## Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

Een groot deel van het plangebied is eigendom van de gemeente Amsterdam en in erfpacht uitgegeven. Dit geldt voor wat betreft het westelijke deel van het plangebied echter niet voor:

- het deel van het plangebied begrensd door Basisweg, Rhoneweg, Oderweg en Mekongweg; dit deel van het plangebied is voor ongeveer 80% particulier eigendom;
- het deel van het plangebied begrensd door Basisweg, Rhoneweg, Mekongweg en Kapoeasweg; dit deel van het plangebied is volledig particulier eigendom;
- in het deel van het plangebied begrensd door Basisweg, Rhoneweg, Kapoeasweg en Humberweg is één perceel in particulier eigendom;
- één perceel in het talud ten noorden van de spoorlijnen (perceel Strukton) is eigendom van NS Vastgoed BV;
- de spoorlijnen c.a. aan de zuidzijde van het plangebied zijn eigendom van Railinfratrust BV en NS vastgoed BV.

Het noordoostelijke deel van het plangebied is nagenoeg volledig eigendom van de gemeente. Uitsluitend het kleine deel van het spoor oostelijk van dit deel van het plangebied dat is meegenomen in het plangebied, is eigendom van Railinfratrust BV.

De gemeenteraad kan ingevolge artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan, onder meer indien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is. Dit is het geval voor de gronden die in eigendom zijn van de gemeente. Daarvoor geldt dat het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

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

Verder kan worden geconstateerd dat het plangebied reeds is ingericht. De voorzieningen zijn reeds aanwezig. Er zal dan ook geen sprake zijn van door de gemeente te verhalen kosten ten gevolge van nieuwvestiging c.q. nieuwbouw. Gelet op het bepaalde in artikel 6.2.1a, van het Besluit ruimtelijke ordening jo. artikel 6.12, lid 2, van de Wet ruimtelijke ordening, kan de gemeenteraad besluiten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan.

Verder kan worden geconstateerd dat de bestemmingsregeling voor de onderhavige gronden ingevolge het voorliggende bestemmingsplan (nagenoeg) overeenkomt met die ingevolge het voorgaande bestemmingsplan. Er kan dan ook worden geconstateerd dat er "geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld" zoals bedoeld in artikel 9.1.20 van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Dit artikel luidt: "Voor zover op grond van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 of 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bouwvergunning had kunnen worden verleend voor een bouwplan dat na 1 juli 2008 is aangewezen krachtens artikel 6.12, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening en bij de herziening van dat bestemmingsplan na dat tijdstip geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, blijven de artikelen 6.12 tot en met 6.22 ten aanzien van een dergelijk bouwplan buiten toepassing". Er kan worden geconcludeerd dat bovenaangehaald artikel uit de Invoeringswet van toepassing is.

Al met al kan worden geconcludeerd dat een exploitatieplan c.q. een anterieure overeenkomst niet vereist is.



## Hoofdstuk 18      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 18.1    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 ontwerp bestemmingsplan 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. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet);
6. Stadsregio Amsterdam;
7. Dagelijks Bestuur stadsdeel West;
8. Dagelijks Bestuur stadsdeel Nieuw West.

Het concept ontwerp bestemmingsplan is voorts toegezonden:

9. Kamer van Koophandel Amsterdam;
10. Prorail, Regio Randstad Noord;
11. NS, Regio Randstad-Noord;
12. Brandweer Amsterdam-Amstelland, sector Expertise en Regie;
13. NV Nederlandse Gasunie;
14. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
15. Ondernemersvereniging Westpoort;
16. Haven Amsterdam.

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 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. 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 door Waternet bedoelde rioolwaterwaterzuiveringsinstallatie in Sloterdijk is gelegen in het plangebied "Sloterdijk III".*

*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 wijst er (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) op dat in de waterparagraaf in de toelichting bij het bestemmingsplan "Sloterdijk II" een algemene vermelding van de regelgeving ontbreekt. Verzocht wordt deze op te nemen.

*Sloterdijk II (vastgesteld)*



*Beantwoording:*

*Er kan worden verwezen naar de bovenstaande beantwoording van het eerste onderdeel van de reactie van Waternet.*

Waternet verzoekt (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) om expliciet aan te geven of er sprake is van een toename van verhard oppervlak. Als dit het geval is ziet Waternet graag omschreven hoe compensatie plaats zal vinden en of daarbij gebruikt gemaakt wordt van de "Waterbank Haven Amsterdam".

*Beantwoording:*

*Er is geen sprake van een toename van de bestaande oppervlakte verharding in het plangebied. Voorts voorzien alle bestemmingen in de mogelijkheid (voldoende) oppervlaktewater te realiseren.*

Waternet wijst er (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) op dat in de toelichting de verwijzing naar een website en een emailadres niet klopt. Informatie over vergunningen is na te lezen op [www.waternet.nl/vergunningen-meldingen](http://www.waternet.nl/vergunningen-meldingen).

*Beantwoording:*

*De onjuiste vermeldingen van website en emailadres zijn geschrapt.*

Waternet constateert (namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) dat in paragraaf 10.2 van de plantoelichting onder "Waterkeringen" staat: 'De waterkering met bijbehorende beschermingszones is nu met een dubbelbestemming weergegeven op de plankaart. De waterkering bevat ook nog aan beide zijden beschermingszones'. Er wordt verzocht de laatste zin uit deze passage te verwijderen.

*Beantwoording:*

*De bedoelde zinsnede is geschrapt.*

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 II liggen een 400 mm en 250 mm PVC hoofdleiding water en een 400 mm GN industriewater aan de west- en noordzijde van het gebied. 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 door de gemeentelijke Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) via de Coördinatie Commissie Uitvoering Werken in de Openbare Ruimte (COCUWO) wordt 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 vooralsnog 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.*

Kamer van Koophandel (brief d.d.11 september 2012):

De Kamer van Koophandel stemt ermee in dat het plangebied nu en in de toekomst ruimte biedt voor grootschalige bedrijvigheid en zwaardere industriële activiteiten. Perifere of grootschalige detailhandel zou volgens de Kamer van Koophandel alleen kunnen worden toegestaan indien dit geen bedreiging vormt voor de milieu- en veiligheidscontouren van de haven.

*Beantwoording:*

*Het bestemmingsplan voorziet uitsluitend op twee locaties in detailhandel; dit betreft bestaande detailhandelsvestigingen. Deze liggen ruimschoots buiten de "veiligheidszone-bevi" die rondom risicovolle bedrijven in het aangrenzende plangebied "Westhaven" ligt en die nog net de grens met het onderhavige bestemmingsplangebied overschrijdt. Er kan door burgemeester en wethouders worden afgeweken van het bestemmingsplan ten behoeve van de vestiging van detailhandel in volumineuze goederen, mits daardoor geen onaanvaardbaar veiligheidsrisico optreedt (zie artikel 3.6 van de planregels).*

Gasunie (brief d.d. 15 augustus 2012):

De Gasunie wijst erop dat er in het plangebied twee regionale en één hoofdaardgastransportleiding liggen. Deels binnen de gronden met de dubbelbestemming "Leiding-Gas" liggen voorts twee 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 belemmeringenstrook 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.*

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

Haven constateert dat het bestemmingsplan ook voorziet in geluidgevoelige maatschappelijke

*Sloterdijk II (vastgesteld)*

voorzieningen (zoals kinderdagverblijven, scholen en medische voorzieningen). Haven vraagt zich af of deze toevoegingen geen belemmeringen zullen opleveren voor de bedrijven in Westpoort.

*Beantwoording:*

*Het bestemmingsplan Sloterdijk II zal in beginsel uitsluitend voorzien in bedrijvigheid c.a. Het bestemmingsplan maakt een aantal uitzonderingen voor reeds gevestigde afwijkende functies. Dit betreft met name een beperkt aantal bedrijfswoningen, een congrescentrum, detailhandel, zelfstandige kantoorruimte, een autorijschool en een uitgaansgelegenheid. Het bestemmingsplan zal niet voorzien in kinderdagverblijven, scholen (anders dan een autorijschool) en/of medische voorzieningen.*

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

*Beantwoording:*

*Er is in het onderhavige plangebied geen oppervlaktewater van enige omvang aanwezig. Het bestemmingsplan kent derhalve geen expliciete regeling voor woonboten in welke vorm dan ook.*

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 expliciet op de plankaart is aangeduid. 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 vijf bestaande bedrijfswoningen. Er is een wijzigingsbevoegdheid in de door Haven voorgestelde zin opgenomen.*

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 II" kent*

*binnen de stroken langs de relevante transportroute uitsluitend de bestemmingen "Bedrijf", "Kantoor" 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 14 Duurzaamheid). Overigens voorziet het bestemmingsplan niet in nieuwe windturbines; het plan voorziet ook niet in een "upgrade" van de enige 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 (zie Hoofdstuk 10 Water).*

## **18.2 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. Zaenderhorn BV, Basisweg 61, 1043 AN Amsterdam (brief van 15 januari 2013);
2. Beachtown BV, vertegenwoordigd door M. Houben (brief van 15 januari 2013);
3. Stichting Hell's Angels, Willem Alexanderstraat 87 te Aalsmeer, vertegenwoordigd door De Koning Vergouwen Advocaten, Sophialaan 33 te Amsterdam (brief van 16 januari 2013);
4. Waternet, Korte Ouderkerkerdijk 7, Postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam (brief van 16 januari 2013).

De zienswijzen zijn toegevoegd als bijlage Bijlage 14 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk II.

Er wordt voor de beantwoording van deze zienswijzen verwezen naar bijlage Bijlage 15 Nota beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk II.