

## **Sloterweg tussen 1081 en 1121 locatie A**

Deze standaard is gebaseerd op de Bro en SVBP2012.

## Inhoudsopgave

|                                                      |           |
|------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b>                                   | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>                         | <b>6</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                       | 6         |
| 1.2 Plangrenzen                                      | 6         |
| 1.3 Bevoegdheden                                     | 6         |
| 1.4 Leeswijzer                                       | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2 Plankader</b>                         | <b>8</b>  |
| 2.1 Ligging en begrenzing                            | 8         |
| 2.2 Doelstelling                                     | 8         |
| 2.3 Geldend planologisch kader                       | 8         |
| 2.4 Beschrijving van het plangebied                  | 8         |
| 2.5 Geschiedenis van het plangebied                  | 9         |
| <b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>                      | <b>10</b> |
| 3.1 Rijksbeleid                                      | 10        |
| 3.2 Provinciaal beleid                               | 12        |
| 3.3 Regionaal beleid                                 | 13        |
| 3.4 Gemeentelijk beleid                              | 14        |
| <b>Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader</b>              | <b>18</b> |
| 4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten                  | 18        |
| 4.2 Stedenbouwkundige aspecten                       | 18        |
| <b>Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht</b> | <b>19</b> |
| 5.1 Milieueffectrapportage                           | 19        |
| <b>Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren</b>               | <b>20</b> |
| 6.1 Algemeen                                         | 20        |
| 6.2 Beleid en regelgeving                            | 20        |
| 6.3 Autoverkeer                                      | 21        |
| 6.4 Openbaar vervoer                                 | 21        |
| 6.5 Langzaam verkeer                                 | 21        |
| 6.6 Parkeren                                         | 21        |
| <b>Hoofdstuk 7 Geluid</b>                            | <b>22</b> |
| 7.1 Algemeen                                         | 22        |
| 7.2 Beleid en regelgeving                            | 22        |
| 7.3 Resultaten onderzoeken                           | 24        |
| 7.4 Conclusie                                        | 25        |
| <b>Hoofdstuk 8 Luchthaveninddelingsbesluit</b>       | <b>26</b> |
| <b>Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit</b>                    | <b>28</b> |
| 9.1 Algemeen                                         | 28        |
| 9.2 Beleid en regelgeving                            | 28        |
| 9.3 Resultaten onderzoeken                           | 31        |
| 9.4 Conclusie                                        | 31        |
| <b>Hoofdstuk 10 Bodem</b>                            | <b>32</b> |
| 10.1 Algemeen                                        | 32        |
| 10.2 Beleid en regelgeving                           | 32        |
| 10.3 Resultaten onderzoeken                          | 33        |
| 10.4 Conclusie                                       | 33        |

|                     |                                                   |           |
|---------------------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 11</b> | <b>Cultuurhistorie en archeologie</b>             | <b>34</b> |
| 11.1                | Algemeen                                          | 34        |
| 11.2                | Beleid en regelgeving                             | 34        |
| 11.3                | Resultaten onderzoeken                            | 36        |
| 11.4                | Conclusie                                         | 36        |
| <b>Hoofdstuk 12</b> | <b>Duurzaamheid</b>                               | <b>38</b> |
| 12.1                | Algemeen                                          | 38        |
| 12.2                | Beleid en regelgeving                             | 38        |
| <b>Hoofdstuk 13</b> | <b>Externe veiligheid</b>                         | <b>40</b> |
| 13.1                | Algemeen                                          | 40        |
| 13.2                | Beleid en regelgeving                             | 40        |
| 13.3                | Resultaten onderzoeken                            | 43        |
| 13.4                | Conclusie                                         | 43        |
| <b>Hoofdstuk 14</b> | <b>Luchthavenindelingsbesluit</b>                 | <b>44</b> |
| <b>Hoofdstuk 15</b> | <b>Milieuhinder bedrijvigheid</b>                 | <b>45</b> |
| 15.1                | Algemeen - Industrierrein                         | 45        |
| 15.2                | Conclusie                                         | 45        |
| <b>Hoofdstuk 16</b> | <b>Natuur en Landschap</b>                        | <b>46</b> |
| 16.1                | Algemeen                                          | 46        |
| 16.2                | Beleid en regelgeving                             | 46        |
| 16.3                | Resultaten onderzoeken                            | 47        |
| 16.4                | Conclusie                                         | 47        |
| <b>Hoofdstuk 17</b> | <b>Water</b>                                      | <b>48</b> |
| 17.1                | Algemeen                                          | 48        |
| 17.2                | Beleid en regelgeving                             | 48        |
| 17.3                | Watertoets                                        | 51        |
| 17.4                | Conclusie                                         | 54        |
| <b>Hoofdstuk 18</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>                | <b>55</b> |
| 18.1                | Algemeen                                          | 55        |
| 18.2                | Artikelgewijze toelichting                        | 55        |
| <b>Hoofdstuk 19</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                | <b>58</b> |
| <b>Hoofdstuk 20</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>           | <b>59</b> |
| 20.1                | Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro) | 59        |
| 20.2                | Maatschappelijk overleg                           | 59        |

bestemmingsplan Sloteweg tussen 1081 en 1121 locatie A

## **Toelichting**

## **Hoofdstuk 1 Inleiding**

### **1.1 Aanleiding**

Het bestemmingsplan 'Sloteweg tussen 1081 en 1121 locatie A' geeft grotendeels invulling aan de uitwerkingsbevoegdheid voor woningbouw zoals reeds is aangekondigd in het bestemmingsplan Sportpark Sloten aldus vastgesteld op 19 februari 2014. De gronden tussen Sloteweg 1081 en 1121 (de zogenaamde 'Locatie A') zijn in het bestemmingsplan Sportpark Sloten bestemd als 'Wonen - Uit te werken' (W - U). De gronden mogen worden gebruikt voor vrijstaande en/of aaneengebouwde woningen, parkeervoorzieningen, tuinen en erven en water. De uit te gevel bouwkavels voor zelfbouw vallen echter voor een heel klein deel niet binnen het gebied van de uitwerkingsbevoegdheid, daarom wordt in plaats van een uitwerkingsplan een bestemmingsplan opgesteld. In dit bestemmingsplan wordt ook rekening gehouden met de voorwaarden van de uit te werken bestemming waarbij aandacht voor geluid de belangrijkste is. Er zijn acht bouwkavels met acht woningen voorzien.

Op 19 mei 2015 heeft het dagelijks bestuur van Nieuw-West ingestemd met het ter vaststelling aanbieden aan het algemeen bestuur van Nieuw-West van de stedenbouwkundige randvoorwaarden 'Zelfbouw aan de Sloteweg' d.d. 11 mei 2015 en het besluit de locatie te herontwikkelen ten behoeve van zelfbouw. Op 3 juni 2015 is de voordracht besproken in de voorbereidende commissievergadering A en in de vergadering van het algemeen bestuur van 24 juni 2015 is deze vastgesteld. Op 1 september 2015 heeft het College van B&W ingestemd met het voorstel van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het (her)ontwikkelen van de locatie middels zelfbouw en op 30 september 2015 is er in de gemeenteraad over besloten.

Het bestemmingsplan geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het bestemmingsplan heeft betrekking op een deel van het bestemmingsplan Sportpark Sloten ter hoogte van de Sloteweg 1081 en 1121. Er is een nieuw bestemmingsplan gemaakt en geen uitwerkingsplan omdat enkele kavels voor een klein deel buiten het gebied van de uit te werken bestemming liggen.

### **1.2 Plangrenzen**

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in het zuidwesten van Amsterdam, ten zuiden van de Sloteweg tussen de huisnummers 1081 (transportbedrijf) en 1121. Het plangebied grenst aan de zuidzijde aan de wielerved van sportpark Sloten. Het betreft het deel dat vanuit het Sportpark Sloten uitsteekt aan de Sloteweg. Het komt voor een deel overeen met de bestemming 'Wonen - nader uit te werken' van bestemmingsplan sportpark Sloten. Er is een nieuw bestemmingsplan gemaakt en geen uitwerkingsplan omdat enkele kavels voor een klein deel buiten het gebied van de uit te werken bestemming liggen.

### **1.3 Bevoegdheden**

Sinds 19 maart 2014 is de bestuursstructuur van de gemeente Amsterdam gewijzigd. De bevoegdheid om een herziening van het bestemmingsplan vast te stellen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ligt vanaf die datum bij de gemeenteraad van Amsterdam.

### **1.4 Leeswijzer**

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit een aantal hoofdstukken. Hier wordt in het kort de

inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 16 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

## **Hoofdstuk 2 Plankader**

### **2.1 Ligging en begrenzing**

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Sloterweg tussen 1081 en 1121 locatie A' wordt globaal als volgt begrensd tussen de Sloterweg 1081 en 1121 (zuidzijde van de Sloterweg). Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in het zuidwesten van Amsterdam. Het plangebied ligt ten zuiden van de Sloterweg tussen de huisnummers 1081 (transportbedrijf) en 1121. Het plangebied grenst aan de zuidzijde aan de wielervedaan van sportpark Sloten. Het betreft het deel dat vanuit het Sportpark Sloten uitsteekt aan de Sloterweg. Het komt voor een deel overeen met de bestemming 'Wonen - nader uit te werken' van bestemmingsplan sportpark Sloten. Er is een nieuw bestemmingsplan gemaakt en geen uitwerkingsplan omdat enkele kavels voor een klein deel buiten het gebied van de uit te werken bestemming liggen.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (danwel de bestemmingplankaart).

### **2.2 Doelstelling**

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien. Voor de realisatie van woningbouw (Zelfbouw) is het opstellen van dit bestemmingsplan noodzakelijk. In dit bestemmingsplan wordt ook rekening gehouden met de voorwaarden van de uit te werken bestemming waarbij aandacht voor geluid de belangrijkste is. Er zijn acht bouw kavels met acht woningen voorzien.

### **2.3 Geldend planologisch kader**

Ter plaatse van het plangebied geldt het op 19 februari 2014 vastgestelde bestemmingsplan 'Sportpark Sloten'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld om te voldoen aan de wettelijke actualisatieplicht en om diverse aangevraagde en verleende vergunningen in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen. De bestemming 'Wonen - nader uit te werken' is opgenomen vanwege eerdere stedenbouwkundige studies. Bij het maken van het uitwerkingsplan dienen de diverse regels in het artikel in acht te worden genomen. Zo kan een uitwerkingsplan niet leiden tot het toestaan van meer functies of meer bebouwing. In de uitwerkingsregels is verder bepaald dat het bouw van woningen pas is toegestaan indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Deze voorwaarden hebben betrekking op geluidsaspecten, op het maximum aantal woningen en het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein.

### **2.4 Beschrijving van het plangebied**

Het plangebied ligt ten zuiden van de Sloterweg tussen de huisnummers 1081 (transportbedrijf) en 1121. Het plangebied grenst aan de zuidzijde aan de wielervedaan van sportpark Sloten. Het perceel werd in het verleden gebruikt voor het parkeren van vrachtwagens en diverse vormen van opslag. Het terrein is aan de openbaarheid onttrokken.

In de bijlage 'stedenbouwkundige randvoorwaarden Sloterweg' is een uitgebreide toelichting te vinden over de ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur.

## 2.5 Geschiedenis van het plangebied

De geschiedenis van de Sloterweg begint na het ontstaan van het dorp Sloten. Bijna 1000 jaar geleden werd aan de zuidwestzijde van de Slotermeer (nu de Sloterplas) een kleine nederzetting Sloten gevestigd. Een eeuw later zochten de toenmalige bewoners vanwege overstromingen en inklinking van de veengrond hoger gelegen grond op. Sindsdien staat het dorp Sloten met kerk op een terp op de huidige plek.\* De Sloterweg werd in de 13e eeuw aangelegd ter ontginning van het aanliggende veen en als verbinding naar de stad Amsterdam. Vanaf de dijk werden de percelen uitgezet en voor de afwatering de sloten gegraven. Boerderijen werden gebouwd op de kop van de percelen, vaak verhoogd op huisterpen. Hierdoor ontstond een langgerekt boerderijlint. De boerderijen lagen veelal aan de noordzijde van de Sloterweg in een opstreckende verkaveling. De Sloterweg voerde via de Overtoom naar de stad Amsterdam. Ten westen van het dorp Sloten voerde de verbinding via de Osdorperweg naar Osdorp en verder naar de stad Haarlem. De Sloterweg vormde een belangrijke schakel tussen beide steden. Naast visvangst, veeteelt en landbouw was vervoer met paard en wagen voor het dorp Sloten een belangrijk middel van bestaan. Na het Mirakel van Amsterdam in 1345 werd de weg een belangrijk deel van de pelgrimsroute van Haarlem en de rest van Holland via Sloten, de Sloterweg en de Heilige weg naar de Heilige Stede aan de Kalverstraat. Drie eeuwen terug werden aan de Sloterweg een aantal buitenplaatsen aangelegd. De buitenplaatsen met tuinen bleven binnen het stramien van de opstreckende verkaveling. In 1818 werd de Sloterweg bestraat en in 1847 aan beide zijden met bomen beplant. In de jaren '30 van de vorige eeuw werd aan de Sloterweg het Siegerpark aangelegd, als bijen en bomenpark. In de jaren '50 van de vorige eeuw werd ten noorden van de Sloterweg 80 hectare aan tuinbouwgebied ingericht. Daarnaast werd ten zuiden van de Sloterweg Sportpark Sloten en meerdere volkstuinten gerealiseerd. Aan de noordzijde werd sportpark Haagseweg aangelegd. Door de aanleg van de ringweg A10 en sportpark Riekerhaven is het oostelijk deel van de Sloterweg verdwenen en eindigt deze daardoor nu bij de Johan Huizingalaan. Door de aanleg van de Rijksweg A4 in de jaren zestig verdween ook een deel van het Siegerpark. Het deel van de Sloterweg dat overbleef behield zijn landelijke context tot ver in de 20e eeuw. Wel werd de regionale politie school gerealiseerd op een deel van Sportpark Haagseweg. In de jaren '90 werd de stedelijke druk rondom de Sloterweg groter. Het glastuinbouwgebied maakte plaats voor de wijk Nieuw Sloten met ruim 4800 woningen. Sportpark Haagseweg verdween door de aanleg van woonbuurt Park Haagseweg. Daarbij werd ook gestart met de ontwikkeling van Business Park Riekerpolder met grootschalige kantoorgebouwen.

(\*Cultuurhistorische Verkenning Dorpskern Sloten en Osdorperweg, 2007; Visie Sloten, 2009)

## **Hoofdstuk 3 Beleidskader**

### **3.1 Rijksbeleid**

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

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen dertien onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze onderwerpen zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, oftewel het Barro (zie paragraaf 3.1.2). Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Voorliggend bestemmingsplan past binnen de doelstellingen van de structuurvisie.

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

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

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

### 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Met het Barro is per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden, de zogenaamde 'ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling'.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. Nu is deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen ingevolge de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking van het Ministerie op de volgende wijze te worden gemotiveerd aan de hand van deze drie opeenvolgende "treden":

Trede 1: Is er een regionale behoefte? Zo nee, stop de procedure of pas het plan aan;  
Zo ja, ga naar trede 2;

Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied? Zo ja, u bent (voor dit deel) klaar met de motivering; Zo nee: ga naar trede 3.

Trede 3: Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte

In dit bestemmingsplan wordt voorzien in stedelijke ontwikkeling die slechts beperkt van omvang is. De ontwikkelingen die worden toegestaan, bestaan uit het mogelijk maken van een aantal woningen in beperkte omvang. Vanuit het oogpunt van een goede leefbaarheid en vitaliteit van de buurt is het mogelijk maken van deze woningen van groot belang. Deze ontwikkeling heeft primair een functie ten behoeve van de buurt en voorziet daarmee in de actuele lokale behoefte aan woningen. De vraag of elders in de regio een stedelijke ontwikkeling is gepland die in deze behoefte kan voorzien, is daarmee niet aan de orde.

De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in het gebied tussen Sloterweg 1081 en 1121 door het opvullen van een 'lege plek' met een uit te werken bestemming Wonen en worden dus opgevangen binnen het bestaande stedelijk gebied van Amsterdam.

Geconcludeerd wordt dat er sprake is van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

### **3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan**

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkcramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van I&M is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

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

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010).

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het streekplanbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door GS of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

### **3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013**

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolken of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

## **3.3 Regionaal beleid**

### **3.3.1 Metropoolregio Amsterdam**

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

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.

### **3.3.2 Stadsregio Amsterdam**

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

### 3.3.2.1 Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

### 3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
  - kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
  - werkende stad (werk en inkomen);
  - culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
  - sportieve stad (vrije tijd en sport);
  - zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
  - veilige stad (sociale) veiligheid).

### 3.4.3 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen.

Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

#### **3.4.4 Beleidsnotitie short stay**

Op 12 juli 2012 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor shortstay in Amsterdam. Kern van het nieuwe beleid is dat het college kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum. Ook wordt het mogelijk gemaakt om met meerdere huishoudens in een shortstay woning te verblijven met een maximumbezetting van de woning door één huishouden of vier personen die niet tot één huishouden behoren. Zo kunnen naast een huishouden bijvoorbeeld ook meerdere niet tot één huishouden behorende collega's gebruik maken van de accommodatie. Door uit te gaan van een maximum van vier personen wordt voorkomen dat ongewenste "pensionachtige" activiteiten onder de noemer van shortstay plaatsvinden. Naar aanleiding van de evaluatie van het Shortstay beleid in 2013 is er door de gemeenteraad een nieuwe beleidsnotitie vastgesteld. Op basis daarvan worden geen nieuwe vergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal shortstay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het nieuwe beleid worden in 2017 geëvalueerd. Voor shortstay vergunningen die voor 14 januari 2014 zijn verstrekt blijft de beleidsnotitie shortstay 2012 van kracht. Ondanks de stop op het afgeven van nieuwe vergunningen blijft short stay juridisch planologisch een gewenste functie. Gelet hierop is short stay opgenomen in de bestemmingsomschrijving bij "wonen" en daarmee toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder short stay verstaan moet worden.

#### **3.4.5 Plan gemeentelijke watertaken 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 afmoeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 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 zgn. 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. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

#### **3.4.6 Woonvisie Amsterdam tot 2020, "Wonen in de Metropool"**

In de op 30 oktober 2008 door B&W vastgestelde woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet en worden er keuzes gemaakt. Kern van het Amsterdamse woonbeleid Amsterdam blijft de ongedeelde stad, maar Amsterdam wil ook Topstad, Emancipatiestad, een Betaalbare stad, een Zorgzame Stad en een Duurzamestad zijn. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Met het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Gelet op de veranderingen op de woningmarkt die zich de afgelopen jaren hebben voorgedaan ligt het voor de hand niet alleen in te zetten op grote woningen, maar ook de realisatie van kleinere woningen te faciliteren. Het bestemmingsplan voorziet daarin.

Nederland krijgt in de toekomst te maken met twee belangrijke demografische ontwikkelingen die met elkaar samenhangen: vergrijzing en bevolkingskrimp. Vergrijzing houdt in dat het aandeel 65-plussers landelijk stijgt van ruim 15% in 2010 naar ruim 25% in 2040 volgens de laatste prognose van het CBS. Demografische ontwikkelingen treden niet overal in gelijke mate op. De regionale verschillen in bevolkingsopbouw zullen binnen Nederland groter worden. Per regio zal de woningbehoefte meer gaan verschillen. In sommige regio's neemt de woningbehoefte af, terwijl in andere regio's deze hoog blijft, zoals de Metropoolregio Amsterdam.

De beoogde ontwikkeling voor woningbouw in dit bestemmingsplan levert een bijdrage aan deze woonvisie.

## **Hoofdstuk 4     Het ruimtelijk kader**

### **4.1     Ruimtelijk-functionele aspecten**

Er zijn 5 bouwkavels met 8 (zelfbouw)woningen voorzien.

### **4.2     Stedenbouwkundige aspecten**

In het Stedenbouwkundigplan uit 2007 werd al aangegeven dat de nieuwbouw zich goed moet voegen tussen de bestaande bebouwing. Dit is wederom opgenomen in de stedenbouwkundige randvoorwaarden 'Zelfbouw aan de Sloterweg' d.d. 11 mei 2015. Op 1 september 2015 heeft het College van B&W ingestemd met het voorstel van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor het (her)ontwikkelen van de locatie middels zelfbouw. In bijlage 1 'stedenbouwkundige randvoorwaarden Sloterweg' is een uitgebreide toelichting te vinden over de ontstaansgeschiedenis en ruimtelijke structuur.

De nieuwbouw kan zich voegen in de bestaande bebouwing door de realisatie van vrijstaande of aaneengebouwde woningen, eventueel gemengd met kleinschalige bedrijvigheid. De nieuwe percelen kunnen worden uitgegeven ten behoeve van individuele bouwers. Hierdoor wordt het oorspronkelijke karakter van de omliggende bebouwing zoveel mogelijk benaderd. De Nota Cultuurhistorie Nieuw-West is bij de stedenbouwkundige randvoorwaarden meegenomen. De stedenbouwkundige randvoorwaarden bieden de kaders waarbinnen de locaties ontwikkeld worden. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn kavelregels opgenomen die het kader vormen waarbinnen de zelfbouwers hun woning kunnen ontwerpen. De kavelregels zijn zoveel mogelijk verwerkt in de verbeelding. Op locatie A, zijn een aantal bouwvlakken voor 8 bouwkavels met 8 woningen voorzien. Hierbij wordt aangesloten op de bestaande stedenbouwkundige structuur.

## **Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht**

### **5.1 Milieueffectrapportage**

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet in een beperkt aantal woningen. De betreffende activiteit is niet opgenomen in de lijst van activiteiten behorende bij het Besluit m.e.r. Er is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Evenmin is het bepaalde ten aanzien van de vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing.

## **Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren**

### **6.1 Algemeen**

In deze paragraaf worden de eventuele beleidsstukken of besluiten genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen. In deze paragraaf wordt verder de bereikbaarheid / ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht.

### **6.2 Beleid en regelgeving**

#### **6.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kan, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'Mot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

#### **6.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan**

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 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. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, 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. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

#### **6.2.3 Regionale OV-Visie**

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvastе keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

### **6.3 Autoverkeer**

Met dit plan worden geen nieuwe wegen mogelijk gemaakt. De nieuwe woningen worden ontsloten op de bestaande Sloterweg.

De nieuwbouw woningen van locatie A waren bij vaststelling van het bestemmingsplan 'Sportpark Sloten' reeds in het plan opgenomen en betrokken in de afweging ten aanzien van de verkeerskundige aanvaardbaarheid van de gehele woningbouwlocatie. De uitritten zullen overeenkomstig met de bestaande situatie worden uitgevoerd. De ontsluitingswegen op de percelen worden uitgegeven aan de (vereniging van) eigenaren van de bouw kavels en zullen dus geen onderdeel zijn van de openbare ruimte. Parkeren gebeurt op eigen terrein. Advies stedelijke verkeerscommissie (CVC) volgt.

### **6.4 Openbaar vervoer**

Met dit plan worden geen nieuwe openbaar vervoer modaliteiten mogelijk gemaakt. Toekomstige bewoners kunnen gebruik maken van de buslijn over de Sloterweg.

### **6.5 Langzaam verkeer**

Fietsers en voetgangers kunnen het plangebied via de nieuwe ontsluitingswegen bereiken. Er worden geen nieuwe fietspaden of voetpaden mogelijk gemaakt welke onderdeel uitmaken van een groter netwerk.

### **6.6 Parkeren**

In de Nota Parkeernormen zijn parkeernormen vastgelegd, waarmee de parkeerbehoefte van toekomstige ruimtelijke functies bepaald kunnen worden. Parkeernormen voor marktwoningen volgens de nota:

- a. Marktwoning bewoners: 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein
- b. bezoekers: 0,3 parkeerplaats per woning op straat

De nota geeft aan dat bij het bepalen van de parkeernorm onder meer een verkeerskundige afweging, een goede ruimtelijke inpassing, en een visie op het gebied inclusief de belangrijkste doelgroepen noodzakelijk is. Bovengenoemde normen zijn minimum parkeernormen, het beleid laat ruimte voor het realiseren van extra parkeerplaatsen op eigen terrein voor bewoners, indien dit niet leidt tot stedenbouwkundige bezwaren. Het parkeren gebeurt door middel van de kavelregels voor de kavels swa01 t/m swa03b op eigen terrein en voor de kavels nr 4 en 5 op een openbare parkeerstrook (mandelig terrein) en is ruimtelijk inpasbaar.

## **Hoofdstuk 7      Geluid**

### **7.1      Algemeen**

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

### **7.2      Beleid en regelgeving**

#### **7.2.1      Algemeen**

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

##### **7.2.1.1      Wegverkeersgeluid**

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

##### **7.2.1.2      Spoorweggeluid**

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

### 7.2.1.3 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Het plangebied valt binnen de geluidzone rond gezoneerd industrieterrein 'Schiphol-Oost'. Het zonebeheer ligt bij de provincie Noord-Holland.

#### Activiteitenbesluit

Voorts zijn in de omgeving geen grote zogenaamde herriemakers vanuit de Wetmilieubeheer en het activiteitenbesluit aanwezig. Het geluid van het naastgelegen transportbedrijf is meegenomen in het onderzoek en de maatregel voor een geluidsscherm. Als er geen milieumelding bekend is van omliggende inrichtingen wordt uitgegaan van de vergunde activiteiten. Gelet op het feit dat er al een bouwvlak voor 1 woning in bestemmingsplan Sportpark Sloten mogelijk was luidt de conclusie dat de omliggende bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

### 7.2.2 SWUNG - 1

Op 1 juli 2012 is een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking getreden. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van SWUNG-1 is het aanpassen van de regeling geluidsgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen.

Het vervolg op SWUNG-1 is SWUNG-2 die betrekking zal hebben op geluidhinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

Aan SWUNG-1 is overgangsrecht verbonden voor reeds in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen.

### 7.2.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

### 7.3 Resultaten onderzoeken

Voor de geprojecteerde woningen in de geluidzone dient in verband met overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een hogere waarde geluid te worden vastgesteld in het kader van de Wet geluidhinder. Hiervoor dient het college van burgemeester en wethouders een besluit te nemen. Zie hiervoor het concept-besluit vaststelling hogere grenswaarden separaat bij de ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan.

Voor de beoogde zelfbouwkavels is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 8 Akoestisch onderzoek kavel A Sloterweg West te Amsterdam, 15 sept 2015, R002-1224294TMM-lhl-V04-NL). Uit het onderzoek blijkt dat met de oorspronkelijke proefverkaveling niet het gewenste resultaat wordt bereikt, daarom is een alternatieve verkaveling onderzocht. Door de toepassing van de onderzochte alternatieve verkavelingsvariant met de opgetrokken muur tussen bouwblok 4a en 4b, wordt de begane grond van de zuidgevel van bouwblok 4a geluidsluw. Hierdoor zijn alle voorgenomen bouwblokken van een geluidsluw gevel (deel) voorzien. De oostgevel van de bouwblokken 4a, 4b, 5a en 5b en de noordgevel van bouwblok 4a dient echter geheel doof te worden uitgevoerd ten gevolge van het industrielawaai van Transportbedrijf van Waveren en gedeeltelijk vanwege het wegverkeer over de rijksweg A4/A10. Door de realisatie van een geluidsscherm op het erf van transportbedrijf Van Waveren, is het niet noodzakelijk de begane grond van de woningen, 4a,4b,5a en 5b doof uit te voeren. Indien het niet mogelijk blijkt om op het erf van transportbedrijf van Waveren een geluidsscherm te plaatsen zijn voor de woningen 4a,4b,5a en 5b aanvullende maatregelen noodzakelijk (vliesgevel of een portaal). In ieder geval wordt met het bestemmingsplan een geluidsscherm geplaatst tussen de bouwblokken 4a en 4b. Daar waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, wordt in het bestemmingsplan de verplichte toepassing van dove gevel of vliesgevel (geluidwerend vlies) voorgeschreven. Verder is er een (binnenplanse) afwijkingsmogelijkheid opgenomen om een uitzondering te maken op de verplichte dove gevel of vliesgevel. Hiervan kan men gebruik maken op het moment dat uit een nadere berekening op bouwplanniveau blijkt dat de geluidbelasting toch onder de maximale ontheffingswaarde zit. Hiervan kan sprake zijn als andere gebouwen voldoende afscherming bieden tegen industrielawaai dan wel als vanwege gewijzigde omstandigheden (bv. aangepast zonebeheersmodel of gewijzigd rekenmethodiek) de geluidbelasting alsnog lager uitvalt. Het mag daarbij nadrukkelijk niet gaan om woningen waarvoor de maximale ontheffingswaarde van de Wet geluidhinder wordt overschreden (dus woningen met een dove gevel).

Gezien de mogelijkheid dat tijdens de realisatie van het plan, kavel 4 (SWA04a, SWA04b) of 5 (SWA05a en SWA05b) later gerealiseerd wordt dan de overige bouwblokken, zullen de geluidniveaus op een aantal gevels (tijdelijk) hoger kunnen uitvallen. Daarom is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om eerst de woningen op te richten die mede dienst doen als geluidsbeperkende

maatregel, zie ook bijlage 1 bij de regels van dit bestemmingsplan.

## **7.4 Conclusie**

Met de beschouwde alternatieve verkaveling voor locatie A kan worden voldaan aan de eisen van het Amsterdamse geluidbeleid, wat betreft hogere waarden, gecumuleerde geluidbelasting en dove gevels. De vast te stellen hogere waarden passen binnen de wettelijk maximaal toelaatbare waarde. Met de in het akoestisch onderzoek voorgestelde maatregelen kunnen alle kavels worden voorzien van een stille zijde en voldoen daarmee aan de Amsterdamse geluidseis. Door deze verkaveling beschikken alle voorgenomen bouwblokken van een geluidsluw gevel (deel). Separaat is een besluit voorgesteld om hogere waarden conform de Wet Geluidhinder vast te stellen (zie bijlage 10).

## Hoofdstuk 8 Luchthavenindulingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden (zie Staatsblad met nr. 389). Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande wgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB. De procedures - in het kader van een aanvraag om omgevingsvergunning - voor een wgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden.

De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

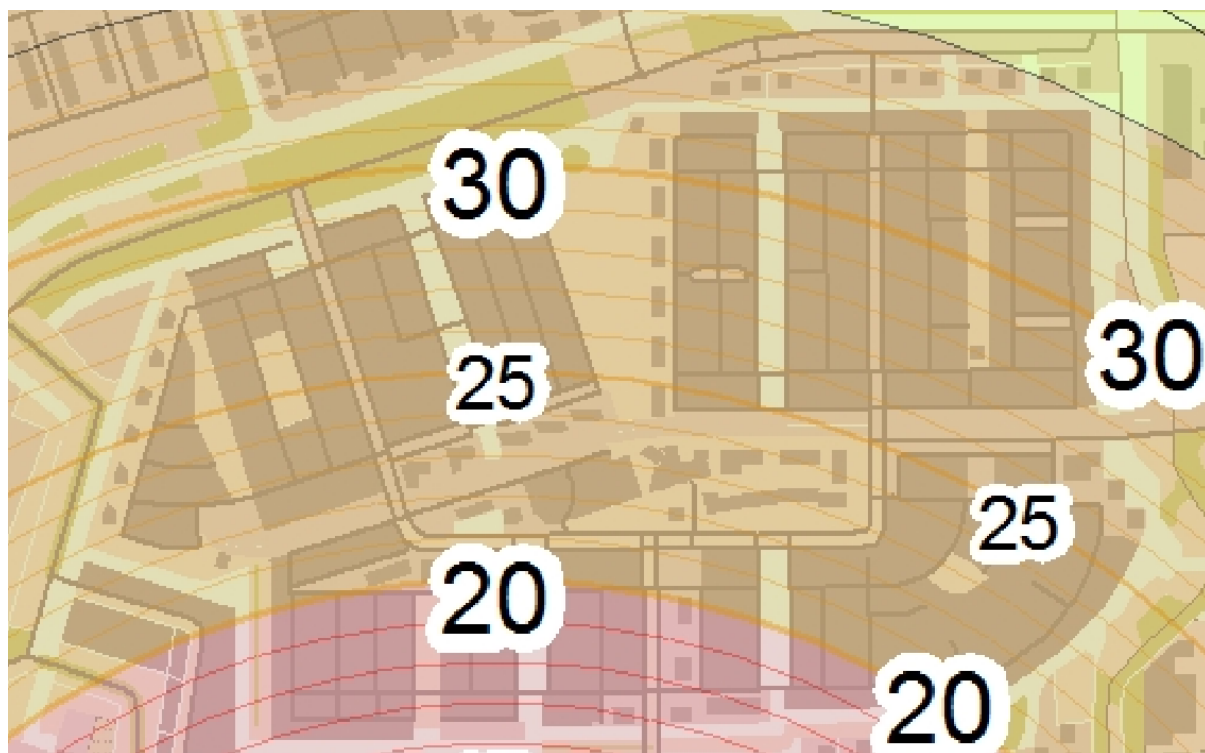
In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het voorliggende plan valt geheel buiten het LIB-4 gebied. In dit gebied is het LIB van toepassing en er geldt een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. Volgens artikel 2.2.1 van het LIB zijn in dit gebied geen woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik.

Het plangebied ligt binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen en grote waterpartijen) zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P.

De toetshoogtes voor woonwijk Nieuw Sloten variëren van 16 meter tot 34 meter. Het bestemmingsplan voldoet hieraan behalve ter plaatse van het Belgiëplein (4 appartementencomplexen van 24 respectievelijk 25 meter en een woontoren van 51 meter) en ter plaatse van de Anderlechtlaan (2 meest zuidelijk gelegen panden met bestemming Kantoor, beiden 18 meter). Het gaat hier om toegestane bestaande situaties in de zin van artikel 2.2.2 lid 3 van het LIB.



*Uitsnede met toetshoogtes uit Bijlage 4 van het LIB*

## **Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit**

### **9.1 Algemeen**

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 luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

### **9.2 Beleid en regelgeving**

#### **9.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)**

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate". Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang.

#### **9.2.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)**

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Het NSL loopt tot 1 augustus 2014; het kabinet is voornemens het NSL te verlengen tot 1 januari 2017.

#### **9.2.3 Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (Nibm)**

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3 %-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige

verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> ( of 200.000 m<sup>2</sup> indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekenende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

#### **9.2.4 Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007**

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en te motiveren.

#### **9.2.5 Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit**

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) (december 2006) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noord-Weugegebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen.

### 9.2.6 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof,  $PM_{10}$ ) en/of voor stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden gelden van  $40 \mu g/m^3$  jaargemiddeld voor  $PM_{10}$  en voor  $NO_2$  en  $50 \mu g/m^3$  etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor  $PM_{10}$ .

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Enmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven. Gezien de aanzienlijke afstand van het plangebied tot rijks- en provinciale wegen, ruimschoots meer dan 300 meter is een expliciete toets aan normen uit de AMvB niet noodzakelijk.

### 9.2.7 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat "geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is" wordt vervangen door: "in het ruimtelijk ordeningsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegnnet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeentebld afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en

Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

### **9.3 Resultaten onderzoeken**

Voor onderhavig bestemmingsplan is geen luchtkwaliteitsonderzoek gedaan.

### **9.4 Conclusie**

Het aantal woningen valt ruimschoots binnen de aangewezen norm voor 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) van 1500 woningen (bij 1 ontsluitingsweg). Het project voldoet daarmee aan artikel 4 van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', derhalve is geen onderzoek noodzakelijk. De luchtkwaliteit staat de uitvoer van het bestemmingsplan niet in de weg.

## **Hoofdstuk 10 Bodem**

### **10.1 Algemeen**

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 ruimtelijke 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.

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.

### **10.2 Beleid en regelgeving**

#### **10.2.1 Wet bodembescherming**

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

#### **10.2.2 Nota Bodembeheer**

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. 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.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

### **10.3 Resultaten onderzoeken**

In het kader van dit uitwerkingsplan is nader verkennend bodemonderzoek verricht (bijlage verkennend bodemonderzoek, 24 april 2015, ref. GM-0159365). In de ondergrond komt vanaf 0,5 m een laag bodemvreemd materiaal voor met een dikte van enkele centimeters. Deze laag is als sterk verontreinigd aangemerkt. Ook komt vanaf 0,5 m –mv licht puinhoudend zand voor. Dit zand is sterk verontreinigd met PAK. De oorspronkelijke veenbodem is licht verontreinigd. De verontreiniging is immobiel en er zijn geen contactmogelijkheden. Een sanering wordt als niet spoedeisend beschouwd. Voorgenomen is om de locatie te ontwikkelen voor woningbouw. Indien de locatie wordt opgehoogd met 0,5 m schone grond, dan zijn er geen belemmeringen voor de beoogde functie. Er dient wel rekening te worden gehouden met het verrichten van een BUS-melding. De locatie wordt bouwrijp gemaakt en opgehoogd en uiteindelijk geschikt voor de beoogde functie als wonen.

### **10.4 Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat de algemene kwaliteit van de grond en het grondwater van het onderzochte deel van het terrein geen belemmering is voor woningbouw. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

## **Hoofdstuk 11 Cultuurhistorie en archeologie**

### **11.1 Algemeen**

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

### **11.2 Beleid en regelgeving**

#### **11.2.1 Monumentenwet**

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

#### **11.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)**

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;

- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzigingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.1.6, lid 4, onder a, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving 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.

### **11.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie - provincie Noord-Holland**

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (21 juni 2010) is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en beschrijft de kernkwaliteiten van de verschillende Noord-Hollandse landschappen. Gemeentelijke bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied dienen rekening te houden met deze karakteristieke eigenschappen.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn onderbouwd. Het betreft ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, natuur- en recreatieprojecten, infrastructuur et cetera. Of veranderingen wel of niet plaatsvinden is eigenlijk geen discussiepunt, het gaat om de wijze waarop, de mate waarin en de vormgeving ervan. De provincie gebruikt deze leidraad bij de ontwikkeling van eigen ruimtelijke plannen en bij de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van gemeentelijke plannen.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. 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 gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

### **11.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam**

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

### **11.3 Resultaten onderzoeken**

In juni 2008 is door Bureau Monumenten & Archeologie een archeologisch bureauonderzoek verricht. In het onderzoek is aangegeven dat de Sloterweg een historische as is die grotendeels in de oorspronkelijke vorm aanwezig is. Direct langs de weg kunnen sporen van de daarmee samenhangende continue bewoning van de Sloterweg van de 13de eeuw tot en met de 20ste eeuw voorkomen. Deze sporen zijn op een diepte van circa 0,5 meter onder maaiveld te verwachten. De materiële neerslag betreft sporen van gebouwen, losse vondsten en afval. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een dichte verspreiding. De archeologische verwachting voor de bewoningszone langs de Sloterweg (zone A) is daarom hoog. Voor zone A geldt vanwege de hoge archeologische verwachting dat bij bodemingrepen dieper dan 0,50 meter onder maaiveld en met een oppervlak groter dan 100 m<sup>2</sup> een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) noodzakelijk is. Dit bestemmingsplan maakt deze ingreep niet mogelijk omdat ondergronds bouwen niet is toegestaan. Nadere waardestelling van de verwachtingswaarde is dan ook niet noodzakelijk.

### **11.4 Conclusie**

Omdat in het bestemmingsplan geen kelders en souterrains mogelijk worden gemaakt en het terrein met een halve meter wordt opgehoogd worden eventuele archeologische resten in situ beschermd. Een nadere waardestelling en onderzoek is niet nodig.

#### **11.4.1 Cultuurhistorie**

De stedenbouwkundige randvoorwaarden biedt de kaders waarbinnen de locaties ontwikkeld worden. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn kavelregels opgenomen die het kader vormen waarbinnen de zelfbouwers hun woning kunnen ontwerpen. Als basis voor het Cultuurhistorisch beleid heeft stadsdeel Nieuw-West een Cultuurhistorische Waarderingskaart opgesteld. De Cultuurhistorische Waarderingskaart is een belangrijk sturingsmiddel voor ruimtelijke ontwikkelingen in cultuurhistorisch waardevolle gebieden. De Sloterweg en het dorp Sloten zijn aangemerkt als Pre-AUP Uitzonderlijk. Voor nieuwbouw zijn richtlijnen opgenomen, zodat deze in samenhang met de historische verkaveling en bebouwing wordt gerealiseerd. De kavelregels zijn zoveel mogelijk verwerkt in de verbeelding. Op locatie A, zijn een aantal bouwvlakken 8 kavels met 8 woningen voorzien. Hierbij wordt aangesloten op de bestaande stedenbouwkundige structuur en wordt recht gedaan aan de cultuurhistorische waarden.

## bestemmingsplan Sloterweg tussen 1081 en 1121 locatie A

Het dorp Sloten is in de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West 2013 aangemerkt als Potentieel Beschermd Gemeentelijk Dorpsgezicht. Bij de eerstvolgende herziening van het bestemmingsplan Sloten zal het dorp worden aangewezen als Beschermd Gemeentelijk Dorpsgezicht.

## **Hoofdstuk 12 Duurzaamheid**

### **12.1 Algemeen**

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

### **12.2 Beleid en regelgeving**

#### **12.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie**

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

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 woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

#### **12.2.2 Gemeente Amsterdam**

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beheerende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO<sup>2</sup> neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015. In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

1. Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
2. Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% minder energie verbruikt dan in 2013;
3. Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstof-dioxide 35% lager dan in 2015;
4. Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
5. Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
6. In 2025 is de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

En de volgende kwalitatieve doelen:

1. Zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij (of zo schoon mogelijk) in Amsterdam in 2025;
2. Een circulaire economie te realiseren met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie;
3. Op basis van de door het College van B&W in 2014 ondertekende intentieverklaring "Ruimtelijke Adaptatie" klimaatadaptatie in 2020 in het relevante gemeentelijke beleid te verankeren;
4. De gemeentelijke inkoop voldoet aan de doelstellingen uit deze Agenda voor de transitie naar circulaire economie, het scheiden van afval, energie en slim en schoon vervoer.

Voor de woningbouwontwikkeling van dit plan wordt aan de hand van de kavelregels ook privaatrechtelijk ingezet op duurzaamheid.

## **Hoofdstuk 13 Externe veiligheid**

### **13.1 Algemeen**

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het 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 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. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

### **13.2 Beleid en regelgeving**

#### **13.2.1 Beleid externe veiligheid**

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

#### **13.2.2 Risicovolle inrichtingen**

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het 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 de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

De omgevingsdienst heeft onderzoek naar externe veiligheid gedaan in het kader van het (moeder)bestemmingsplan Sportpark Sloten. Uit dit onderzoek (bijlage 10) blijkt dat het plaatsgebonden risico hoger is dan de grenswaarde van 10-6 per jaar voor de leiding W-534-06. Er zijn geen objecten aanwezig of geprojecteerd in deze contour. Zodoende wordt voor deze leiding voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Voor de andere twee leidingen is het plaatsgebonden risico lager dan 10-6 per jaar. Zodoende wordt ook voor deze leidingen voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico: In het rapport externe veiligheid worden uitsluitend de aspecten genoemd die verantwoording van het groepsrisico moet omvatten. In alle gevallen is het vereist de brandweer in de gelegenheid te stellen tot het geven van advies in verband met het groepsrisico (artikel 12, lid 2 van het Bevb). De volledige verantwoording van het groepsrisico is noodzakelijk. Dit houdt in invulling moet worden gegeven aan de artikelen 12 lid 1, onderdeel a t/m g van het Bevb. De verantwoording wordt opgenomen in het (ontwerp) bestemmingsplan. Het groepsrisico in het inventarisatiegebied is hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en neemt door de nieuwe ontwikkelingen toe met meer dan 10%. Daarom is de volledige verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. De nieuwe woningen komen niet in de PR 10-6 contour van de aardgasleiding W-534-06. In het onderzoek van het bestemmingsplan Sportpark Sloten is in de zogenaamde 'populatiebestanden' de toe te voegen woningen aan de Sloterweg reeds meegenomen. Het groepsrisico neemt met de kleine toename van 8 woningen niet veel toe. Bovendien was ter plaatse al een bouwvlak voor 1 woning mogelijk en is daarmee de zeer geringe toename te verantwoorden.

Op het bestemmingsplan Sportpark Sloten is door de Brandweer in het kader van Externe Veiligheid geadviseerd (11 oktober 2013 advies met referentie 30/RoEv-2013). Dit advies is ook van toepassing voor het bestemmingsplan Sloterweg tussen 1081 en 1121 locatie A. Let hierbij wel op dat voor het bestemmingsplan Sloterweg tussen 1081 en 1121 locatie alleen de hogedruk aardgasleidingen relevante risicobronnen zijn. De gasunie meldt bovendien het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

### **13.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren**

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren. Per 1 april 2015 is deze wet gewijzigd door de zogenaamde Wet basisnet. Doel van het basisnet is om een duurzaam evenwicht te bieden tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de infrastructuur, de ruimtelijke ontwikkelingen langs die infrastructuur en de veiligheid voor omwonenden. Het basisnet is een netwerk van infrastructuur (wegen, hoofdspoorwegen en vaarwegen) die voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen van belang is.

Langs of op de basisnetroutes worden plaatsen aangewezen waar het risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer mag bedragen dan hetgeen maatschappelijk aanvaardbaar is. Zo is in de Regeling Basisnet de ligging van het risicoplafond voor het plaatsgebonden risico (PR) en (indien ingesteld) de ligging van het risicoplafond voor het groepsrisico (GR) bepaald. Per wegvak, spoortraject en vaartroute wordt de afstand bepaald waar het PR contour niet meer dan 10-6 mag zijn (PR-plafond) en (indien ingesteld) waar het PR contour niet meer dan 10-7 of 10-8 mag zijn (GR-plafond).

Regelmatig wordt onderzocht of in hoeverre vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen één of meer risicoplafonds worden overschreden. Indien nodig, worden er maatregelen getroffen aan de vervoerszijde. De maatregelen kunnen variëren van technische aanpassingen aan het vervoer tot aan aanpassingen aan de infrastructuur, met als ultimum remedium: routing.

De ruimtelijke regels zijn opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

De regeling in het Bevt kan samengevat worden als volgt:

- Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het plaatsgebonden risico maximaal  $10^{-6}$  per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toestaan.
- Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.
- Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR  $10^{-6}$  voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR  $10^{-6}$  voor beperkt kwetsbare objecten.
- Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.
- Binnen het invloedsgebied, maar buiten de 200 meter afstand geldt er een lichte verantwoordingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag alleen in te gaan op de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid.
- Het bevoegd gezag kan ook binnen de 200 meter afstand volstaan met een lichte verantwoording in de volgende gevallen:
  1. het groepsrisico is niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, of
  2. het groepsrisico in de toekomstige situatie
    - a. met niet meer dan tien procent toeneemt en
    - b. de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.
- Er geldt tevens een motiveringsplicht als nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten in de aangewezen plasbrandaandachtsgebieden (langs wegen of spoorwegen) of in de aangewezen vrijwaringszones (langs binnenwateren). Dit zijn gebieden die getroffen kunnen worden door een ongeval met brandbare vloeistoffen, zoals benzine.

In de plasbrandaandachtsgebieden gelden er naast de hierboven genoemde aanvullende motiveringsplicht, tevens aanvullende bouweisen ten aanzien van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten op grond van het Bouwbesluit 2012.

De effecten van een ongeval op de Rijksweg A4 rijken niet tot het voorliggende bestemmingsplan.

#### **13.2.4 Buisleidingen**

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van  $10^{-6}$  per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan  $10^{-8}$  per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

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

### **13.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam**

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

### **13.3 Resultaten onderzoeken**

De Sloterweg ligt in de zone waar tijdens WOII veel gebombardeerd is vanwege Schiphol, Rijksluchtvaartdienst en munitieopslag nabij Nieuwe Meer. In bijlage nr. 9 is een onderzoek te vinden naar explosieven voor Sportpark Sloten, waar de Sloterweg als onderzoeksgebied is meegenomen. De resultaten van dit onderzoek vormen geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

### **13.4 Conclusie**

De beoogde ontwikkeling van een aantal woningen is uitvoerbaar gelet op de risico's van externe veiligheid.

## Hoofdstuk 14 Luchthavenindulingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden en onlangs gewijzigd waardoor de hoogtebeperkingen zijn aangescherpt. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

De genoemde beperkingen betreffen:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het luchthavenverkeersbesluit is voor een bestemmingsplan niet relevant omdat het betrekking heeft op het gebruik van het luchtruim en luchtverkeerswegen.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven: -4.00 m N.A.P. Dit betekent dat van de op de kaart aangegeven hoogtes nog vier meter moet worden afgetrokken om te komen tot de maximaal toelaatbare hoogtes ten opzichte van N.A.P.

De bouwhoogte die op grond van het nu voorliggende bestemmingsplan is toegestaan, is minder dan de maximale bouwhoogte die op grond van het Luchthavenindelingbesluit is toegestaan, ook van het onlangs gewijzigde LIB.

In afwijking van de aangegeven waarden kan, op grond van artikel 2.2.2, derde lid van het LIB, een object dat hoger is worden toegestaan voor zover dit in overeenstemming is met een verklaring van geen bezwaar als bedoeld in artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB, de daarin gestelde maxima worden niet overschreden.

## **Hoofdstuk 15 Milieuhinder bedrijvigheid**

### **15.1 Algemeen - Industrieterrein**

Milieuzonering betreft het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen bedrijven en hindergevoelige functies/bestemmingen. Om in deze zonering enige eenheid te brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) uitgebracht die als richtlijn geldt.

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

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

### **15.2 Conclusie**

Het naastgelegen transportbedrijf mag gewoon blijven functioneren en wordt niet in bedrijfsvoering beperkt.

## **Hoofdstuk 16 Natuur en Landschap**

### **16.1 Algemeen**

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

### **16.2 Beleid en regelgeving**

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

#### **16.2.1 Natuurbeschermingswet**

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

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

#### **16.2.2 Flora- en faunawet**

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend

Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

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

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

### **16.3 Resultaten onderzoeken**

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als signifiante gevolgen niet zijn uit te sluiten, de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan;
- de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

Het terrein is nl al in 2008 bouwrijp gemaakt en er kunnen inmiddels beschermde plantensoorten op het terrein aanwezig zijn. Op 13 oktober 2015 is daarom een quick-scan flora en fauna uitgevoerd (Zie bijlage 3). Versturende werkzaamheden moeten buiten het broedseizoen (circa 15 maart – 15 juli) plaatsvinden. Op locatie A wordt de watergang langs de Sloterweg verbreed. De verbreding zal geen nadelige effect opleveren voor de bomen, omdat de verbreding plaatsvindt daar waar de bomen niet geworteld zijn, namelijk aan de zijde van de bouwkavels (zie bijlage 4 bomentoets, 13 april 2015).

### **16.4 Conclusie**

In het plangebied zijn geen beschermde planten of dieren waargenomen of sporen daarvan. Geconcludeerd kan worden dat er bij de ontwikkeling van het plangebied geen sprake is van een effect op beschermde soorten. Evenmin is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig voor de ontwikkeling van het plangebied.

## Hoofdstuk 17 Water

### 17.1 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. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding (oftewel 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. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de *Amstel*. Het nautisch beheer ligt *deels bij de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam*. Het stadsdeel is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

### 17.2 Beleid en regelgeving

#### 17.2.1 Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Hierbij is het van belang om landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

- van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatisch milieu in stand houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

De Kaderrichtlijn Water is nader uitgewerkt in het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkwm 2009) en de onderliggende Regeling monitoring kaderrichtlijn water (Regeling monitoring). In dit besluit en deze regeling zijn eisen gesteld, waaraan de kwaliteit van de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in Nederland in beginsel moet voldoen. Deze goede toestand moet in principe eind 2015 zijn gehaald, tenzij een legitiem beroep kan worden gedaan op één van de uitzonderingen van de kaderrichtlijn water (zoals fasering of doelverlaging). De goede toestand moet worden bereikt door het maatregelenprogramma, dat is opgenomen in de verschillende waterplannen.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van

deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

### **17.2.2 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.

### **17.2.3 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:

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

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom 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.

### **17.2.4 Waterbesluit**

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is

een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

### **17.2.5 Provinciale waterplan 2010-2015**

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

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

### **17.2.6 Waterbeheerplan AGV 2010-2015**

Op .. heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

### **17.2.7 Plan gemeentelijke watertaken 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 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 zgn. breed 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 breed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

### **17.2.8 Keur AGV**

De Waterschapswet zegt 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. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt 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 artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 2021 van de gemeente Amsterdam: de grondwaternorm is hetzelfde gebleven.

### **17.2.9 Legger**

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

## **17.3 Watertoets**

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

## Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor de gemeente Amsterdam voert Waternet daarnaast het nautisch toezicht in de Amsterdamse grachten, de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit.

Door Waternet zijn verschillende waterthema's benoemd. In het onderstaande zijn deze beschreven, ook wordt aangegeven hoe het voorliggende uitwerkingsplan en het onderliggende bestemmingsplan omgaat met deze waterthema's:

### 1. Waterkering

De Sloterweg bevat tevens een functie als waterkering. De Sloterweg is een secundaire waterkering. Binnen de verkenning (zie bijlage Geotechnische analyse, 150424-ME-343498 concept 8 april 2015) zijn zettingen voorspeld en zijn indicatieve berekeningen gemaakt van de stabiliteit van de secundaire waterkering. Op basis van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat de lokale ondergrond sterk samendrukbaar is. De oppervlakkige slappe klei- en veenlagen zijn zettingsgevoelig. Om aan restzettingseisen te voldoen moet rekening worden gehouden met een voorbelastingsperiode van 12 maanden waarbij een extra overhoogte (0,5 m tot 1,0 m) en verticale drainage moeten worden toegepast als zettingversnellende maatregel. De stabiliteit van de waterkering is op basis van het beschikbare onderzoek onvoldoende.

Alvorens een passend ontwerp te maken moet overleg plaatsvinden met de dijkbeheerder (Waternet). Er zijn globaal twee mogelijkheden:

1. Binnen het project wordt aangetoond dat de stabiliteit van de dijk niet verder afneemt. Daarbij kunnen aanvullende maatregelen nodig zijn. Hiervoor is afstemming nodig voor wat betreft het toepassen van constructieve elementen in de waterkering. Het project kan binnen de grenzen van billijkheid rekening houden met een eventueel toekomstige dijkverzwaring.

2. Waternet wordt betrokken bij het project en brengt de stabiliteit op orde. In een korte kwalitatieve analyse is de gevoeligheid van de dijk in relatie tot trillingen beoordeeld. De waterkering is zeer beperkt trillingsgevoelig. De beoogde uitvoeringstechnieken genereren beperkte trillingen. Het risico voor de waterkering is daarmee zeer beperkt.

Voor zover de waterkering in het plangebied van dit uitwerkingsplan is gelegen, zijn de kern- en beschermingszones van de kering opgenomen op de planverbeelding en bestemd met de dubbelbestemming 'Waterkering'. In de planregels is opgenomen dat de bestemming 'Waterstaat – Waterkering' primair is ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemming. Het uitvoeren van werkzaamheden binnen de kern- en beschermingszones van de waterkering is watervergunningsplichtig. In een geohydrologisch onderzoek is onderzocht wat de gevolgen zijn van het ophogen van de kavels voor het bouwrijp maken. De gevolgen staan uitvoering van dit plan niet in de weg.

### 2. Waterkwaliteit/ecologie

Vanuit Europa en het Rijk zijn er binnen de gemeente Amsterdam wateren aangewezen waarvoor strengere waterkwaliteitseisen gelden. Dit zijn de Kader Richtlijn Water en Natura 2000 gebieden. Deze zijn omschreven in het Waterbeheerplan AGV 2010 – 2015 deel KRW. Voor het binnen het bestemmingsplan 'Sportpark Sloten' gelegen waterareaal gelden geen aanvullende waterkwaliteits-eisen. Het bestemmingsplan gaat voor het grootste gedeelte uit van het bestaande waterareaal. Voor het binnen het bestemmingsplan 'Sportpark Sloten' en dus ook dit uitwerkingsplan gelegen waterareaal gelden geen aanvullende waterkwaliteitseisen.

### 3. Materiaalgebruik

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

### 4. Hemelwater / Rainproof

Er wordt een nieuw rioolstelsel aangelegd waarbij het hemelwater gescheiden van het vuilwater wordt afgevoerd. Men spreekt van afkoppelen van hemelwater als de hemelwaterlozingen die samen met vuilwater op een gemengd rioolstelsel zitten, er afgehaald worden. Schoon hemelwater afkomstig van schone dakoppervlakken wordt zoveel mogelijk hergebruikt, geïnfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater via een vegetatiedak. Het aanleggen van nieuwe gemengde rioolstelsels is in principe niet toegestaan. Als suggestie wordt meegegeven om hemelwatervertragende voorzieningen op te nemen zoals groene daken zie [www.rainproof.nl](http://www.rainproof.nl).

#### 5. Toename verharding

In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of het rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie in de bodem.

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, de verdichting van bestaand stedelijk gebied, de aanleg van kassen of de aanleg van wegen is sprake van het verharderen van gebieden waar voordien water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem als gevolg van de aanleg van verhard oppervlak dient daarom te worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding in ieder geval niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Daarom is het in de keur verboden om (zonder vergunning) meer dan 1000 m<sup>2</sup> verhard oppervlak aan te leggen in bestaand of nieuw in te richten stedelijk gebied. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stad moet de toename van de belasting van het oppervlaktewater bij elk project worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Als vuistregel geldt dat het gebied 10 % oppervlaktewater moet hebben. Vanwege de complexiteit van de huidige ontwikkelingen, zowel in ruimtelijke inrichting als in tijd, is het soms lastig om per individuele ontwikkeling of per gebouw een passende watercompensatie te realiseren.

Op locatie A zal geen extra oppervlaktewater worden gemaakt, maar zal wel extra worden verhard. Er wordt 900 m<sup>2</sup> bvo aan bebouwing gerealiseerd (4x125 en 4x100 m<sup>2</sup> bvo). Omdat dit minder is dan 1000 m<sup>2</sup> is het in principe niet verplicht om water te compenseren. Eventueel noodzakelijke watercompensatie wordt uitgevoerd op locatie B en C (zie stedenbouwkundig plan zelfbouwlocaties Sloteweg).

|                                                | Locatie A | Locatie B | Locatie C | Totaal |
|------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------|
| Toename/afname verharding (in m <sup>2</sup> ) | + 1387    | - 4863    | + 436     | - 3040 |
| 10% compensatie (in m <sup>2</sup> )           | - 139     | + 486     | - 44      | + 304  |
| Toename/afname water (in m <sup>2</sup> )      | 0         | + 1468    | + 104     | + 1572 |
| Compensatie saldo (in m <sup>2</sup> )         | - 139     | + 1954    | + 60      | + 1876 |

Tabel waterbalans

Op deze andere zelfbouwlocaties aan de Sloteweg wordt wel extra oppervlaktewater gegraven. Bij watergangen die worden uitgegeven aan de perceeleigenaren zijn bewoners zelf verantwoordelijk. Hiervoor gelden voorwaarden en eisen volgen de Waterkeur, welke aan kavelkopers moeten worden meegegeven.

#### 6. Demping

Een afname aan oppervlaktewater door demping moet elders binnen het peilvak (vooraf) met 100% worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan.

#### 7. Grondwaterzorgtaak namens gemeente Amsterdam

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een geohydrologisch onderzoek) aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te

realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het 'Plan gemeentelijke watertaken' en luidt: 'Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan'. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

Binnen de gemeente Amsterdam wordt de Rainproof gedachte omarmt. Dat houdt in dat het hemelwater zoveel mogelijk lokaal wordt vastgehouden. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd om een klimaatrobuust en waterneutrale stad te creëren. Bij de herinrichting van de openbare ruimte maar ook bij renovatie en/of nieuwbouw wordt gevraagd aandacht te besteden aan het vasthouden van hemelwater op het perceel, dit is meegenomen in het stedenbouwkundig ontwerp.

#### 8. Kelders en parkeergarages

Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren. Met een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat de ondergrondse constructie geen nadelige gevolgen heeft op de grondwaterstanden in de omgeving. (zie bijlage Geotechnische analyse, concept 8 april 2015). In onderhavige wijzigingsplan is het verboden om kelders te maken en wordt het terrein opgehoogd. Het uitwerkingsplan voorziet niet in nadelige gevolgen voor de grondwaterstanden in of nabij het plangebied.

#### 9. Drainage

Het aanbrengen van drainage is niet toegestaan vanwege de kans op verstoppingen en het permanent lozen op het oppervlaktewater. Waternet adviseert om een eventueel op te hogen of grondverbeteringsmaatregelen toe te passen. Dit wordt dan ook gedaan in het onderhavige plan. Het bovengenoemde betreft een uitvoeringsaspect, hetgeen niet in een bestemmingsplan wordt geregeld. Bij uitwerking van bouwplannen zal het advies van Waternet met betrekking tot grondverbeteringsmaatregelen worden meegenomen.

#### 10. Nautiek

Waternet heeft namens de gemeente Amsterdam het nautische toezicht in de Amsterdamse grachten en vaarten. Bij de plannen langs het IJ en Noordzeekanaal dient rekening te worden gehouden met de taak van Waternet (voormalig BBA) voor het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Binnen het plangebied bevindt zich geen doorgaande vaarroute.

### **17.4 Conclusie**

Het bestemmingsplan brengt geen wijzigingen in de waterstructuur. Een gedeelte van het plangebied heeft de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering. Bouwen overeenkomstig de medebestemming, is slechts mogelijk, mits daartegen uit hoofde van de waterstaatsbelangen geen overwegende bezwaren bestaan en de waterbeheerder daar vooraf over is gehoord. Derhalve kan worden geconcludeerd dat gelet op bovenstaande de watertoets de tenuitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

## Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

### 18.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (oftewel de plankaart) en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels 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 regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

### 18.2 Artikelgewijze toelichting

#### 18.2.1 Toelichting op de planregels

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

##### Verbeelding

Op de verbeelding van de plankaart wordt door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes/volumes aangegeven. De kaart heeft, in samenhang met de regels, een juridisch bindend karakter. Als ondergrond is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

##### Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten. In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden. Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelregel zijn opgenomen in het Bro met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan. In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij een vaste volgorde aangehouden. In de bestemmingsomschrijving is beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels is weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve

van de bestemming. In de navolgende (sub)leden zijn maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een aantal gevallen is een afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden als direct recht mogelijk, in andere gevallen moet het dagelijks bestuur een besluit nemen om af te wijken van de regels uit het bestemmingsplan. In de specifieke gebruiksregels zijn nadere bepalingen gegeven over de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

### **18.2.2 Toelichting op de bestemmingen**

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

#### **HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS**

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

#### **HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN**

- **Water**

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor water, waterhuishoudkundige voorzieningen, oevervoorzieningen en kunstuitingen (plastieken).

- **Wonen**

De woningen in deze bestemming kunnen vrijstaand en geschakeld worden gerealiseerd. Daarbinnen zijn onder andere toegestaan: woningen met inbegrip van bijhorende bergingen en andere nevenruimten, short stay, huisgebonden beroepen en erven toegestaan.

Basis voor deze bestemming is de regeling uit het bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o. om daarmee aan te sluiten bij de woonbestemmingen aangrenzend langs de Sloterweg. De regeling is gemoderniseerd aan de hand van actuele landelijke standaarden en de geluidwetgeving en aangepast in verband met de eisen voor geluidsmaatregelen. De bouwregels gaan over wat er aan bebouwing is toegestaan. Kelders en souterrains zijn niet toegestaan omdat dit negatieve gevolgen kan hebben voor grondwaterhuishouding en de waterkering van de Sloterweg. De eisen voor de ligging van de bijgebouwen is bedoeld voor een goede ruimtelijk inpassing en de strook langs het water vrij te houden van bebouwing voor eventueel onderhoud. Enkele woningen moeten aan elkaar worden gebouwd omdat ze tevens dienen als geluidsscherm. Ook moet er een geluidsscherm tussen de woningen worden gebouwd daar waar deze is aangeduid. Om te voorkomen dat er in de woningen wordt gewoond met een te hoge geluidsbelasting op de gevel is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

- **Waterstaat - Waterkering**

De binnen het plangebied aanwezige waterkering gaat uit van de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. Op grond van de Keur van Waternet gelden beschermende maatregelen. Omdat in de Keur al voldoende regels zijn opgenomen ter bescherming zijn aanvullende bouwregels niet in het bestemmingsplan opgenomen. De dubbelbestemming heeft feitelijk uitsluitend een signalerende functie.

- **Verkeer**

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn onder andere bestemd voor verkeersareaal, fietsparkeervoorzieningen, speel- en groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

- **Groen**

De openbare groenstroken, plantsoenen en parken zijn bestemd als 'Groen'. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor groenvoorzieningen, openbare ruimte, parkeren,

fiets- en voetpaden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en oevervoorzieningen. Er zijn alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan.

### HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

- **Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- **Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding (oftewel de plankaart) aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

## **Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid**

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem 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. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

Alle kosten voor opstalontwikkeling en inrichting van de in erfpacht uitgegeven percelen zijn voor rekening van de ontwikkelende (zelfbouw) partij.

## **Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **20.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)**

Het concept ontwerpbestemmingsplan is op 10 december 2015 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan de overlegpartners.

In dit kader zijn zes reacties ontvangen, namelijk van de Gasunie, Gemeente Haarlemmermeer, Brandweer, Gemeente Amsterdam, Waternet en de Omgevingsdienst. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld. De volgende ontvangen reacties hebben geleid tot aanpassingen:

- Brandweer; door de brandweer is verwezen naar een eerder advies uit 2013 in het kader van het bestemmingsplan Sportpark Sloten om een passage op te nemen over de hogedruk aardgasleiding. Het advies is wederom in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.
- Waternet; enkele redactionele opmerkingen en verzoek opname tabel waterbalans, deze zijn doorgevoerd en opgenomen in ontwerp bestemmingsplan.
- Omgevingsdienst, opmerkingen externe veiligheid ten aanzien van het invloedgebied van de hogedruk aardgasleiding. In het kader van het bestemmingsplan Sportpark Sloten is hier al onderzoek naar gedaan, dezelfde tekst in de toelichting is hierover opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.

### **20.2 Maatschappelijk overleg**

Er is geen inspraak gehouden op een voorontwerp bestemmingsplan omdat dit bestemmingsplan grotendeels past binnen de uitwerkingsbevoegdheid van bestemmingsplan Sportpark Sloten aldus vastgesteld op 19 februari 2014 en omdat het stedenbouwkundig kader en zelfbouwprogramma akkoord is bevonden door het college en gemeenteraad. Op maandagavond 8 februari 2016 is een inloopavond georganiseerd waarbij naast informatie over het maaiveldontwerp ook informatie is gegeven over het bestemmingsplan. Op 13 april 2016 is het ontwerp bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken ter visie gelegd. Op 13 april is dit besluit gepubliceerd en met ingang van 14 april 2016 had een ieder gedurende zes weken de tijd om een zienswijzen in te dienen. Er is 1 zienswijze ingediend door een gemachtigde van drie adressanten. De gemachtigde vertegenwoordigt een transportbedrijf (Sloterweg 1051), Bewoner (Sloterweg 1047) en een bedrijf (Sloterweg 1075). In de zienswijze zijn puntsgewijs 20 bezwaren aangevoerd. Ze hebben betrekking op de verkeerssituatie op de Sloterweg en historische bebouwing en maatvoering. Betrokkenen worden hierover via reguliere kanalen geïnformeerd.

