



Bestemmingsplan Buiksloterham 5e Herziening

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling, gebiedsontwikkeling Noord
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.N1708BPGST-VG01
Datum print	9 December 2019
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel van de herziening	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Crisis- en herstelwet	8
Hoofdstuk2	Verantwoording	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Uitgangspunten	9
2.3	Milieu- en omgevingsaspecten	13
Hoofdstuk3	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
3.1	Realisatie en kostenverhaal	33
3.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	33

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van de herziening

Op 16 december 2009 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan 'Buiksloterham' vastgesteld. Het bestemmingsplangebied ligt aan de noordelijke IJ-oever en wordt aan de noordzijde begrensd door het midden van de Klaprozenweg; aan de oostzijde door het midden van het Buiksloterkanaal, via de Distelkade naar de Klaprozenweg; aan de westzijde door het midden van Zijkanaal I en het IJ; en aan de zuidzijde door de Grasweg, het midden van het Tolhuiskanaal en het New Technology Centre van Shell.

Deze 5e herziening heeft betrekking op een deelgebied van Buiksloterham. Het deelgebied betreft de noordwestelijke hoek (zie figuur 1) van Buiksloterham ter plaatse van de nog te realiseren westelijke verkeersontsluitingsweg (hierna: westelijke ontsluiting) in aansluiting op de Klaprozenweg.



Figuur 1. Plangebied 5e herziening (rood omkaderd)

De aanleiding voor deze herziening is dat het beoogde tracé van de westelijke ontsluiting niet goed (meer) op het, in het bestemmingsplan 'Buiksloterham', daarvoor gereserveerde en bestemde tracé aansluit. Dit is gebleken na het recent uitgevoerde nieuwe profiel van de Klaprozenweg en aan de hand van actuele verkeerstechnische eisen. Voorliggende herziening is een partiële herziening die tot doel heeft het noordelijke deel van het tracé (vanaf de Klaprozenweg tot aan de aansluiting met de Papaverweg) circa 38 meter in oostelijke richting mogelijk te maken. Door de verschuiving worden de huidige gemengde bestemmingen deels gewijzigd in een verkeersbestemming en vice versa.

In deze herziening worden geen nieuwe bestemmingen en functies toegevoegd en wordt niet voorzien in een uitbreiding van vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo) programma ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009). Het zuidelijke deel van het tracé wordt in een later stadium planologisch – juridisch gewijzigd.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Noord. Bij besluit van de gemeenteraad van 22 juni 2016 is Buiksloterham, waar het bestemmingsplangebied deel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk gebied. Dit besluit heeft tot gevolg dat de voorbereiding van bestemmingsplannen door het college van B&W wordt uitgevoerd. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord wordt betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan conform hetgeen is vastgelegd in de Verordening op het Lokaal Bestuur.

1.3 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet. De Crisis- en herstelwet is van toepassing, omdat het plangebied binnen een gebied als zoals aangewezen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet valt (CHW, bijlage 2, onder A, nummer 1: project Noordelijke IJ-oever Amsterdam). Daarom is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de wet van toepassing.

Hoofdstuk 2 Verantwoording

2.1 Algemeen

2.1.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied van deze 5e herziening wordt globaal als volgt begrensd. Aan de noordzijde door de Klaprozenweg vanaf nummer 69 tot en met nummer 57; aan de oostkant vanaf nummer 57 naar het zuiden, via de noordelijke kade van het Papaverkanaal, de aanduiding van de beoogde brug en de zuidelijke kade van het Papaverkanaal, langs de oostkant van het perceel met adres Papaverweg 54 tot de Papaverweg; aan de zuidkant door de Papaverweg en aan de westzijde langs het perceel met adres Papaverweg 54 via het Papaverkanaal naar het noorden langs de westzijde van het perceel met adres Klaprozenweg 67.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding, te raadplegen via ruimtelijkeplannen.nl.

Deze herziening betreft inhoudelijk het verschuiven van het noordelijke deel van het tracé voor de westelijke ontsluiting en als gevolg daarvan het omwisselen en herverdelen van de bestemmingen 'Verkeer', 'Gemengd' en 'Groen'. De wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) betreffen zodoende de verbeelding en naar aanleiding van de geactualiseerde onderzoeken en gewijzigde regelgeving en beleid een zestal wijzigingen van de specifieke gebruiksregels. Deze herziening voorziet niet in een verruiming van het programma dan wel wijziging van toegelaten functies.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Verkeerstechnische uitgangspunten

De geprojecteerde aansluiting van de westelijke ontsluiting op de Klaprozenweg in de oorspronkelijke situatie, zoals aangeduid op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009), levert een kruising op die te dicht bij de brug over Zijkanaal I komt te liggen, wat naar de actuele verkeerstechnische eisen onaanvaardbaar is.

Door de aanpassing van het profiel, waarbij het tracé voor de ontsluiting in oostelijke richting opschuift, kan een aansluiting op de Klaprozenweg worden gerealiseerd die, mede doordat er voldoende ruimte ontstaat die nodig en vereist is om een opstelvak te kunnen maken voor afslaand verkeer, aan de actuele verkeerstechnische eisen voldoet en voor nu en in de toekomst een aanvaardbare doorstroming garandeert.

Voor de nieuw beoogde situering van het tracé van de westelijke ontsluiting is geen alternatief voorhanden.

De bestaande bedrijven en woonboten aan de Klaprozenweg ter plaatse van het tracé van de westelijke ontsluiting worden ontsloten via een ventweg met éénrichtingsverkeer (van west naar oost). Ongeacht de locatie van het tracé van de westelijke ontsluiting (i.c. op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Buiksloterham' of op grond van deze 5e herziening) wordt door de aanleg hiervan de ventweg doorsneden. Om een goede ontsluiting voor de woonboten en de twee bedrijfslocaties die aan beide uiteinden van de ventweg zijn gelegen, i.c. scheepswerf Stella Maris en Borent, mogelijk te maken wordt de verkeersbestemming langs het Papaverkanaal voortgezet. Ook de twee vlakken met de bestemming 'Gemengd' ter weerszijden van de westelijke ontsluiting kunnen via de verkeersbestemming langs het Papaverkanaal worden ontsloten.

2.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Om het tracé voor de westelijke ontsluiting mogelijk te maken is het noodzakelijk de huidige gemengde bestemming, waarbinnen geen gebiedsontsluitingswegen zijn toegestaan, deels te wijzigen in een verkeersbestemming. In deze herziening wordt de verkeersbestemming van het oorspronkelijke beoogde tracé eveneens gewijzigd. De bestemmingen worden omgewisseld. In onderstaand figuur zijn de verschuivingen van de bestemmingsvlakken 'Verkeer -1' en 'Gemengd' globaal weergegeven ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009).



figuur 2. Verkeer-1 (grijs), Gemengd (oranje), Water (blauw) en Groen (groen) globaal conform resp. bestemmingsplan Buiksloterham 2009 en de 5e herziening

De herverdeling van de bestemmingen en de verschuiving van het beoogde tracé hebben geen gevolgen voor het totale metrage bruto vloeroppervlak dat op basis van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) kan worden gerealiseerd, dat blijft namelijk gelijk. Op lokaal niveau ontstaan door de herverdeling en de verschuiving echter wel enkele kleine stedenbouwkundige wijzigingen met betrekking tot de floorspace index en de verhouding wonen/werken. In het volgende wordt op beide aspecten ingegaan.

Floorspace index

Als gevolg van de omwisseling van de bestemmingsvlakken ontstaat aan de noordwestzijde een relatief smal bestemmingsvlak dat vrij ligt van het min of meer aaneengesloten bestemmingsvlak aan de Klaprozenweg (zie kavel 1A in figuur 2). Dit kavel vormt de nieuwe noordwesthoek van het plangebied Buiksloterham en grenst bovendien aan de groenzone langs Zijkanaal I, waarin ook Stella Maris is gelegen. Om de stedenbouwkundige kenmerken van kavel 1A te benadrukken is gekozen voor een kleiner bestemmingsvlak ten gunste van de bestemming 'Groen'. Aangezien het aantal m² bruto vloeroppervlak niet wijzigt, ontstaat een hogere floorspace index (hierna: fsi). De fsi wijzigt als gevolg van het kleinere bestemmingsvlak van 2,3 naar 3,5. Vanwege de bijzondere ligging in de noordwesthoek van Buiksloterham vraagt deze locatie om een iconisch gebouw waarvan de verdere detaillering zal worden uitgewerkt op bouwplanniveau.

Percentage woningbouw

In het Investeringsbesluit van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) is het maximum percentage wonen in principe gekoppeld aan de maximum fsi. Bij een fsi van 2,3 is maximaal 60% wonen toegestaan, bij een fsi van 3 is dit maximaal 70%. Dit is de systematiek van het bestemmingsplan 'Buiksloterham'. Deze koppeling houdt verband met de locatie van kavels met een hogere fsi en de wens

om werkfuncties zoveel mogelijk in de plint en/of onderste lagen onder te brengen. Omdat op kavel 1A een fsi van maximaal 3,5 is toegestaan, is er ter compensatie voor gekozen om het percentage wonen van 60 naar 70% aan te passen, hetgeen overeenkomt met het (maximum) percentage dat elders in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' is toegestaan. De gevolgen van deze wijziging op de totale verdeling wonen/werken in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' zijn nihil (860 m² bvo, ofwel minder dan 0,1%). In situaties dat de fsi ongewijzigd blijft, blijft conform de systematiek van bestemmingsplan 'Buiksloterham', het percentage woningbouw eveneens ongewijzigd.

Gevellijn en onderdoorgang

De verschuiving van het tracé voor de westelijke ontsluiting heeft tot gevolg dat de verplichte gevellijn zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' eveneens opschuift. De wijziging is opgenomen op de verbeelding ter plaatse van kavel 1B en 8B. De bouwregel wijzigt inhoudelijk niet. Aan de Klaprozenweg ter plaatse van kavel 1B dient eveneens de naar de weg gekeerde gevel van het gebouw in deze gevellijn te worden gebouwd, zodat wordt voldaan aan de Visie Openbare Ruimte 2025 (d.d. 8 juni 2017). Deze visie geeft de Klaprozenweg namelijk voor het eerst de status van potentiële stadsstraat, waarbij de inmiddels ontstane gevellijn van de recente nieuwbouw als uitgangspunt is genomen. Op basis van deze gevellijn is het maken van een logisch straatprofiel met veel ruimte voor verblijf, voetgangers en fietsers en een goede aansluiting op aangrenzende bebouwing met publieksfuncties de nieuwe opgave voor deze weg. Gelet op deze opgave, is aan de bestemming 'Gemengd' de functieaanduiding 'verkeer' toegevoegd zodat op kavel 1B voor de gevellijn, op het bestemmingsvlak aan de zijde van de Klaprozenweg, veel ruimte voor genoemd gebruik kan worden geboden. Daarbij blijft het volledige areaal van het bestemmingsvlak 'Gemengd' de grondslag voor het toe te laten aantal vierkante meters bvo op deze kavel, maar wordt dit aantal vierkante meters door de gevellijn beter gesitueerd op het bestemmingsvlak, in relatie tot de opgave van de nieuwe stadsstraat, dan in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' van 2009. Voor de bestaande bebouwing geldt dat de gevellijn pas verplicht wordt gesteld in geval van herontwikkeling. Met de keuze voor een gevellijn aan de zijde van de Klaprozenweg is de eerder aangegeven gevellijn aan de zijde het Papaverkanaal komen te vervallen in het kader van de nadere prioritering van de genoemde opgave. Kavel 1A is door de verschuiving van de westelijke ontsluiting nieuw ontstaan en is op de nieuwe gevellijn van kavel 1B afgestemd (zie ook hiervoor onder 'Floorspace index').

Aan de westzijde van kavel 1B voorziet deze herziening in een voorgeschreven 'onderdoorgang', in aansluiting op de bestemming Verkeer-1 ter plaatse van de beoogde westelijke ontsluiting om een optimale inrichting van de openbare ruimte te kunnen realiseren ten behoeve van het langzame verkeer. De minimale bouwhoogte van 4,5 meter is conform de bouwregel (artikel 4.2 onder w) die middels de 'Vierde partiële herziening' aan het bestemmingsplan 'Buiksloterham' is toegevoegd.

Aaneengebouwd

Het planelement van het bouwaanduidingsvlak 'aaneengebouwd' is opnieuw opgenomen op de plankaart, maar in gewijzigde vorm ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' van 2009. Het beleidsprincipe dat bouwvolumes langs (of haaks op) drukke wegen een gewenste geluidafschermende werking hebben voor de achterliggende delen van de kavel blijft daarbij gelden, maar er zijn voor deze bouwaanduidingsvlakken geen maximum aantal woningen meer opgenomen. Vanwege ruimere -te onderzoeken- mogelijkheden om binnen Amsterdams geluidbeleid woningen te realiseren is een -vooraf- vastgelegd maximum aantal woningen in deze herziening niet nuttig. Verder zijn enkele locaties van deze bouwaanduidingsvlakken gewijzigd. Dit is gedaan in verband met de onderhavige verschuiving van de westelijke ontsluiting. Deze verschuiving brengt namelijk met zich mee dat nieuwe locaties ontstaan, daar waar deze bouwaanduidingsvlakken nodig zijn ter afscherming van verkeers- en industrie geluid.

Hoogteaccent

Aan de zuidwestzijde, ter plaatse van de kavels 8A en 8B, zorgt de verschuiving van de westelijke

ontsluiting -samen met het te handhaven deel van het bestemmingsplan 'Buisklosterham' van 2009 langs het Zijkanaal I- voor een groter groter aaneengesloten bestemmingsvlak ter plaatse van het terrein van Waternet. De toegestane bouwhoogten van de omgewisselde het verschoven bestemmingsvlakken 'Gemengd' worden conform de bouwhoogten van het bestemmingsplan 'Buisklosterham' (2009) overgenomen. Hoewel de bouwhoogten van de hoogteaccenten niet wijzigen, verschuiven de locaties van de reeds toegestane hoogteaccenten deels ten opzichte van de oorspronkelijke beoogde locatie.

In het bestemmingsplan 'Buisklosterham' (2009) is op een deel van het bestemmingsvlak van kavel 8, ter grootte van 50 x50 meter, een bouwhoogte van maximaal 100 meter toegestaan. Dit hoogteaccent sluit aan op de structuurvisie Amsterdam 2040 (paragraaf 5.7 Hoogbouw langs het IJ): "Op beide uiteinden van dat (Johan van Hasselt) kanaal is het IJ juist op haar breedst. Bovendien zijn dit kruispunten in het netwerk van vaarwegen, de één op de overgang met het Noordzeekanaal, de ander met het IJmeer. Net als bij Overhoeks is de inzet deze landschappelijke kenmerken met hoogbouw boven 60 meter te accentueren. Hier niet door concentratie, maar juist door individuele torens die aan weerszijden van het IJ de ruimte vangen. De impact op de binnenstad is vergelijkbaar met die van de Rembrandttoren op circa twee kilometer afstand en daarmee in perspectief wegvallend.

Aansluitend op de vergelijking met de Rembrandttoren, die met 135 meter hoger is dan de beoogde hoogbouw in Buisklosterham, heeft de verschuiving van het hoogteaccent over een afstand van nog geen 40 meter geen significant effect op de zichtbaarheid ervan vanuit de binnenstad. Vanwege de afstand, de richting van de grachten en de aanwezigheid van de tussenliggende bebouwing op het Westerdokseiland en het Stationseiland is het hoogteaccent niet zichtbaar vanuit het UNESCO-gebied.

Op lokaal niveau moet bij hoogbouw rekening worden gehouden met de gevolgen voor schaduwwerking.

De verschuiving heeft een positief effect op de bezonning, omdat de hoogbouw in de nieuwe situatie onderdeel is van een zelfstandig bouwvolume ten westen van de westelijke ontsluiting. De afstand tot bestaande en toekomstige woonbebouwing in Buisklosterham neemt daardoor enige mate toe. De schaduwstudie is als bijlage 9 aan deze toelichting gevoegd.

Parkeren

Uitgangspunt van het bestemmingsplan Buisklosterham (2009) is dat parkeren voor nieuwe functies (zowel wonen als niet-woonfuncties) op eigen terrein moet plaatsvinden. In het bestemmingsplan Buisklosterham zijn parkeernormen opgenomen voor de verschillende functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Voor wonen is een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per vrije sectorwoning voorgeschreven en voor sociale huurwoningen 0,5 parkeerplaats per woning. Het zonder meer toepassen van de ruime parkeernorm van 1,5 (zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan Buisklosterham) kan leiden tot een onrealistisch grote parkeeropgave die voorbijgaat aan het daadwerkelijke autobezit van de (toekomstige) bewoners. Bovendien is geconstateerd dat in andere delen van Amsterdam bestaande parkeervoorzieningen bij appartementen onvoldoende gebruikt worden en leegstand het gevolg is. In de Nota Parkeernormen Auto die op 29 november 2017 gewijzigd is vastgesteld, zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's opgenomen voor nieuwbouw- en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. In gereguleerd gebied – wat Buisklosterham sinds 1 juli 2018 is - geldt bij nieuwbouw van alle woningtypen (vrije sectorwoningen, middeldure- en sociale huur) dat bewoners worden uitgesloten van parkeervergunning verlening. Deze herziening is het eerste bestemmingsplan binnen Buisklosterham waarbij rekening wordt gehouden met het nieuwe vastgestelde beleid voor parkeren. In de regels is opgenomen dat voor de gronden betrokken in deze herziening moet worden voldaan aan de Nota Parkeernormen Auto. Buisklosterham is in de Nota aangemerkt als B-locatie. B-locaties hebben goed

openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af dan A-locaties. In deze gebieden kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm van één parkeerplaats per woning ook een minimumparkeernorm te hanteren, variërend van 0,1 tot 0,6. Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen geldt geen minimumparkeernorm.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de effecten – en eventueel te nemen maatregelen – van de relevante milieu- en omgevingsaspecten op de verschuiving van de westelijke ontsluiting en de herverdeling van de bestemmingsvlakken.

2.3 Milieu- en omgevingsaspecten

Ten behoeve van de verschuiving van de westelijke ontsluiting en het ontstaan van 'losse' kavels is onderzoek gedaan naar de *relevante* omgevingsaspecten. Het betreft onderzoek naar bodemkwaliteit, flora en fauna, verkeers- en industriegeluid, luchtkwaliteit en hoogtebeperkingen. Per aspect wordt het kader beschreven, van waaruit het - indien noodzakelijke - onderzoek uitvoering heeft gekregen, waarna de situatie in en/of om het plangebied is geschetst. Voor de volledige onderzoeken wordt verwezen naar de rapportages, die als bijlagen aan dit bestemmingsplan zijn toegevoegd.

2.3.1 Milieueffectrapportage

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Wet- en regelgeving

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die beneden de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. blijven, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling (artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r.). Indien dit het geval is dient hiervoor ook een MER of m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. Als toetsingskader daarvoor gelden de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling (M.e.r.-richtlijn (85/337/EG)). Daarbij wordt gekeken naar de kenmerken van de activiteit, de plaats ervan in relatie tot de omgeving, en naar de potentiële effecten. Indien op basis van toetsing aan die criteria niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient in ieder geval een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm te worden gedaan.

Resultaten toetsing

Deze 5e herziening maakt geen nieuw stedelijk ontwikkelingsproject, zoals genoemd in kolom 1 van categorie 11.2 van de D-lijst, mogelijk ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' uit 2009. Ook is er geen sprake van een aangewezen activiteit waarvoor op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt.

Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r. procedure. Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r. procedure aan de orde is. Hierbij wordt het volgende overwogen.

Bij de opstelling van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' is een m.e.r.-procedure gevoerd voor de herstructurering van Buiksloterham waarbij alle milieuaspecten zijn beschouwd en waarin de ontwikkelingen die binnen het plangebied van deze 5e herziening zijn voorzien zijn beoordeeld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op bestaand stedelijk gebied en er liggen geen kwetsbare gebieden

in of in de nabijheid van het plangebied. Daarnaast zijn er, zoals blijkt uit beschrijving van de in dit hoofdstuk weergegeven diverse relevante milieukaders (zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem, flora en fauna) geen andere factoren aanwezig die aanleiding geven tot het opstellen van een MER.

Conclusie

Er bestaat geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r. procedure.

2.3.2 Bodem

In het bestemmingsplan moet worden beschreven wat de bodemkwaliteit van het betreffende gebied is. Centrale vraag is of de bodem op een locatie geschikt is voor het huidige of toekomstige gebruik. Bijvoorbeeld wanneer sprake is van het voornemen tot woningbouw. Het bevoegde gezag heeft bij verandering van gebruik informatie over de bodemkwaliteit nodig. Dit leidt doorgaans tot onderzoek van de bodemkwaliteit van de locatie. Blijkt de bodem geschikt voor het beoogde gebruik dan is in de eerste plaats de vraag of men, gezien het beoogde gebruik, maatregelen moet nemen ter bescherming van de bodem. Laat het onderzoek zien dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde gebruik dan komen de regels over bodemsanering in beeld. Wanneer grond van de locatie wordt afgevoerd of juist op de locatie wordt aangebracht van elders geldt regelgeving ten aanzien van grondstromen.

Wet- en regelgeving

In de Wet bodembescherming (Wbb) wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1987) waarbij er sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering met de nieuwe Wet bodembescherming afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst. De Wet bodembescherming is herzien op 1 januari 2006. 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:

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

Het Besluit bodemkwaliteit dat op 1 januari 2008 in werking is getreden bevat de regels voor kwaliteitsborging van de bodemwerkzaamheden (Kwalibo), en voor omgaan met bouwstoffen, grond en baggerspecie. Voor het toepassen van bouwstoffen en grond en baggerspecie op/in landbodems, is het Besluit bodemkwaliteit een half jaar later op 1 juli 2008 in werking getreden.

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Het gaat daarbij om ontgravingen en saneringen. 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 gebiedspecifieke 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.

Resultaten toetsing

Ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) zijn er twee locaties waarvan de bestemming deels wijzigt van 'Verkeer - 1' naar 'Gemengd'. Dit betreft de gronden ter plaatse van Klaprozenweg 61 t/m 65 en Papaverweg 54/56. Op basis van historische gegevens kan de milieuhygiënische bodemkwaliteit worden achterhaald.

De locatie Klaprozenweg 57 t/m 69 is opgehoogd tussen 1700 en 1799. Deze stedelijke ophooglaag is in veel gevallen verontreinigd. Op en/of nabij de locatie hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk tot bodemverontreiniging hebben geleid. De locatie ligt in een gebied dat in de bodemkwaliteitskaart is aangeduid als zone 5. De betekenis hiervan is dat een zone 5 bodem in het algemeen sterk verontreinigd is.

De meeste percelen aan de Klaprozenweg 57 t/m 69 zijn in het verleden onderzocht op bodemverontreiniging. Er is maar zeer beperkte informatie beschikbaar van de bodem onder de bedrijfspanden zelf. Ook is er beperkte informatie over de asbest in de bodem.

Uit bodemonderzoek ter hoogte van de nummers 61 t/m 69 blijkt de bodem licht tot sterk verontreinigd te zijn met zware metalen, minerale olie, PAK en asbest. Het grondwater is bij nr. 61 licht verontreinigd met xylenen en tetrachlooretheen. Nabij nr. 65A t/m 69 is bij de voormalige bovengrondse gasolietank de grond en het grondwater sterk verontreinigd met minerale olie. De omvang van de minerale olieverontreiniging in de grond wordt geraamd op 360 m³ en in het grondwater op 500 m³.

De sterk verontreinigde bodem is afgedekt met aaneengesloten verhardingen binnen en buiten de bedrijfspanden. Er is geen contact met de verontreinigde grond mogelijk zolang deze verharding in stand wordt gehouden.

Indien er graafwerkzaamheden plaats vinden zal actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd moeten worden en zal een melding in het kader van de Wet bodembescherming noodzakelijk zijn. Dit kan door middel van een BUS -melding of een saneringsplan. Voor graafwerkzaamheden van zeer geringe omvang kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de Amsterdamse 10 m³ regeling. Indien bij graafwerkzaamheden grond vrijkomt zal de kwaliteit van deze vrijkomende grond bepaald dienen te worden. De grond dient naar de Grondbank of naar een erkende reiniger te worden afgevoerd.

De locatie Papaverweg 54 en 56 bestaat deels uit een haven met waterbodembodem en deels uit landbodembodem. De landbodembodem is tussen 1700 en 1799 opgehoogd. Deze stedelijke ophooglaag is in veel gevallen verontreinigd. De locatie ligt in zone 5 van de bodemkwaliteitskaart. De betekenis hiervan is dat een zone 5 bodem in het algemeen sterk verontreinigd is.

Het zuidwestelijk deel, parallel gelegen aan de Papaverweg, behoorde tot het terrein van de AVI Amsterdam (AfvalVerbrandingsInstallatie). Op het oostelijke deel van het terrein, Papaverweg 54 en 56, hebben bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden die mogelijk tot bodemverontreiniging hebben geleid.

Daarnaast zijn er opslagtanks voor minerale olie op de locatie in gebruik (geweest). De haven is in gebruik en staat in contact met het Papaverkanaal.

De bodem in het zuidwestelijke deel parallel aan de Papaverweg bestond voor een groot deel uit AVI slakken/assen. Dit terreingedeelte is in 2010 gesaneerd waarbij de AVI slakken ontgraven zijn tot een diepte van maximaal 2,0 meter. De ontgravingskuil is aangevuld met schoon zand en is door middel van folie afgescheiden van de achtergebleven restverontreiniging.

Op het oostelijke deel van het terrein is de bodem lokaal puinhoudend of steenhoudend en is licht tot matig verontreinigd met zware metalen. In de noordoosthoek is de grond en het grondwater sterk verontreinigd met minerale olie. Circa 85 m³ grond en 220 m³ grondwater is verontreinigd.

De waterbodembodem is in 2006 onderzocht. Er is een dunne verontreinigde sliblaag (<5 cm) aangetroffen. Circa 750 m³ slib is sterk verontreinigd. Nadien zijn nog onderhoudsbaggerwerkzaamheden uitgevoerd. De huidige kwaliteit van het slib en de bodem daaronder is niet bekend en dient onderzocht te worden.

De sterk verontreinigde bodem is afgedekt met aaneengesloten verhardingen binnen en buiten de bedrijfspanden. Er is geen contact met de verontreinigde grond mogelijk zolang deze verharding in stand wordt gehouden. De minerale olieverontreiniging kan onderzocht worden na sloop van de funderingen. Indien er graafwerkzaamheden plaats vinden zal een melding in het kader van de Wet

bodembescherming noodzakelijk zijn. Dit kan door middel van een BUS-melding of een saneringsplan. Voor graafwerkzaamheden van zeer geringe omvang kan mogelijk gebruik gemaakt worden van de Amsterdamse 10 m³ regeling.

Conclusie

Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' in 2009 zijn diverse onderzoeken uitgevoerd waarbij een goed beeld is verkregen van de bodemgesteldheid van geheel Buiksloterham. Nadien zijn in het gebied vervolgonderzoeken uitgevoerd en delen gesaneerd. Voor diverse percelen gelegen binnen het plangebied van de 5e herziening is dit eveneens aan de orde. De meeste percelen aan de Klaprozenweg 57 t/m 69 en delen van Papaverweg 54/56 zijn in het verleden onderzocht op bodemverontreiniging en al dan niet reeds gesaneerd. Bij sloop- en graafwerkzaamheden ter plaatse van de bedrijfspanden op kavel 1A en het waterperceel ter plaatse van papaverweg 54/56 zal sanering van de (im)mobiele verontreinigingssituatie moeten worden uitgevoerd om de grond geschikt te maken voor de functie wonen die is toegestaan binnen de bestemming 'Gemengd'. Voor kavel 1A is reeds een planning voor de sloop en saneringswerkzaamheden opgesteld, voor kavel 8A zal dit nog moeten plaatsvinden.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggende partiële herziening.

2.3.3 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is er op gericht de risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen binnen aanvaardbare grenzen te houden. Hierbij 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 PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. 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. 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 wordt daarbij in de gelegenheid gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen. Mogelijke risicobronnen zijn bedrijven (inrichtingen) gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In en direct om het plangebied bevinden zich geen buisleidingen, geen risicovolle bedrijven en/of opslag van vuurwerk. Het plangebied is (net) niet gelegen in het invloedsgebied van een hoge druk aardgasleiding en niet gelegen in het invloedsgebied van een LPG tankstation. Het LPG tankstation aan de Metaalbewerkerweg ligt op meer dan 150 m afstand van het plangebied. Over het IJ worden gevaarlijke stoffen vervoerd, maar het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van de transportroute. Het plangebied bevindt zich wel binnen de invloedssfeer van de Klaprozenweg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Wet- en regelgeving

Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol. Om gevaarlijke stoffen te vervoeren moeten vervoerders zich houden aan veiligheidseisen. Transportroutes en de omgeving nabij deze transportroutes moeten aan

speciale eisen voldoen. Het Basisnet maakt het mogelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft plaatsvinden op een zo veilig mogelijke manier. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten). De wet Basisnet is op 1 april 2015 in werking getreden en vervangt de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

De wet Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het vervoeren van gevaarlijke stoffen is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening (ruimtelijke ordeningskant). Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een basisbeschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. De algemene regels in deze wet zijn uitgewerkt in het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen. In dit besluit staan de (technische) voorschriften per soort vervoer. De Wvgs is in de afgelopen tijd al aangepast aan het Basisnet.

Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer. In het Besluit zijn de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. Voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, is een verantwoording van het groepsrisico verplicht. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde OF
- het groepsrisico niet meer dan 10% toeneemt EN de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Voor de gemeente Amsterdam is op het gebied van externe veiligheid een aantal beleidsnota's vastgesteld. Voor heel Amsterdam is op 8 juni 2012 de nota Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam door het college vastgesteld. Deze beleidsnota omschrijft hoe in de (ruimtelijke) besluitvorming wordt omgegaan met risico's van gevaarlijke stoffen. Het beleid gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. 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 is nagegaan of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied. Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van het bevoegd gezag worden toegestaan. Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dicht bij 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 brandbare gassen (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 dat door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

Resultaten toetsing

Over de Klaprozenweg kan transport van LPG plaatsvinden ten behoeve van bevoorrading van het LPG tankstation aan de Metaalbewerkerweg. Het LPG tankstation heeft een vergunde doorzet van 1000 m3

LPG per jaar. Het aantal transportbewegingen naar dit tankstation bedraagt dan circa 140 per jaar bij de vergunde doorzet. Zodoende zal een maximum van 140 transporten per jaar plaatsvinden over de Klaprozenweg. Dit betreft een weg binnen de bebouwde kom (50 km/uur). Een dergelijke weg heeft volgens de vuistregels, uit de bijlagen bij de Handleiding Risicoanalyse Transport, geen PR 10-6 contour.

De minimum afstand tot de bebouwing is circa 10 meter. Voor de personendichtheid in de omgeving van de weg is een aanname van 120 personen per hectare gedaan, gebaseerd op woningbouw in hoogbouw. De vuistregels geven uitsluitend aantallen transporten voor de grens van 10% van de oriëntatiewaarde bij 100 en 200 personen per hectare. Boven het aantal van 200 transporten per jaar wordt het groepsrisico hoger dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Het aantal transporten LPG over de Klaprozenweg bedraagt maximaal 140 per jaar. Zodoende kan er van uit worden gegaan dat het groepsrisico onder 10% van de oriëntatiewaarde ligt en er geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is. Wel dient aan artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transporten (Bevt) te worden voldaan. Dit artikel stelt dat in de toelichting van het bestemmingsplan ingegaan moet worden op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de weg en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de weg een ramp voordoet met gevaarlijke stoffen. In het geval van het plangebied waar voorliggende herziening op ziet gaat het om maatregelen die het beschermingsniveau van gebouwen verhogen en de zelfredzaamheid verbeteren. Reeds bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' in 2009 heeft Brandweer Amsterdam- Amstelland maatregelen voorgesteld waarmee de zelfredzaamheid kan worden vergroot. Ondanks het feit dat deze maatregelen nog steeds van kracht zijn, is de 5e herziening voorgelegd aan Brandweer Amsterdam-Amstelland. Er zijn geen aanvullende adviezen gegeven of nieuwe maatregelen benoemd.

Het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de gemeente Amsterdam stelt dat objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen (voorzieningen) buiten de 100% letaliteitscontour van de transportroute moeten worden gesitueerd. Aangezien deze herziening geen nieuwe objecten mogelijk maakt die niet al in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) op dit aspect zijn afgewogen, wordt op dit punt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid. Doordat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt, wordt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid voor wat betreft het aspect transport over de weg.

Conclusie

Voorliggende herziening maakt geen nieuwe bestemmingen c.q. functies mogelijk die niet al waren voorzien in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009). Ook maakt deze herziening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk specifiek voor verminderd zelfredzame personen. Het groepsrisico neemt als gevolg van de 5e herziening dan ook niet toe. Uitgaande van 120 personen per hectare is er bovendien geen sprake van een risico hoger dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggende partiële herziening.

2.3.4 Flora en fauna

In een bestemmingsplan worden de beschermde natuurwaarden planologisch en juridisch veiliggesteld. Als nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen via het bestemmingsplan juridisch mogelijk worden gemaakt dan vindt een toets plaats aan de aanwezige natuurwaarden. Voor de wijze waarop met flora en fauna in het bestemmingsplan wordt omgegaan wordt onderscheid gemaakt tussen soortbescherming en gebiedsbescherming.

Wet – en regelgeving

Vanaf 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Doel van de nieuwe wet is de bescherming van de biodiversiteit in Nederland, de decentralisatie van verantwoordelijkheden en vereenvoudiging van regels.

De regelgeving rond de gebiedsbescherming (i.c van Natura2000-gebieden) is geheel in de nieuwe wet geïntegreerd. De *soortenbescherming* werd tot heden geregeld door de Flora- en faunawet. De strikt beschermde soorten, een van de categorieën, die hun beschermde status ontleen aan de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn of andere internationale verdragen, behouden in de nieuwe wet die status. De Wnb 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.

Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Wnb beschermde soorten rekening worden gehouden. Een belangrijke verandering betreft de lijst van beschermde planten. Deze is aanzienlijk ingekort. Het gevolg ervan is dat tal van tot nu toe beschermde soorten hun beschermde status in de nieuwe wet verliezen.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de Hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

In Amsterdam is er sinds 2009 een gedragscode Flora- en faunawet voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bestendig beheer en onderhoud. Met deze gedragscode is een ontheffingsaanvraag voor een aantal soorten niet nodig. De gedragscode is van toepassing op alle plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode is verlengd tot het moment dat de nieuwe gedragscode, gebaseerd op de Wet natuurbescherming, is goedgekeurd.

Resultaten toetsing

In het kader van deze herziening is, aan de hand van een natuurtoets (bijlage 1) geïnventariseerd of er beschermde soorten in het plangebied voorkomen. In deze toets (Natuurtoets kavel 1 & 8 Amsterdam Noord, Groenadvies Amsterdam b.v., d.d. 7 maart 2018) wordt het effect van de werkzaamheden die voortvloeien uit het plan beoordeeld op (mogelijk) aanwezige beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedssfeer van het plangebied.

- **Gebiedsbescherming**

Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones (Natura 2000). Het Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske zijn de dichtstbijzijnde gebieden met deze status. Er liggen geen gebieden van de Ecologische Hoofdstructuur in de omgeving van het plangebied.

Op minder dan 100 meter afstand liggen langs Zijkanaal I gebieden die deel uitmaken van de ecologische structuur van de gemeente Amsterdam. Deze strook gaat over in de gebieden aan de Buiksloterbrek. Op wat grotere afstand liggen het Flora- en Noorderpark. Onderdelen van deze gebieden, en ook de schoolwerktuinen langs de Klaprozenweg, maken deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam. De uit te voeren werkzaamheden hebben echter

geen nadelige effecten op deze gebieden uit de ecologische dan wel hoofdgroenstructuur.

- Soortenbescherming

In het plangebied zijn geen beschermde soorten waargenomen gedurende het onderzoek. Op de aanwezige smalle stroken groen en rond de steigers kunnen mogelijk algemene broedvogels worden verwacht.

Een deel van de bebouwing (Klaprozenweg 59 t/m 67) oogt geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Bij eerdere bezoeken van het gebied is de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Andere beschermde dieren en planten zijn vanwege de ongeschikte biotopen niet te verwachten in het plangebied.

Voor broedvogels in het plangebied geldt dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Ontheffing voor broedende vogels wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen. Dit houdt in dat als er buiten het broedseizoen wordt gewerkt, er voor wat betreft de broedvogels geen problemen zijn. De veilige periode valt tussen half augustus en half maart.

Daarnaast geldt hier de zorgplicht. Dit houdt in dat er zodanig gewerkt moet worden, dat er zo min mogelijk schade aan flora en fauna ontstaat. Dat geldt dus ook voor de niet beschermde soorten. Hieraan kan invulling worden gegeven door, bijvoorbeeld, niet richting de kade of de rijbaan maar richting het aangrenzende braakliggende kavel te werken. Dieren hebben dan de gelegenheid te ontkomen.

Conclusie

Er zijn in de nabijheid geen Natura2000-gebieden, waarop een negatief effect te verwachten valt.

Daarvoor liggen deze gebieden te ver van het plangebied af en bovendien worden op grond van deze partiële herziening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Van de beschermde soorten is te verwachten dat er vleermuizen in het plangebied aanwezig kunnen zijn. Voorafgaand aan de geplande sloop en de werkzaamheden aan de terreinen is nagegaan of er vleermuizen in de bebouwing verblijven en/of in het plangebied foerageren. Daarbij is het verplicht het vleermuisprotocol te volgen wat betreft de onderzoeksronde gedurende de periode april t/m september. Worden deze in acht genomen dan zijn geen negatieve effecten te verwachten.

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggende partiële herziening.

2.3.5 Verkeer

Buiksloterham wordt ontsloten door de Klaprozenweg, de Ridderspoorweg en de Distelweg. De westelijke ontsluiting is in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) als vierde gebiedsontsluitingsweg mogelijk gemaakt. In Buiksloterham komt een aantal kleinere wegen voor, waaronder de Grasweg en de Asterweg, die aansluiten op de Distelweg en de Papaverweg. Binnen het plangebied van deze herziening is een deel van de westelijke ontsluiting, een deel van de Papaverweg en de aansluiting op de Klaprozenweg gelegen.

Aangezien voorliggende herziening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, ten opzichte van wat reeds op grond van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) is toegestaan, ontstaan geen extra verkeersbewegingen en is geen nieuw verkeersonderzoek noodzakelijk. Ook voorziet deze herziening geen wijzigingen in de parkeersituatie: parkeren op eigen terrein zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) blijft gehandhaafd.

Het bestaande verkeersonderzoek – behorend bij het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) – is echter tien jaar oud en nog gebaseerd op het oude verkeersmodel. Inmiddels werkt de gemeente Amsterdam met een nieuw verkeersmodel dat gebaseerd is op een grote hoeveelheid sociaaleconomische gegevens, infrastructurele ontwikkelingen, trends en beleid. Ook is in de omgeving van het plangebied het nodige veranderd: veel nieuwbouwontwikkelingen zijn de afgelopen jaren tot stand gekomen die invloed kunnen hebben op het verkeer in en rond Buiksloterham. Voor deze

herziening is om deze reden een nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van de actuele situatie én om aan te kunnen tonen dat voorliggende herziening geen extra bijdrage levert ten opzichte van het programma zoals vastgesteld in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009).

Resultaten toetsing

In het verkeersonderzoek zijn de programma's uit het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) inclusief de nadien vergunde afwijkingen van het bestemmingsplan én de bestemmingsplannen uit de directe omgeving opgenomen. Het programma waar voorliggende herziening in voorziet, is reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009). Omdat voorliggende herziening niet om een programmawijziging gaat, wordt er met 1 variant gerekend, het planjaar 2028 waarbij wordt uitgegaan van een totale ontwikkeling van Buiksloterham zodat gerekend kan worden met een 'worst case' scenario.

De onderzoeksresultaten laten zien dat het bouwprogramma Buiksloterham in de planvariant 2028 in totaal circa 16.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) genereert. Het wegvak van de nieuw aan te leggen westelijke ontsluiting (in het verlengde van de Grasweg) tussen de Papaverweg en Klaprozenweg wordt ingeschat op een verkeersintensiteit van ca. 6.000 mvt/etm. Door de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg wordt de Ridderspoorweg sterk ontlast. Op het wegvak tussen de Papaverweg en Klaprozenweg gaat het om een totaal van ca. 1.500 mvt/etm in 2028. De rapportage (Verkeersonderzoek Buiksloterham, V&OR, d.d. mei 2018) met de onderzoeksresultaten is als bijlage 2 aan deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Voorliggende herziening maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk die voorzien in extra programma en vierkante meters bruto vloeroppervlak. De planvariant laat dan ook geen extra toename zien van het aantal verkeersbewegingen dan wat op grond van de autonome ontwikkeling mag worden verwacht. Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggende partiële herziening.

2.3.6 Geluid

Geluid is in het ruimtelijke spoor een belangrijk milieuaspect. Bijna alle functies/bestemmingen hebben er mee te maken. Sommige functies zijn veroorzaker van geluid, zoals verkeer en bedrijven. Andere functies, zoals wonen, zorginstellingen en onderwijs kunnen hinder ondervinden van geluid.

Een belangrijke basis in de ruimtelijke afweging voor het aspect geluid is de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai.

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.

In het geval van voorliggend bestemmingsplan gaat het om geluidzones rond de volgende wegen: de Klaprozenweg, de Papaverweg en de nieuwe westelijke ontsluiting vanaf de Klaprozenweg tot de aansluiting met de Papaverweg. Naast het plangebied is het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West, deelgebied Stella Maris gelegen. Deze kent op grond van de Wet geluidhinder eveneens een zonering.

Wet- en regelgeving

In de Wet geluidhinder (hierna: 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 artikel 74 van de Wgh.

Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing. Geluidsgevoelige bebouwing betreft woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven.

Als sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh)). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

Anders dan de naam van de Wgh misschien suggereert, worden niet alle milieugerichte geluidsaspecten in de Wgh geregeld. De belangrijkste onderwerpen die in de Wgh worden geregeld zijn:

- Industrielawaai, voor zover dit betrekking heeft op gezoneerde industrieterreinen
- Wegverkeerslawaai: bouwen van woningen langs wegen (niet voor 30 km/u-wegen) aanleg/ wijzigen van wegen (niet voor hoofdwegen en 30 km/u-wegen)
- Spoorweglawaai: bouwen van woningen langs spoorwegen aanleg / wijzigen van secundaire spoorwegen (niet het hoofdspoorwegnet)

- *Industrielawaai*

In tegenstelling tot wegverkeerslawaai en spoorweglawaai is de grootte van de zone niet vastgelegd in de Wgh of een daaraan gekoppeld besluit. De grootte van de zone is afhankelijk van de benodigde of gewenste geluidsruimte van het gezoneerde industrieterrein. In het bestemmingsplan moet de zone (die niet kleiner mag zijn dan de 50 dB(A)-contour) worden vastgelegd. Binnen de zone rond industrieterreinen kunnen echter wel geluidsgevoelige bestemmingen liggen waarvoor een hogere maximale grenswaarden kan worden vastgesteld.

- *Wegverkeerslawaai*

De breedte van de zone langs een weg is afhankelijk van de ligging van de weg (in stedelijk – of buitenstedelijk gebied) en van het aantal rijstroken. De breedte van een zone is maximaal 600 meter (buitenstedelijk, vijf of meer rijstroken). Binnen deze zone is de Wgh van toepassing.

De hoogte van de voorkeursgrenswaarde en de maximale hogere waarde is onder andere afhankelijk van het type geluidsgevoelige bebouwing, de ligging in binnen- of buitenstedelijk gebied en of het om nieuwbouw of bestaande bouw gaat.

Voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf en voor 30 km-wegen gelden geen zones. Deze vrijstelling wordt gemotiveerd door het feit dat deze wegen meestal geen geluidsbelastingen veroorzaken boven de voorkeurswaarde.

- *Spoorweglawaai*

Vanwege het ontbreken van spoorwegen (en de daarbij horende geluidzones) in en rond het plangebied wordt dit aspect buiten beschouwing gelaten.

De Wgh biedt de mogelijkheid om af te wijken van de voorkeursgrenswaarden tot een maximale waarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wgh de

mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

In het Amsterdamse geluidbeleid (juli, 2016) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde (geluidsluwe zijde). Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

- *Bedrijfslawaai*

Voor de geluidemissie van inrichtingen (w.o. de bedrijven in het plangebied) gelden conform de Wabo / Wet milieubeheer geluidnormen. Indien ter plaatse van de nieuwbouw niet aan deze geluidnormen wordt voldaan, worden de bedrijven belemmerd in hun bestaande rechten. De voor de bedrijven geldende geluidnormen zijn gebaseerd op een etmaalwaarde van 50 dB(A). Deze norm van 50 dB(A) geldt conform de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit) niet voor alle activiteiten van een bedrijf. Uitgezonderd van toetsing zijn stemgeluid, piekgeluiden bij laad- en losactiviteiten in de dagperiode, piekgeluiden van het uitrukken voor brandbestrijding en het aan en afrijden op de openbare weg.

Goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). In de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG zijn de richtafstanden opgenomen die voor het bepalen van de afstand van de omliggende bedrijven tot de geplande woningen worden gehanteerd.

Resultaten toetsing

Voorliggende herziening heeft tot doel het noordelijke deel van het tracé (vanaf de Klaprozenweg tot aan de aansluiting met de Papaverweg) dat reeds in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) is toegestaan, circa 38 meter in oostelijke richting mogelijk te maken. Door de verschuiving worden de huidige gemengde bestemmingen deels gewijzigd in een verkeersbestemming en vice versa. Vanwege deze gewijzigde stedenbouwkundige configuratie is de geluidssituatie ter plaatse opnieuw onderzocht. Het onderzoeksrapport (Akoestisch onderzoek weg- en industrielawaai, LBP Sight) is als bijlage 3 aan deze toelichting gevoegd.

Het plangebied ligt ook binnen de invloedsfeer van Waternet. Dit betreft een vuiloverslagstation van het waterbedrijf van de gemeente Amsterdam en is een vergunningplichtige inrichting (Wet milieubeheer). Daarom is onderzocht of de verschuiving van de westelijke ontsluiting en als gevolg daarvan het splitsen van de kavels 1 en 8 effecten heeft voor de activiteiten van Waternet, die geluid- en geurbelasting veroorzaken op de milieugevoelige functies (w.o. woningen). Ook is onderzocht of de milieuzone rond Waternet kan worden verkleind. De notitie (Milieuzonering Wm inrichting Waternet - geur en geluid, LBP Sight) is als bijlage 4 aan deze toelichting gevoegd.

- *Wegverkeerslawaai*

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege de Klaprozenweg op de noord- oost- en westgevel ter plaatse van kavel 1A en 1B hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de maximaal te stellen hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 13 dB (ter plaatse van de noordelijke gevel van kavel 1A) overschreden. Ter plaatse van de overige gevels binnen het plangebied voldoet de geluidbelasting vanwege de Klaprozenweg aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Uit de onderzoeksresultaten volgt verder dat alle beschouwde kavels geluid belast zijn boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege de westelijke ontsluiting, de maximaal te stellen hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 13 dB (ter plaatse van de westelijke gevel van kavel 8B) overschreden.

Wat betreft de geluidbelasting als gevolg van de Papaverweg laten de berekeningen zien dat ter plaatse van de zuidgevel van kavel 8B de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met 2 dB wordt overschreden. De

overige gevels voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Ter hoogte van het kruispunt Klaprozenweg en de westelijke ontsluiting treedt de hoogst berekende geluidbelasting op en is daarom beschouwd in dit kader. De totale geluidbelasting voor alle wegverkeerslawaaibronnen gezamenlijk bedraagt 62 dB.

Realisatie van woningen is mogelijk, mits voldaan wordt aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam en burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels vaststelt.

- Industrielawaai

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West, deelgebied Stella Maris, op de noord- en westgevels van kavel 1A en 8A en de westgevel van 8b hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde. De voorkeursgrenswaarde wordt met maximaal 7 dB overschreden ter plaatse van de westgevel van kavel 1A. De maximaal te stellen hogere waarde van 55 dB(A) wordt hiermee met 2 dB overschreden. Ter plaatse van de overige beschouwde gevels wordt de voorkeursgrenswaarde met maximaal 5 dB overschreden, maar wordt nog voldaan aan de maximaal te stellen hogere waarde van 55 dB(A). Daarnaast zijn ook de maximale geluidniveaus 2 dB hoger dan de grenswaarde van 75 dB(A).

Kavel 1A is gedeeltelijk gelegen binnen de milieuzone en binnen de 50 m contour rondom de bedrijfsbestemming. Deze zone biedt in het vigerende bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) reeds beperkingen voor woonbestemmingen en andere milieugevoelige functies. Deze beperking is in de 5e herziening ongewijzigd van toepassing.

Vanwege de gewijzigde stedenbouwkundige configuratie - het ontstaan van 'losse' kavels is een gevolg van de verschuiving van de westelijke ontsluiting - is op de verbeelding van deze 5e herziening een gewijzigde aanduiding 'dove gevel' opgenomen. Deze gewijzigde aanduiding is noodzakelijk omdat er nog geen concreet bouwplan ligt dat voorziet in de realisatie van andere niet-milieugevoelige functies op de strook binnen de milieuzone die, mits aaneengesloten gebouwd, een positief effect kan hebben op de geluidbelasting op de overige delen van de kavel. Dit positieve effect zal te zijner tijd door een akoestisch onderzoek aangetoond moeten worden. Voor de overige westelijke georiënteerde gevels is het vaststellen van hogere waarden noodzakelijk in geval de bebouwing met dove gevel niet gerealiseerd wordt en op grotere afstand van Stella Maris gebouwd wordt.

Op kavel 8A is de berekende waarde hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde, maar lager of gelijk aan de maximaal vast te stellen waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Naast het vaststellen van (nieuwe) hogere waarden is op de verbeelding behorend bij deze 5e herziening een verplichting tot dove gevel opgelegd ter plaatse van de noordelijke hoek van kavel 8A. De dove gevel wordt opgelegd vanwege de berekende maximale geluidniveaus die op enkele geveldelen 1 dB hoger zijn dan de grenswaarde van 75 dB(A). Voor het piekgeluid, dat alleen in de dagperiode aanwezig is, wordt in dit kader een geluidniveau van 75 dB(A) aanvaardbaar geacht. Hierbij wordt overwogen dat Buiksloterham nog in transformatie is en het gebied nog steeds het karakter van een bedrijventerrein heeft. Ook op de lange termijn blijft Buiksloterham een gebied waar werken en wonen met elkaar gemengd blijven. Gelet hierop kunnen hier hogere geluidniveaus, dan in een reguliere woonwijk, als acceptabel worden gezien. Een waarde van 75 dB(A) etmaalwaarde voor geluidpieken komt ook overeen met de normering van het Activiteitenbesluit voor woningen gelegen op een bedrijventerrein. Ook in het kader van de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening worden deze waarden in gemengde gebieden acceptabel geacht.

De regeling ten aanzien van de dove gevels in het plangebied en de mogelijkheid hiervan af te wijken zijn reeds opgenomen in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' en zijn eveneens van toepassing op de aanduiding dove gevels in deze 5e herziening.

- Cumulatie wegverkeerslawaaï en industrielawaai

Aan de noordzijde van kavel 1 wordt de voorkeursgrenswaarde voor zowel industrielawaai (J. v.

Hasseltkanaal West – deelgebied Stella Maris) als wegverkeerslawaaï (Klaprozenweg) overschreden. Uit de berekenings-resultaten kan worden afgeleid dat de maximale gecumuleerde geluidbelasting niet meer bedraagt dan 56 dB(A) vanwege industrielawaai + 56 dB vanwege wegverkeerslawaaï = 59 dB. Hiermee wordt voor beide Wgh-bronnen gezamenlijk voldaan aan de voorwaarden uit het Amsterdamse geluidbeleid.

- Bedrijfsactiviteiten Waternet

Kavel 8A ligt voor een groot deel in de milieuzone van Waternet. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting op de onderste bouwlagen van kavel 8A, afhankelijk van de positie, ongeveer 60 à 65 dB(A) bedraagt. Op de hogere bouwlagen is de geluidbelasting lager. Boven de 30 à 35 meter is de geluidbelasting door Waternet lager dan de 55 dB(A) die in dit gebied aanvaardbaar is. Het splitsen van de kavel heeft tot gevolg dat de westgevel van kavel 8A moet worden voorzien van een dove gevel. Op de gevels van de andere drie kavels, die op veel grotere afstand liggen, wordt wel voldaan aan de geluidswaarden.

Tegelijkertijd is onderzocht of de milieuzone (groene arcering op de verbeelding van het bestemmingsplan) van Waternet verkleind kan worden. Dit is het geval aan de westzijde van de zone. In westelijke richting wordt namelijk minder geluid uitgestraald, echter dit heeft geen positief effect op milieugevoelige functies aangezien deze aan de westzijde niet zijn bestemd. Op de verbeelding van de 5e herziening is de dove gevel opgenomen. Aangezien de bedrijfsactiviteiten van Waternet onder andere vuiloverslag betreffen is het aspect geur onderzocht. De overslag van drijfvuil is potentieel geurrelevant. Door speciale boten wordt het drijfvuil uit de stad e.o. verwijderd en naar de haven aan de Papaverweg getransporteerd. Daar wordt het drijfvuil vanuit het ruim van de drijfvuilvisboot overgeslagen in een ruimschuit, welke geheel is afgedekt. Waternet is overgegaan op een geheel nieuw type elektrische drijfvuilboot, welke is voorzien van geheel afgedekte lekvrije containers, waardoor er geen geuremissie zal plaatsvinden. Deze gesloten container wordt in de drijfvuilboot geplaatst, tijdens het varen gevuld, en vervolgens in de haven aan de Papaverweg in zijn geheel en gesloten in het ruim van de ruimschuit gehesen. Gelet hierop zijn er geen relevante geurbronnen te verwachten en zal er ter hoogte van de nieuwe kavels sprake zijn van een acceptabel geurhinderniveau.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Realisatie van woningen en andere geluidsgevoelige functies is mogelijk. Vóór vaststelling van het bestemmingsplan is vaststelling van hogere grenswaarden door het college van B&W noodzakelijk. Het realiseren van geluidluwe/stille zijden is ter plaatse van de betrokken kavels mogelijk, waarmee wordt voldaan aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam. Het besluit hogere waarden dan gesteld in de Wet geluidhinder wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het besluit is als bijlage 5 aan deze toelichting gevoegd.

2.3.7 Luchtkwaliteit

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. Er kunnen bijvoorbeeld 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.

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en de burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De belangrijkste regels zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2: luchtkwaliteitseisen.

Hieronder volgt een samenvatting van de relevante wet- en regelgeving. Voor ruimtelijke projecten geldt uiteraard ook het principe van een goede ruimtelijke ordening. Voor luchtkwaliteit kan dit betekenen: de meest kwetsbare groep op de minst vervuilde plek.

Wet- en regelgeving

De Nederlandse regelgeving voor luchtkwaliteit is gebaseerd op Europese richtlijnen. Deze richtlijnen zijn vertaald in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'). Specifieke onderdelen van deze wet zijn uitgewerkt in algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het doel van titel 5.2 Wm is het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hierbij is het van belang een onderscheid te maken tussen:

- het realiseren van een bron (inrichting of weg) en
- het realiseren van een nieuwe gevoelige functie

In artikel 5.16, tweede lid van de Wet milieubeheer staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen milieu, die direct gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit en daardoor kunnen bijdragen aan een overschrijding van de in de wet genoemde grenswaarden.

Op grond van artikel 5.16 Wm maken bestuursorganen, bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of bij toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van één of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk dat:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen vormen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide

en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden (jaar- en daggemiddelde) voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) van belang.

De AMvB 'Niet in betekenende mate bijdragen' (NIMB) is op 15 november 2007 in werking getreden en omvat regels over 'niet in betekenende mate'. Daarnaast is NIMB toepasbaar in gevallen die niet in de AMVB genoemd worden, maar waarvoor door middel van een berekening is aangetoond dat het plan maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bijdraagt aan de concentraties fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). De zogenaamde NIBM-projecten zijn ruimtelijke projecten, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. Dat kan omdat de effecten van NIBM-projecten zijn betrokken bij de berekening van de trendmatige ontwikkeling van de achtergrondconcentraties in Nederland. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) bevat voldoende verbetermaatregelen om deze effecten te compenseren. Leidt een project tot een toename voor NO₂ en PM₁₀ die lager is dan de NIBM grens? Dan is het toetsen van het project aan de grenswaarden niet nodig en kan het project zonder verdere maatregelen doorgaan. Wel moet het project voldoen aan het Besluit Gevoelige bestemmingen en er moet sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.

Waar en hoe concentraties van luchtverontreinigende stoffen berekend en gemeten moeten worden staat in de uitvoeringsregels van de AMvB Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). Toetsing aan de grenswaarden is niet op alle plekken nodig. Er gelden twee criteria:

- Kunnen op die plek mensen komen (toepasbaarheidsbeginsel)?
- Hoe lang worden hoeveel mensen op die plek blootgesteld (blootstellingscriterium)?

In 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Met het oog op de afloop van het NSL op 1 augustus 2014, heeft het Kabinet op 5 juni 2014 het NSL verlengd tot 1 januari 2017. Vervolgens is in 2016 opnieuw een besluit genomen tot verlenging, zie hierna.

In het NSL werken Rijk, provincies en gemeenten samen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat Nederland overal aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide voldoet. Daartoe bevat het NSL een pakket van landelijke, regionale en lokale maatregelen om te voldoen aan de normen. Daarbij is rekening gehouden met gewenste en geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Om het NSL actueel te houden, vindt jaarlijks een actualisatie plaats: de NSL- monitoring. De actualisatie omvat een terugblik naar het afgelopen jaar (met meet- en rekenresultaten) en een bijstelling van de prognoses voor komende jaren. De jaarlijkse monitoringsresultaten laten vanaf 2009 voor zowel de stikstof- als de fijnstofconcentraties een doorlopende daling zien. Desondanks zijn er op een aantal locaties nog steeds knelpunten. Voor fijnstof zijn dat veelal locaties in de directe omgeving van boerderijen en soms langs wegen in gebieden met hoge achtergrondconcentraties. Voor stikstof betreft het voornamelijk knelpunten langs drukke binnenstedelijke wegen.

Voor de aanpak van de stedelijke knelpunten heeft de minister, samen met de betrokken 7 gemeenten, waaronder Amsterdam het Actieplan Luchtkwaliteit (Tweede Kamer, 2015-2016, 30175 nr. 223) opgesteld om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Naar aanleiding van de laatste monitoringsresultaten is tussen Rijk en gemeenten afgesproken tot een verdieping en versnelling van het bestaande Actieplan te komen.

Daarnaast is op 23 september 2016 het kabinetsbesluit 'Verlengen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit besluit is op 7 december 2016 gepubliceerd zodat het NSL per 1 januari 2017 is verlengd tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De minister ziet hierin als voordeel dat de (bijna)luchtkwaliteitsknelpunten op de huidige manier gemonitord kunnen blijven en dat de steden meer tijd krijgen om de hun reeds toegekende NSL-budgetten te besteden aan luchtkwaliteitsmaatregelen.

De AMvB gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen, gebaseerd op artikel 5.16a Wet milieubeheer,

is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van 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.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, dat wil zeggen 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 fijnstof en/of voor stikstofdioxide. 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. Eenmalig 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.

De Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. Het is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Daarbij zijn ter aanscherping van het landelijk Besluit als uitgangspunten bepaald dat:

- 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;
- 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 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.

Resultaten toetsing

Voorliggende 5e herziening heeft in hoofdzaak tot doel het noordelijke deel van het tracé (vanaf de Klaprozenweg tot aan de aansluiting met de Papaverweg) dat reeds in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) is toegestaan, circa 38 meter in oostelijke richting mogelijk te maken. In deze herziening worden geen nieuwe bestemmingen en functies toegevoegd en wordt niet voorzien in een uitbreiding van vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo) programma ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009). Ten behoeve van de 5e herziening is beoordeeld of er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde. In de onderzoeksrapportage die als bijlage 6 aan deze toelichting is gevoegd, zijn de gegevens met betrekking tot het verkeer, de

weg- en gebouwenmerken en de resultaten per toetspunt voor het planjaar 2028 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat er wat betreft stikstofdioxide en (zeer) fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer (Wm) ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm de grenswaarden niet worden overschreden.

De Klaprozenweg is een stedelijke weg waar ter plaatse van de brug over Zijkanaal I in het planjaar 2028 het aantal motorvoertuigen per etmaal circa 15.500 bedraagt. Op grond van de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam is bepaald dat functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, dat wil zeggen kinderen, ouderen en zieken, niet zijn toegestaan binnen 50 meter van de stedelijke weg.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. In voorliggende herziening is ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) aan de specifieke gebruiksregels (artikel 4.5 onder hh) toegevoegd dat scholen, kinderdagverblijven en voorzieningen voor ouderen (d.w.z. verzorgings- en verpleegtehuizen) zijn uitgesloten ter plaatse van de Klaprozenweg.

2.3.8 Luchthavenindelingbesluit

De aanwezigheid van Schiphol brengt ruimtelijke beperkingen met zich mee. De restricties hebben enerzijds betrekking op de toegestane bouwhoogte in verband met vliegveiligheid, anderzijds op de bescherming van woningen tegen geluidhinder en externe veiligheidsrisico's.

Wet- en regelgeving

De beperkingen zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) dat in 2003 in werking is getreden. Het LIB is op het onderdeel vliegveiligheid geactualiseerd in 2015. Projecten en plannen die tijdens de wijziging al in vergevorderd stadium waren, hebben een uitzonderingspositie gekregen waardoor ze doorgang kunnen vinden. In het rapport "Beschrijving bouw- en bestemmingsplannen" (Ministerie IenM, Den Haag, mei 2015) zijn twee locaties in Buiksloterham uitgezonderd van artikel 2.2.2a, eerste lid, onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart. De twee locaties zijn opgenomen in bijlage H bij het besluit van 15 oktober 2015 tot wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid.

Resultaten toetsing

Door de verschuiving van de westelijke ontsluiting is het hoogteaccent (100 meter) dat binnen kavel 8 is toegestaan op grond van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) eveneens verschoven. Wanneer blijkt dat een plan wordt uitgevoerd volgens andere specificaties dan beschreven in het rapport "Beschrijving bouw- en bestemmingsplannen", dan geldt hiervoor de uitzondering niet meer en zal dit veranderde plan opnieuw eerst getoetst moeten worden door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dit betreft zowel verandering van de ligging als van de hoogte van het plan.

Door de verschuiving van het hoogteaccent binnen kavel 8 is de ligging gewijzigd waardoor het noodzakelijk is een radaradvies aan te vragen. ILT heeft het plan voorgelegd bij de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) om te kunnen beoordelen of het hoogteaccent van invloed is op de correcte werking van de surveillance-apparatuur (radar). Geconstateerd is dat er geen negatieve invloed is op de werking van de radar. Een nadere invulling van het bouwvlak en de materiaalkeuze zal niet van invloed zijn op dit advies. Het radaradvies is als bijlage 7 aan dit bestemmingsplan gevoegd.

Conclusie

Het Luchthavenindelingbesluit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

2.3.9 Elektromagnetische velden

Elektriciteit wordt vanuit een energiecentrale naar de gebruiker getransporteerd. Transport over lange afstanden vindt plaats via boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Bij transport van elektriciteit ontstaan magnetische velden. De sterkte van de velden is afhankelijk van de aanwezige spanning (elektrisch veld) of de stroomsterkte (magnetisch veld), maar is ook sterk afhankelijk van de afstand tot de bron. Bij ondergrondse hoogspanningskabels spelen elektrische velden geen rol. Door de metalen beschermingsmantel om de kabel en de aarde erboven wordt het elektrisch veld volledig afgeschermd. Ondergrondse kabels hebben op 1 meter boven de grond meestal een hoger magnetisch veld dan bovengrondse hoogspanningslijnen, maar ook deze waarde neemt af naarmate de afstand tot de verbinding toeneemt. Dit gebeurt sneller dan bij bovengrondse lijnen.

Het elektriciteitsnet in Nederland bestaat op het hoogste spanningsniveau grotendeels uit bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij spanningen van 150.000 Volt en lager worden ook veel ondergrondse kabels gebruikt. Het laagste spanningsniveau is nagenoeg geheel ondergronds. Dit zijn de midden- en laagspanningskabels in woon- en industriegebieden.

Binnen Buiksloterham aan de oostzijde van het plangebied van deze 5e herziening bevindt zich een 150 kV kabelverbinding tussen het 150 kV station Noord Papaverweg en 150 kV station Noord Klaprozenweg.

Wet- en regelgeving

De Europese Unie heeft - in een aanbeveling (1999/519/EG) - een referentieniveau van 100 microtesla voor bescherming van leden van de bevolking vastgelegd. Deze waarde wordt in Nederland op voor het publiek toegankelijke plaatsen niet overschreden, ook niet in de buurt van hoogspanningslijnen. In 2005 heeft het voormalige ministerie van VROM, thans Ministerie van I&M, een advies over hoogspanningslijnen en hun magneetveld uitgebracht aan gemeenten en beheerders van het hoogspanningsnet. In dat advies worden gemeenten en netbeheerders geadviseerd zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te voorkomen dat er in de buurt van bovengrondse hoogspanningslijnen nieuwe situaties ontstaan waar kinderen langdurig worden blootgesteld aan magnetische veldsterkten die jaargemiddeld boven 0,4 microtesla liggen. De handreiking van het RIVM legt de manier vast om deze 'zone waar het magnetische veld gemiddeld over een jaar boven de 0,4 microtesla ligt', verder aangeduid als 'specifieke magneetveldzone', zo eenduidig en transparant mogelijk te berekenen. Dit beleidsadvies is echter niet van toepassing op stations, ondergrondse kabelverbindingen en kabeloverganggebieden (overgangen tussen gestuurde boring en open ontgraving) en opstijgpunten. Er gelden geen richtlijnen of wettelijke grenswaarden voor aan te houden afstanden tussen gevoelige objecten en ondergrondse hoogspanningskabels.

Bij de voorbereiding van de Randstad 380 kV verbinding is door het toenmalige ministerie van Economische Zaken en het toenmalige ministerie van VROM besloten om bij de ondergrondse delen en hoogspanningsstations behorende tot de Randstad 380 kV verbinding aan te sluiten bij het hoogspanningslijnenbeleid zoals dat geformuleerd is voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Netbeheerder TenneT en enkele adviesbureaus die berekeningen volgens de handreiking van het RIVM kunnen uitvoeren, hebben met het oog op uniformering van de berekeningswijze aanvullende afspraken gemaakt over de te hanteren rekenmethodiek.

Resultaten toetsing

Het bestemmingsplan 'Buiksloterham' maakt reeds functies (woningen, onderwijs, kinderopvang) waar kinderen langdurig kunnen verblijven, mogelijk. Voorliggende 5e herziening wijzigt ter plaatse van de ondergrondse kabelverbinding niet waardoor dergelijke functies niet dichterbij de kabel gerealiseerd kunnen worden.

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) is destijds de magnetische veldsterkte rond de twee onderstations (Klaprozenweg Noord en Papaverweg) gemeten. Geconstateerd is dat het magnetische veld bij het station Klaprozenweg Noord op voldoende afstand ligt ten opzichte van de functies waar kinderen langdurig kunnen verblijven. Bij het station aan de Papaverweg is buiten de terreingrens een lichte verhoging ten opzichte van de advieswaarde van 0,4 microtesla gemeten, maar binnen de 0,4 microtesla contour zijn geen gevoelige bestemmingen gepland.

In 2018 is onderzoek (zie bijlage 8) uitgevoerd om inzicht te krijgen in de ligging van de jaargemiddelde 0,4 microtesla magneetveldzone van de 150 kV kabelverbinding binnen het plangebied. Uit de metingen volgt dat er sprake is van enige overlap tussen de jaargemiddelde 0,4 microtesla magneetveldzone van de 150 kV kabels en kavel 8. Deze overlap bevindt zich ook ter plaatse van de bestaande bedrijfsbebouwing op kavel 1. De overlap bedraagt tussen de 4 en 6 meter.

Conclusie

Deze herziening voorziet niet in de vestiging van nieuwe gevoelige functies waar kinderen langdurig kunnen verblijven zoals woningen, kinderdagverblijven en scholen. Desalniettemin is geconstateerd dat op enkele plaatsen in het plangebied sprake is van een jaargemiddelde magnetische veldsterkte die hoger is dan de gemeentelijke advieswaarde van 0,4 microtesla. Hoewel er mogelijkheden zijn om door middel van faseoptimalisatie de magneetveldsterkte terug te brengen zijn daarvoor vooralsnog geen financiële middelen voor gereserveerd en biedt het voorliggende bestemmingsplan dan ook geen ruimte. In de regels is voorgeschreven dat ter plaatse van de overlap geen gevoelige functies zijn toegestaan. Indien uit onderzoek blijkt dat het jaargemiddelde magnetisch veld ter plaatse van de overlap niet hoger is dan 0,4 microtesla kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen om hier gevoelige functies toe te staan. Magnetische veldsterkten vormen geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

3.1 Realisatie en kostenverhaal

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 1, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

De gemeenteraad heeft in 2007 het Investeringsbesluit 'Buiksloterham' vastgesteld, waarin onder andere een reservering is opgenomen voor de toekomstige aanleg van de westelijke ontsluiting. In 2009 heeft de gemeenteraad deze reservering bekrachtigd met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buiksloterham'.

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' is op 16 december 2009 een exploitatieplan op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vastgesteld. De kavels zijn in eigendom van de gemeente, waarbij het kostenverhaal anderszins, via de erfpacht wordt verzekerd. Het erfpachtrecht van de gronden waarop de gewijzigde ligging van het beoogde wegtracé is gesitueerd heeft de gemeente inmiddels verworven. De wijzigingen naar aanleiding van de 5e herziening van het bestemmingsplan worden (indien nodig) meegenomen in een volgende herziening van het exploitatieplan. Kosten voor de sloop en sanering van de in erfpacht uit te geven kavel en de aanleg van de westelijke ontsluiting zijn voorzien in de grondexploitatie Buiksloterham.

Bestemmingsplannen en andere planologische besluiten kunnen schade veroorzaken. Artikel 6.1 van de Wro bepaalt dat burgemeester en wethouders onder voorwaarden gehouden zijn deze schades als gevolg van planologische besluiten (planschade) aan de gedupeerden te vergoeden. De grondexploitatie voorziet in eventuele kosten van planschade. Vastgesteld kan worden dat er sprake is van een economisch-financieel uitvoerbaar plan.

3.2 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- Waternet;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, afdeling Amsterdam;
- Provincie Noord-Holland.

Daarnaast is het plan voorgelegd aan de volgende ambtelijke organisaties:

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Structuurvisietoetsteam, gemeente Amsterdam;
- V&OR, gemeente Amsterdam.

Brandweer Amsterdam- Amstelland heeft gereageerd maar zag geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie. Parallel aan de 3.1.1 procedure is stadsdeel Noord verzocht om advies. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord heeft een positief advies afgegeven na behandeling van het concept ontwerpbestemmingsplan tijdens de vergadering van de stadsdeelcommissie d.d. 4 juli 2018.

