



Bestemmingsplan Buiksloterham 6e Herziening

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N2005BPGST-VG01

Datum print 15 Juli 2022

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel van de herziening	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Crisis- en herstelwet	8
Hoofdstuk 2	Verantwoording	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Uitgangspunten	10
2.3	Milieu- en omgevingsaspecten	13
Hoofdstuk 3	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
3.1	Realisatie en kostenverhaal	33
3.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	33

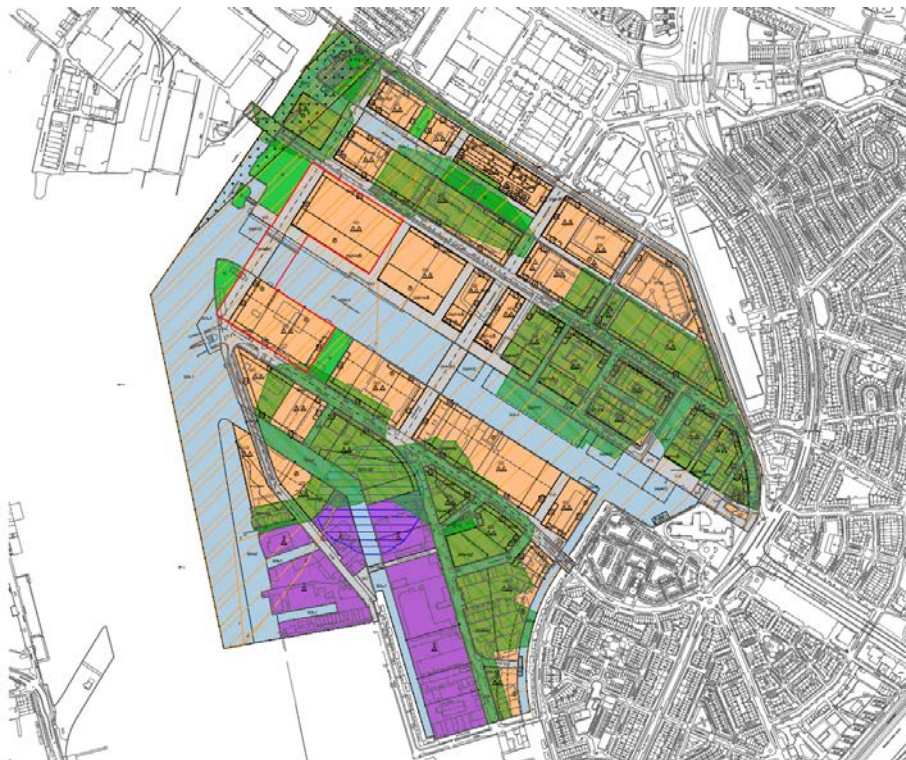
Toelichting

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 6e herziening heeft betrekking op een deelgebied van Buiksloterham. Het plangebied grenst aan de noordzijde aan de Papaverweg en aan de zuidzijde aan de Distelweg. Het deelgebied betreft de westkant (zie figuur 1) van Buiksloterham ter plaatse van de nog te realiseren westelijke verkeersontsluitingsweg (hierna: westelijke ontsluiting) in aansluiting op het in oostelijke richting verschoven noordelijke tracé dat met de op 27 november 2019 vastgestelde 5e herziening planologisch mogelijk is gemaakt.



Figuur 1. Plangebied 6e herziening (rood omkaderd), getekend op de vrebeelding van het bestemmingsplan Buiksloterham

De aanleiding voor deze herziening is dat het beoogde tracé van de westelijke ontsluiting niet goed (meer) op het daarvoor gereserveerde en bestemde tracé in het bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009 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 van het bestemmingsplan Buiksloterham 2009. Het doel is het zuidelijke deel van het tracé (vanaf de Papaverweg tot aan de aansluiting met de Distelweg) 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. Deze voor het zuidelijk deel van de westelijke ontsluiting opgestelde 6e herziening is een vervolg op het eerder voor het noordelijk deel vastgestelde 5e herziening.

In deze herziening worden geen nieuwe bestemmingen en functies toegevoegd ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009). Deze herziening is een vertaling van het op te schuiven wegtracé binnen het huidige juridisch planologisch kader. De verlegging van de weg past binnen de Investeringsnota Buiksloterham 2020, vastgesteld door de gemeenteraad op 10 november 2020.

Voor het overige staat deze herziening los van de Investeringsnota Buiksloterham 2020, het actuele beleidskader waaraan van het bestemmingsplan afwijkende initiatieven worden getoetst en gewogen. In die nota wordt het programmatische, stedenbouwkundige, milieu- en civieltechnische en financiële kader beschreven dat nodig is voor het opstellen van bouwenvelopen en gronduitgifte door de gemeente aan derden. Daarnaast vormt de nota het ontwikkelkader voor particuliere initiatiefnemers die op eigen grond of op in erfpacht uitgegeven grond willen transformeren. Initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan, maar wel passen in geactualiseerde wensen en ambities uit de Investeringsnota, kunnen voortaan worden getoetst aan de spelregels van de investeringsnota. Met een eigen planologische procedure worden die initiatieven gefaciliteerd. Daarvoor is dit bestemmingsplan niet bedoeld.

Een vertaling van de Investeringsnota Buiksloterham 2020 zal later via een integrale herziening voor het hele plangebied Buiksloterham zijn beslag krijgen. Gezien de verwachte inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2023, zal deze integrale herziening hoogstwaarschijnlijk in de vorm van een Omgevingsplan plaatsvinden.

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 II van de Crisis- en herstelwet valt (bijlage II, 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 6e herziening wordt globaal als volgt begrensd. De noordelijke begrenzing is de Papaverweg vanaf nummer 54 (Waternet) en 56 in het verlengde van het noordelijk gedeelte van het tracé naar het zuiden. De oorspronkelijke bestemmingsvlakken worden aan de westzijde doorsneden door de te verleggen verkeersbestemming. Om die reden is besloten beide nieuw ontstane bestemmingsvlakken in dit bestemmingsplan op te nemen. Deze doorsneden bestemmingsvlakken vormen de oostelijke en westelijke begrenzing. Het plangebied wordt aan de zuidkant begrensd door de Distelweg ter hoogte van de pontaanlanding tot aan de Distelweg ter hoogte van nummer 88, zie afbeelding hieronder.



Figuur 2 Plangebied 6e herziening

Deze herziening betreft inhoudelijk het verschuiven van het zuidelijke deel van het wegtracé voor de westelijke ontsluiting en als gevolg daarvan het omwisselen en herverdelen van de bestemmingen 'Verkeer', 'Gemengd' en 'WA-1'. De wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buksloterham' (2009) betreffen zodoende de verbeelding en naar aanleiding van het gewijzigd beleid een wijziging 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 westelijke ontsluitingsweg wordt oostwaarts verschoven ten opzichte van het bestemmingsplan uit 2009, zodat er een volwaardige aansluiting mogelijk is op de Klaprozenweg en de eveneens te herontwikkelen Klaprozenbuurt ten noordoosten van de Klaprozenweg. 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. Om hiervoor een oplossing te kunnen bieden heeft de gemeenteraad op 27 november 2019 voor het noordelijke gedeelte van het tracé het bestemmingsplan Buiksloterham 5e herziening vastgesteld.

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.

Brug Johan van Hasselkanaal

De verkeersbrug over het Johan van Hasselkanaal, die al was voorzien in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' van 2009, is opnieuw opgenomen op de verbeelding. De brug krijgt een lengte van ca. 105 meter en een breedte van ca. 18,5 meter.

Het bestemmingsplan bepaalt niet welk type brug hier zal worden gerealiseerd. Of dit een uitneembare brug of een beweegbare brug wordt, heeft nog nader onderzoek. Op de verbeelding is de aanduiding 'brug' opgenomen. Beide varianten, beweegbaar of uitneembaar zijn binnen deze aanduiding mogelijk. Met deze wijze van bestemmen is de brug met de gewenste breedte en gewenste verschijningsvorm mogelijk.

Het zuidelijke gedeelte van de westelijke ontsluiting volgt, wat de verschuiving betreft, het noordelijke gedeelte. Voor de nieuw beoogde situering van het tracé van de westelijke ontsluiting is geen alternatief voorhanden, omdat beide tracés op elkaar moeten aansluiten.

2.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Om het verlegde tracé voor de westelijke ontsluiting juridisch planologisch 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 in de gemengde bestemming. De bestemmingen worden beleidsneutraal omgewisseld.

Deze bestemmingsplanherziening gaat vanwege het beleidsneutrale karakter dan ook niet gepaard met nieuwe stedenbouwkundige inzichten, maar leidt er wel toe dat de geldende stedenbouwkundige principes worden gehandhaafd en één op één vertaald in het nieuwe bestemmingsplan. Hieronder worden deze stedenbouwkundige principes daarom kort toegelicht.

In onderstaand figuur zijn de verschuivingen van de bestemmingsvlakken 'Verkeer -1', 'Verkeer -2', 'Gemengd' en 'Water-1' globaal weergegeven ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009).



Figuur 3: Verkeer-1 en-2 (grijs), Gemengd (oranje), Water -1 (blauw) conform resp. bestemmingsplan Buiksloterham 2009 en de 6e 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 ontstaat bij de onderste bestemmingsvlakken door de herverdeling en de verschuiving echter wel een kleine stedenbouwkundige wijziging met betrekking tot de floorspace index. Hieronder wordt op dit aspect ingegaan.

Bebouwingsmogelijkheden noordelijk en zuidelijk deel

Als gevolg van de omwisseling van de bestemmingsvlakken op grond van het beleidsneutrale uitgangspunt ontstaan aan de westzijde van het nieuwe tracé relatief smalle bestemmingsvlakken (zie figuur 3). Deze vlakken zijn gesitueerd in de noordwesthoek van het plangebied Buiksloterham en grenzen bovendien aan de bestemmingsvlakken 'Groen' op de kop van het Johan van Hasseltkanaal. Het programma dat op grond van het Bestemmingsplan Buiksloterham binnen de bestemming 'Gemengd' mogelijk was, blijft onveranderd.

Voor de noordelijke bestemmingsvlakken betekent dat wat voorheen binnen één bestemmingsvlak kon worden gerealiseerd, nu over de beide vlakken is verdeeld. Dit is gedaan door aan beide vlakken dezelfde (maatvoerings)aanduidingen te geven. Zo was en blijft het maximaal percentage woningbouw 70%.

Bij herberekening van het programma mede naar aanleiding van de zienswijze is gebleken dat in het ontwerp voor afgescheiden kavel 18 een programma van 1.503m² bvo te veel was opgenomen. De floor space index (fsi) is om die reden voor het nieuwe bestemmingsvlak naar beneden bijgesteld naar 2,74. Op die manier blijft het programma voor kavel 18 ten opzichte van het oude bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009 gelijk.

Voor de zuidelijke vlakken geldt ook dat per saldo hetzelfde programma mogelijk is als voor deze herziening mogelijk was op het ongedeelde bestemmingsvlak.

Voor de hier oostelijk gelegen bestemmingsvlak is de floor space index (fsi) verhoogd van 3.0 naar 3.8. Hiermee kan de gemeente tevens een afspraak met een gegadigde voor deze kavel gestand doen om hier maximaal 60.000 m² bvo te kunnen realiseren.

Bij herberekeningen mede naar aanleiding van de zienswijze is gebleken dat een programma van 2.361m² bvo te weinig was opgenomen ten opzichte van het oorspronkelijke bestemmingsvlak van kavel 38 op

grond van het bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009. Dit verschil aan programma ten opzichte van het bestemmingsplan uit 2009 is herverdeeld door op het westelijk afgesplitste bestemmingsvlak de fsi te verhogen van 0 naar 0,49. Op die manier blijft ook het programma voor kavel 39 ten opzichte van het oude bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009 gelijk.

Het is de bedoeling dat het afgesplitste bestemmingsvlak in de toekomst als onderdeel van een initiatief volgens de Herijking Investeringsnota Buiksloterham 2020 via een eigen planologische procedure wordt ontwikkeld. Van een concreet initiatief voor planontwikkeling is geen sprake.

Gevellijn, stedelijke plint en relatie te realiseren doorzichten

De verschuiving van het tracé voor de westelijke ontsluiting heeft specifiek voor het noordelijke bestemmingsvlak tot gevolg dat de daar verplichte gevellijn en stedelijke plint zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' eveneens opschuiven naar het afgesplitste gedeelte. Om die reden en voor de duidelijkheid zijn deze aanduidingen op de beide noordelijke bestemmingsvlakken opgenomen.

Aan de zijde van een bestemmingsvlak waarlangs een verplichte gevellijn is aangegeven moet de gevel over 65 procent van de gevellengte op de bestemmingsgrens worden gebouwd. Die 65 procent heeft betrekking op de horizontale lijn en staat dus los van de hoogte tot waarop de gevel wordt doorgetrokken. Ten aanzien van de hoogte van de gevel geldt het aparte voorschrift dat deze over de volle lengte van de genoemde 65 procent uit ten minste twee bouwlagen moet bestaan. De verplichte gevellijn strekt tot het bereiken van een bepaald stedenbouwkundig kwaliteitsniveau.

De betekenis van de stedelijke plint ten noorden van het Johan van Hasseltkanaal is dat de daarmee toegestane detailhandel ook in dit bestemmingsplan wordt bestendigd. In de stedelijke plint geldt de beperking dat maximaal 500 m² aan winkels voor dagelijkse goederen mag worden gerealiseerd. De voor de stedelijke plint opgenomen aanduiding geeft tevens de bouwregel dat de eerste bouwlaag een minimum bouwhoogte van 3,5 meter heeft. De verplichte gevellijn en stedelijke plint vloeien dus voort uit het bestemmingsplan 'Buiksloterham'. De bijhorende regels wijzigen inhoudelijk niet.

Op het zuidelijke bestemmingsvlak aan de oostzijde van de wegbestemming is op de verbeelding een aanduiding 'relatie' voor een te realiseren doorzicht opgenomen. Deze relatie was al op grond van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' van 2009 op dit bestemmingsvlak aanwezig. Met dit te realiseren doorzicht is een kaveldoorsteek beoogd. Kenmerk van het zuidelijke deel van Buiksloterham is het vrijwel ontbreken van openbare oevers. Straten liggen centraal met kavels die aan weerszijden tot het water strekken. Vaak is de nabijheid van het water niet merkbaar, terwijl dit toch één van de troeven van het gebied is. Daarom wordt aangegeven waar bij herontwikkeling een kaveldoorsteek van weg naar water vereist is. Hiermee wordt visueel contact van weg naar water gemaakt. Dit is tevens de aansluiting van de kavel op de openbare weg, die gebruikt kan worden voor parkeren en tevens dient voor de afwikkeling van laden en lossen. Een kaveldoorsteek is dus geen openbare weg. Voortgebouwd wordt op de kenmerkende situatie waarbij de bebouwing overwegend haaks op weg en water is georiënteerd.

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 het bestemmingsvlak 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 bij herzieningen niet meer van nut. 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 dienstbaar zijn ter afscherming van verkeers- en industriegebruik.

Hoogteaccent

De maatvoeringsaanduiding 'maximale bouwhoogte' is op het zuidelijke bestemmingsvlak aan de oostzijde van de wegbestemming in iets gewijzigde vorm ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buiksloterham' van 2009 opnieuw opgenomen op de verbeelding. De verschuiving van het tracé van de westelijke ontsluiting heeft namelijk tot gevolg dat het hoogteaccent direct naast de weg op het oorspronkelijke bestemmingsvlak ook meeverhuift. Wat omvang en positie op de kavel betreft, verandert dit hoogteaccent niet. Dit hoogteaccent blijft gesitueerd direct aangrenzend aan de westelijke ontsluiting. Op het oorspronkelijke bestemmingsvlak was tevens een hoogteaccent van maximaal 60 meter toegestaan. Dit andere hoogteaccent is ongewijzigd weer op de verbeelding opgenomen. Hierna wordt daarom alleen nader ingegaan op het iets gewijzigde hoogteaccent.

In het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) is op een deel van het voormalige onderste bestemmingsvlak, ter grootte van 40 x 48,50 meter, een bouwhoogte van maximaal 100 meter toegestaan. Dit hoogteaccent sluit aan op de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 die voor wat betreft de hoogbouw verwijst naar de hoogbouwvisie uit de Structuurvisie 2040, waarin onder meer is opgenomen (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.

Op lokaal niveau moet bij hoogbouw rekening worden gehouden met de gevolgen voor schaduwwerking. De verschuiving heeft hetzelfde effect op de bezonning als de oude planologische situatie, omdat de hoogbouw ook in de nieuwe situatie onderdeel is van een zelfstandig bouwvolume ten oosten van de westelijke ontsluiting. De afstand tot bestaande en toekomstige woonbebouwing in Buiksloterham blijft nagenoeg gelijk.

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

In het kader van de verschuiving van de westelijke ontsluiting en het ontstaan van 'losse' kavels zijn de *relevante* omgevingsaspecten onderzocht. Het betreft onderzoek naar bodemkwaliteit, externe veiligheid, flora en fauna, verkeer, geluid, 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 6e 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 6e 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 7 november 2019 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 Papaverweg (locatie Undercurrent t/o 54) en Distelweg t/o de locatie Cityplots. Op basis van historische gegevens kan de milieuhygiënische bodemkwaliteit worden achterhaald.

Locatie Papaverweg

De locatie Papaverweg (locatie Undercurrent t/o 54) 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. Op het terrein zijn in het verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. De meest recente onderzoeken dateren uit 2018-2020. Uit deze onderzoeken blijkt dat op de locatie sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging (niet spoedeisend). Deze bodemverontreiniging maakt deel uit van het gehele geval van bodemverontreiniging van de Buiksloterham.

Op dit moment is het terrein deels afgedekt met asfaltgranulaat waardoor geen contactmogelijkheden zijn met onderliggende verontreinigde bodemlagen. In december 2020 is gestart met het saneren van het terrein waarbij alle mobiele verontreinigingen zullen worden gesaneerd tot beneden de tussenwaarde en waarbij alle immobiele verontreinigingen zullen worden herschikt op het terrein. Het terrein zal vervolgens worden afgedekt met een leeflaag. De sanering maakt onderdeel uit van het Raamsaneringsplan Buiksloterham. Voor de uitvoering van de sanering is recent een Plan van Aanpak opgesteld die momenteel wordt beoordeeld door de Omgevingsdienst. Aan het einde van de sanering wordt een evaluatierapport opgesteld. Hieruit zal blijken dat voor de beoogde bestemming van dit terrein er vanuit de Wet Bodembescherming er geen milieu hygiënisch beperkingen zijn voor het beoogde gebruik

zolang de verhardingen en leeflaag intact zijn.

Locatie Distelweg

De locatie Distelweg t/o de locatie Cityplots is opgehoogd tussen 1700 en 1799. Deze stedelijke ophooglaag is vaak verontreinigd. Vanaf 1913 hebben aan de Distelweg 90-94 uiteenlopende activiteiten plaatsgevonden, zoals de productie van o.a. plantenbater, behangselpapier, loodwit, acetyleen, azijnzuur en kalkstikstof. In het bijzonder kunnen de activiteiten van de N.V. Electro Zuur- en Waterstoffabriek worden genoemd. Deze fabriek was één van de belangrijkste leveranciers van Per (tetrachlooretheen) en Tri (trichlooretheen) in Nederland in die tijd (vanaf 1937). Sinds 1969 is AGA Nederland B.V. op de locatie gevestigd. De activiteiten bestonden uit het produceren en opslaan van acetyleen en andere gassen. Daarnaast zijn een garage en brandstofopslagtanks op de locatie aanwezig geweest. In 2005 zijn de opstallen gesloopt en het terrein geleverd aan de gemeente. In 2007 zijn de ondergronds gelegen kelders door de gemeente gesloopt. De bij de sloop ontgraven grond is in depot op de locatie achtergelaten. Momenteel is het terrein braakliggend.

Op het terrein zijn in het verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. De meest recente onderzoeken dateren uit 2019-2020. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat twee gevallen van bodemverontreiniging aanwezig zijn. Een bodemverontreiniging met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen (VOCL in grond, waterbodem en grondwater. Daarnaast is er een bodemverontreiniging met zware metalen, PAK en asbest in de ophooglaag.

Er is geen sprake van spoedeisendheid om het geval van immobiele verontreiniging (zware metalen, PAK, asbest) te saneren. De sanering van de mobiele (VOCL-) verontreiniging is spoedeisend vanwege een onaanvaardbaar verspreidingsrisico. In de huidige situatie is geen sprake van humane risico's.

De start van de sanering van de grondwaterverontreiniging vindt in 2021 plaats. Aan het einde van de sanering wordt een evaluatierapport opgesteld. Hieruit zal blijken dat voor de beoogde bestemming van dit terrein er vanuit de Wet Bodembescherming er geen milieu hygiënisch beperkingen zijn voor het beoogde gebruik zolang de verhardingen en leeflaag intact blijven.

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 het plangebied van de 6e herziening is dit ook gebeurd.

De percelen aan de Papaverweg (locatie Undercurrent t/o 54) en Distelweg t/o de locatie Cityplots zijn in het verleden onderzocht op bodemverontreiniging en al dan niet reeds gesaneerd. Aanvullend wordt in 2020 (locatie Papaverweg) en in 2021 t/m 2023 (locatie Distelweg) met sanering van de mobiele en immobiele verontreinigingen aangevangen om de grond geschikt te maken voor de functie wonen die is toegestaan binnen de bestemming 'Gemengd'.

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

2.3.3 (paraplu) bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders

Op meerdere plekken in Amsterdam leidt het aanleggen van kelders tot problemen met het grondwaterpeil. Amsterdam heeft daarom regels opgesteld voor het aanleggen van een kelder. De raad heeft het paraplu bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders op 7 oktober 2021 vastgesteld en is in januari 2021 onherroepelijk in werking getreden.

De bepalingen uit het paraplu bestemmingsplan grondwaterneutrale kelders worden overgenomen in voorliggende herziening. De regeling komt er kort samengevat op neer in de bouwregels een verbodsbepaling opgenomen om onder bestaande en nieuwe gebouwen kelders (in de ruime zin van dit bestemmingsplan) te bouwen of te vergroten. Hierbij is van belang om onderscheid te maken in 2 categorieën:

Categorie 1 betreft bouwplannen voor kelders tot en met 300 m² en maximaal 4 meter bouwdiepte en categorie 2 betreft kelders die groter zijn dan 300 m² of dieper dan 4 meter.

Voor de eerste categorie geldt dat het college op basis van een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid kan afwijken van het bouwverbod voor kelders, mits de kelder grondwaterneutraal kan worden gebouwd. Om te bepalen of het bouwplan grondwaterneutraal kan worden gebouwd, moet het bouwplan voldoen aan de 'Beleidsregels Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam',

Voor de tweede categorie geldt dat niet wordt voorzien in inhoudelijke beleidsregels. Om vast te kunnen stellen of een kelder kan worden gebouwd, zal uit een geohydrologisch onderzoek moeten blijken dat het bouwplan grondwaterneutraal kan worden gebouwd en niet strijdig is met de doelstelling die is verwoord in de aanduidingsomschrijving, om van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid gebruik te kunnen maken.

2.3.4 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 450 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 ook buiten 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.

Resultaten toetsing

In het kader van de 'Herijking van het investeringsbesluit Buiksloterham in Amsterdam' is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 1 bij deze toelichting. 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 2000m³ LPG per jaar. Het aantal transportbewegingen naar dit tankstation bedraagt dan circa 200 per jaar bij de vergunde doorzet. Zodoende zal een maximum van 200 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 van de Klaprozenweg als transportroute tot de bebouwing is circa 230 meter. Voor dit bestemmingsplan is een verantwoording van het groepsrisico daarom niet nodig. Overigens is het de bedoeling dat de transportroutes voor gevaarlijke stoffen worden opgeheven en vervangen door een ontheffingen systeem.

Conclusie

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

2.3.5 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.

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld 2021) verwijst voor de hoofdgroenstructuur naar de vastgestelde Hoofdgroenstructuur in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld 2011). Deze Hoofdgroenstructuur is nog steeds geldend. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC). Eventuele wijzigingen kunnen aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Het plangebied van voorliggende herziening valt buiten de hoofdgroenstructuur als vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Het bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009 en voorliggende herziening brengen in de vastgelegde hoofdgroenstructuur geen verandering.

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 sinds 2020 vervangen door de Gedragscode Wet Natuurbescherming van Stadswerk.

Resultaten toetsing

In het kader van de herontwikkeling van Buiksloterham is, aan de hand van een natuurtoets (bijlage 2) geïnterviewd of er beschermde soorten in het plangebied voorkomen. In deze toets (Natuurtoets Buiksloterham, Omvorming voormalig industriegebied naar gemengd woon- en werkgebied, Groenadvies Amsterdam b.v., d.d. 19 juni 2019) wordt het effect van de herontwikkeling beoordeeld op (mogelijk) aanwezige beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedssfeer van het plangebied. Bovendien is onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie (bijlage 3) in Natura2000-gebieden die binnen de invloedssfeer van het plangebied liggen.

- 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 circa 300 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 Buiksloterbreek. 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.

In de rapportage over het onderzoek naar stikstofdepositie is in het kader van de Wet natuurbescherming beoordeeld of de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden wordt beïnvloed als gevolg van de aanlegfase ('de bouw'). Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat per saldo de aanlegfase van het plangebied niet tot een toename van de stikstofdepositie leidt. Voor de gebruiksfase is de partiële herziening ten aanzien van het aspect stikstofdepositie conserverend, en is om die reden niet verder onderzocht.

- Soortenbescherming

In het plangebied zijn beschermde soorten waargenomen gedurende het onderzoek. Het ruimst verspreid zijn de vogels. Op de braakliggende kavels komen broedvogels en doortrekkers voor. Voor deze broedvogels, ook die van de rode lijst zoals kneu, geldt dat alleen de in gebruik zijnde nesten beschermd zijn. Werkzaamheden buiten het broedseizoen zijn dus toegestaan, ook als ze leiden tot het verloren gaan van het broed- en leefgebied van deze soort. De veilige periode om te werken op deze locaties is september tot en met februari. Desondanks adviseren we ook in deze veilige periode voorafgaand aan werkzaamheden, zeker als daarbij het rooien van bomen inbegrepen is, een schouw uit te voeren vlak voor de start van het werk. Sommige soorten, in dit gebied zijn houtduif en Turkse tortel relevant, blijken namelijk vrijwel jaar rond tot broeden over te kunnen gaan.

In het recente verleden zijn meerdere soorten veermuizen in het gebied vastgesteld. Eén daarvan, de meerveermuis, is gebonden aan groter open water. Hier betreft het de kanalen in het gebied. Deze blijven in de nieuwe situatie gehandhaafd zodat we geen negatieve effecten op deze soort verwachten. Er zijn hier geen verblijfplaatsen van deze soort bekend. Voor de andere hier bekende soort, de gewone dwerfveermuis, zijn ook geen effecten te verwachten, omdat in het plangebied geen bebouwing aanwezig is die wordt gesloopt.

De overige soorten zoogdieren die hier bekend zijn, zijn alle opgenomen in de verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland. Dit houdt in dat de bescherming van deze soorten vervalt bij werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting. Wel blijft altijd de zorgplicht van kracht. Dit houdt in dat er altijd zodanig gewerkt moet worden dat dieren de kans krijgen te ontkomen. In dit geval bijvoorbeeld door niet richting het water of drukke wegen te werken maar richting aangrenzende kavels. In het geval dat, bijvoorbeeld, egels worden aangetroffen bij het werk, kunnen deze voorzichtig in een emmer gedaan worden en daarna op een andere geschikte locatie uitgezet. Eén en ander in overleg met de begeleidend of stadsecoloog.

In de Buiksloterham is slechts één soort amfibie bekend; de groene kikker (soort onbepaald). Ook deze soort is opgenomen in de Verordening Vrijstellingen soorten Noord-Holland. Bij de geplande werkzaamheden hier vervalt dus ook voor deze soort de bescherming.

Conclusie

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

beschermde soorten is te verwachten dat er broedvogels, vleermuizen en enkele overige soorten zoogdieren in het plangebied aanwezig zijn.

Naast het hierboven bij de soortenbescherming besprokene, geldt in het algemeen 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.

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

2.3.6 Verkeer

Buiksloterham wordt ontsloten vanaf de Klaprozenweg door, de Ridderspoorweg, de Papaverweg en de Distelweg. De westelijke ontsluiting is in het bestemmingsplan 'Buiksloterham' (2009) als vierde gebiedsontsluitingsweg mogelijk gemaakt. In Buiksloterham komt een aantal andere 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 meer actuele en veranderde sociaaleconomische gegevens, infrastructurele ontwikkelingen, trends en beleid. Ook is in de omgeving van het plangebied het nodige veranderd: enkele nieuwbouwontwikkelingen zijn de afgelopen jaren tot stand gekomen die invloed kunnen hebben op het verkeer in en rond Buiksloterham. Deze herziening is getoetst aan het verkeersonderzoek Verkeersonderzoek Buiksloterham 2020 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).

Walradar scheepvaartverkeer kop Johan van Hasseltkanaal

Op de kop van het Johan van Hasseltkanaal is sinds medio 2012 een walradar van Rijkswaterstaat aanwezig voor het scheepvaartverkeer. Deze walradar zorgt voor een veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer op het IJ en het Zijkanaal I.

In het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan was voor het gebied waarop de toren van maximaal 100 meter kan worden gerealiseerd (de linker bovenhoek van kavel 39) een adviesverplichting van Rijkswaterstaat opgenomen. Bij de omgevingsvergunning voor bouwen moest een positief advies van Rijkswaterstaat worden overgelegd. De achtergrond van deze adviesverplichting was dat een toren op deze locatie een mogelijk verstorend effect op de werking van deze walradar kan hebben.

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze is met Rijkswaterstaat overleg gevoerd over de walradar. Daarbij heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat het voornemen is om de reikwijdte van de walradar aan te passen door de sector blanking van de walradar te vergroten. De sector blanking is het gebied dat door de radar niet wordt waargenomen. De reikwijdte van de walradar bij de kop van het

Johan van Hasseltkanaal komt in de zuidoostelijke richting te liggen over het IJ evenwijdig aan de kade van de Grasweg richting het Centraal Station. Aan de noordzijde richting het Zijkanaal I tot aan de Theo Fransmanbrug aan de Papaverweg tussen Buiksloterham en het NDSM-terrein. De walradar kijkt dan niet meer in het Johan van Hasseltkanaal. De adviesverplichting als vastgelegd in het ontwerp bestemmingsplan voor de toren op kavel 39 kan daarmee komen te vervallen.

Uit nader overleg met Rijkswaterstaat is echter gebleken dat een dergelijke adviesverlichting, ondanks het vergroten van de sector blanking, vooralsnog wel nodig is op de kavels ten westen van de westelijke ontsluitingsweg, ook al liggen deze kavels buiten het nieuwe richtgebied van de walradar. Dit heeft te maken met de zgn. zijlus (sidelobe) effecten. Bouwwerken in dit gebied kunnen negatieve impact hebben op de werking van het walradarsysteem vanwege reflectie op de walradar. Momenteel wordt onderzocht wat de precieze effecten van bebouwing in de nabijheid op de walradar kan zijn. In afwachting van de uitkomsten van het onderzoek wordt in voorliggend bestemmingsplan vooralsnog een vrijwaringszone voor de walradar opgenomen voor het gebied in plangebied ten westen van de westelijke ontsluitingsweg. Voor dit gebied is in voorliggend bestemmingsplan om die reden op de verbeelding de aanduiding 'vrijwaringszone-radar' opgenomen. In de regels behorende bij deze aanduiding is voorgeschreven dat voor bouwwerken waarvoor een omgevingsvergunning voor bouwen is vereist, een positief advies van Rijkswaterstaat moet worden overgelegd. Rijkswaterstaat beoordeelt of het bouwontwerp aantoonbaar negatieve gevolgen heeft voor de werking van de walradar. Deze adviesverplichting is vergelijkbaar met de oude adviesverplichting zoals was opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan bij de toren op kavel 39.

In het plan is eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voorzover de resultaten uit het onderzoek aanleiding zijn om de vrijwaringszone-radar op de verbeelding aan te passen. Deze wijzigingsbevoegdheid geeft het plan de nodige flexibiliteit: het college van burgemeester en wethouders is op grond hiervan bevoegd om de zone op de verbeelding aan te passen (te vergroten, verkleinen of te verwijderen) mocht daartoe aanleiding bestaan naar aanleiding van het onderzoek, danwel vanwege nieuwe technische inzichten of dat nieuwe ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

Met het toevoegen van de vrijwaringszone walradar en de daarmee samenhangende regeling wordt tegemoetgekomen aan het belang van Rijkswaterstaat voor een veilig scheepvaartverkeer en het goed functioneren van de walradar.

Resultaten toetsing

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 gerekend met het planjaar 2030 waarbij wordt uitgegaan van een totale ontwikkeling van Buiksloterham.

De onderzoeksresultaten laten zien dat het bouwprogramma Buiksloterham in 2030 in totaal circa 15.000 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. 4.000 mvt/etm. Door de aanleg van de westelijke ontsluiting wordt de Ridderspoorweg ontlast. De rapportage (Verkeersonderzoek Investeringsnota Buiksloterham 2020, V&OR, d.d. 1 september 2020) is als bijlage 4 bij 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.

Bij de uitwerking van het bouwontwerp voor het hoogaccent van maximaal 100 meter op het

zuidoostelijk gelegen bestemmingsvlak zal Rijkswaterstaat worden betrokken vanwege de nabij het plangebied gesitueerde walradar voor het scheepvaartverkeer en de mogelijke effecten daarop van het bouwontwerp.

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

2.3.7 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 wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï.

Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

In het geval van voorliggend bestemmingsplan gaat het om geluidzones rond de volgende wegen: de Papaverweg, de Distelweg en de nieuwe westelijke ontsluiting vanaf de Papaverweg tot de aansluiting met de Distelweg.

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 te 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 gezonde industrieterreinen
- Wegverkeerslawaaï: bouwen van woningen langs wegen (niet voor 30 km/u-wegen) aanleg/ wijzigen van wegen (niet voor hoofdwegen en 30 km/u-wegen)
- Spoorweglawaaï: bouwen van woningen langs spoorwegen aanleg / wijzigen van secundaire spoorwegen (niet het hoofdspoorwegnet)

- *Industrielawaai*

In tegenstelling tot wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï 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 hogere maximale grenswaarden kunnen worden vastgesteld.

- *Wegverkeerslawaaï*

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.

- *Spoorweglawaaï*

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.

- *Bedrijfslawaaï*

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.

- *Scheepvaartlawaaï*

De geluidemissie van scheepvaart in en rond het IJ is onderzocht voor het plangebied. Voor scheepvaartlawaaï bestaan in Nederland geen wettelijke normen en is er geen wettelijke berekeningsmethode voor de geluidbelasting door de varende schepen. Over het algemeen ervaren mensen scheepvaartlawaaï als minder hinderlijk dan industrie- of wegverkeerslawaaï, maar hinderlijker dan bijvoorbeeld spoorweglawaaï.

Resultaten toetsing

Voorliggende herziening heeft tot doel het zuidelijke deel van het tracé (vanaf de Papaverweg tot aan de aansluiting met de Distelweg) 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.

Industrielawaai Wet geluidhinder

De geluidbelasting bij nieuwe woningen binnen de zone mag niet hoger zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde. Daarbij moeten voor woningen met een geluidbelasting boven 50 dB(A) hogere waarden worden vastgesteld. Het plangebied ligt binnen de zone. Al in het kader van de bestemmingsplannen Buiksloterham Vierde partiële herziening en Buiksloterham 5e herziening bleek dat ook binnen het plangebied van deze 6e herziening de geluidbelasting voldoet aan de 50 dB(A) norm.

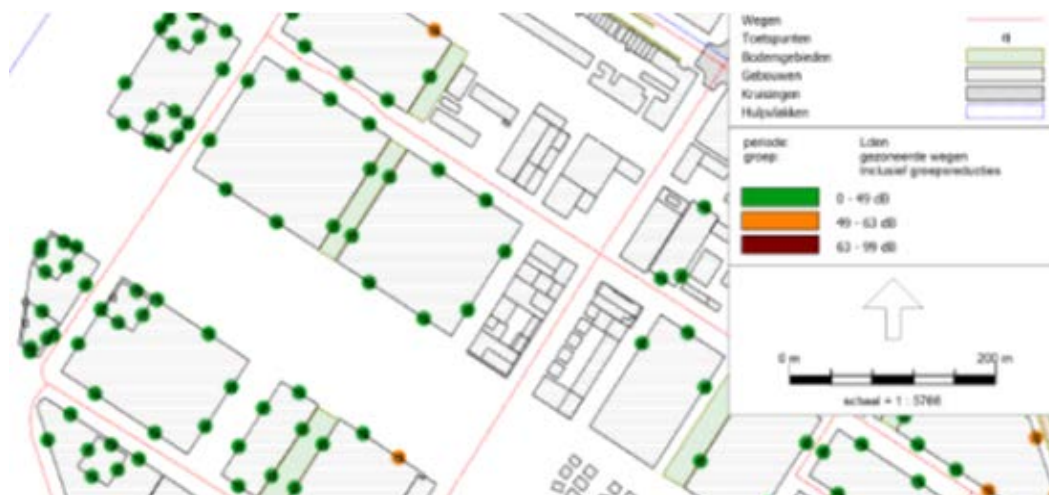
Milieuzone Waternet

Het plangebied ligt buiten de milieuzone van Waternet. Vanwege deze milieuzone is daarom geen aanvullend onderzoek noodzakelijk.

Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Herijking van het Investeringsbesluit Buiksloterham in Amsterdam is akoestisch onderzoek naar geluid vanwege wegverkeer gedaan. Hierbij is rekening gehouden met het voorliggende tracé van de westelijke ontsluiting. Het onderzoeksrapport Herijking Investeringsbesluit Buiksloterham in Amsterdam, Akoestisch onderzoek wegverkeer, LBP Sight, is als bijlage 5 aan deze toelichting gevoegd.

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de gezamenlijke geluidbelasting vanwege de gezoneerde wegen (inclusief 5 dB aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder) maximaal 48 dB (groene bolletjes) op de beschouwde kavels in het plangebied zal zijn. Dat betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de maximaal te stellen hogere waarde van 63 dB nergens wordt overschreden.



Figuur 3: Gezamenlijke geluidbelasting **gezoneerde** wegen (inclusief 5 dB aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder)

Conform de Wet geluidhinder zijn wegen die uitgevoerd zijn als wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u niet gezoneerd. Geluidgevoelige objecten die langs een niet-gezzoneerde weg liggen, hoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. Om inzicht te krijgen in de hoogte van de geluidbelasting van 30 km/u wegen is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing de geluidbelasting wel bepaald. De gezamenlijke geluidbelasting exclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder vanwege de 30 km/u wegen blijkt uit onderstaande figuur 4.



Figuur 4: Gezamenlijke geluidbelasting niet gezzoneerde wegen (exclusief de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder)

- Ter plaatse van de groen weergegeven waarneempunten is de gezamenlijke geluidbelasting ten hoogste 53 dB.
- Ter plaatse van de oranje weergegeven waarneempunten is de gezamenlijke geluidbelasting hoger dan 53 dB.

De gezamenlijke geluidbelasting vanwege de niet gezzoneerde wegen is maximaal 66 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder. Voor de meeste eerstelijnsbebouwing is de geluidbelasting circa 60 dB.

In het bestemmingsplan zijn deze niet gezzoneerde wegen bestemd als Verkeer - 2 waarin is bepaald dat de maximum snelheid 30 km/u bedraagt. Deze straten zijn conform de Wet geluidhinder niet

gezoneerd en hiervoor behoeft geen hogere waarde te worden vastgesteld. Om inzicht te krijgen in de hoogte van de geluidbelasting van 30 km/u wegen, is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing de geluidbelasting wel bepaald. De rekenresultaten geven aan dat de geluidbelasting aan de gevels langs de westelijke ontsluiting en op de koppen van de kavels maximaal 66 dB bedraagt (exclusief de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder).

Deze hoge geluidbelasting wordt enerzijds veroorzaakt door de relatief smalle wegprofielen van de 30 km/u wegen. Het belang van het bouwen in hoge dichtheden is hier vanuit stedenbouwkundig oogpunt van meer belang geacht dan het realiseren van lagere geluidswaarden door bredere profielen. Ook het belang van een klinkerbestrating is hier afgewogen tegen het gebruik van geluidbeperkend asfalt, met als belangrijkste reden de verkeersveiligheid. Het gebruik van klinkers heeft een verkeersremmend effect. Bij de bouw van de woningen zullen de wettelijke binnenwaarden worden aangehouden. Gelet op het voorgaande zal er ondanks de geluidbelasting geen sprake zijn van een slecht woon- en leefklimaat en zijn de woningen ruimtelijk inpasbaar.

Scheepvaart

Uit de geluidcontouren op verschillende hoogten blijkt dat de 50 dB(A) etmaalwaarde geluidcontour op de lagere hoogte van circa 5 meter tot 30 meter tot de eerstelijnsbebouwing (vanaf het water gezien) blijft steken. Vanaf 30 meter en hoger neemt de afscherming van de gebouwen op de eerstelijnsbebouwing af en reiken de geluidcontouren verder het plangebied in.

Bij de realisatie van nieuwe woningen kan bij de bepaling van de geluidwering rekening worden gehouden met deze geluidbelasting van scheepvaart. De geluidwering is echter ook afhankelijk van de andere geluidbronnen en objecten in de omgeving. Overwogen kan worden om in omgevingsvergunningen voor het bouwen van woningen op te nemen dat bij de bepaling van de geluidwering ook rekening gehouden wordt met scheepsvaartlawaaï. Bij scheepvaart zijn voornamelijk de lage frequenties van de dieselmotoren van belang in de bepaling van de geluidwering.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Realisatie van woningen en andere geluidsgevoelige functies is mogelijk.

2.3.8 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 verbeterd 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 verbeterd (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 6e herziening heeft in hoofdzaak tot doel het zuidelijke deel van het tracé (vanaf de Papaverweg tot aan de aansluiting met de Distelweg) 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 6e 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 voor het planjaar 2030

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.

Deze 6e herziening leidt niet tot een situatie dat binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van een stedelijke weg met meer dan 10.000mv per etmaal gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Daarmee wordt voldaan aan de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit wordt voldaan. Er zijn wat betreft luchtkwaliteit geen knelpuntenlocaties aanwezig in het plangebied of in de directe omgeving.

2.3.9 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

Op het bestemmingsvlak rechtsonder op de verbeelding is een hoogteaccent van maximaal 100 meter toegestaan. Dat hoogteaccent was ook al toegestaan op grond van het bestemmingsplan 'Buiksloterham (2009)'. Door de verschuiving van de westelijke ontsluiting is dit hoogteaccent 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 van 100 meter 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.

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' en recent in november 2020 nog met de vaststelling van de Investeringsnota Buiksloterham 2020. 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 al enige tijd geleden verworven. Kosten voor de sloop en sanering van de in erfpacht uit te geven kavels 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.

Verkeer en Openbare Ruimte heeft gereageerd. Zij zien geen bezwaar voor het bestemmingsplan Buiksloterham 6e partiele herziening. Parallel aan de 3.1.1 procedure is stadsdeel Noord verzocht om advies. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord heeft op 2 maart 2021 een positief advies afgegeven na behandeling van het concept ontwerpbestemmingsplan tijdens de vergadering van de stadsdeelcommissie d.d. 17 februari 2021.

