



A handwritten signature in blue ink, likely of the Raadsgrieffier, written over the official text.

Bestemmingsplan Buiksloterham 8e Herziening

Buiksloterham

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N2105BPGST-VG02

Datum print 12 Juni 2023

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	9
2.3	Milieu- en omgevingsaspecten	15
2.4	Juridisch planologische aspecten	31
Hoofdstuk 3	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
3.1	Realisatie en kostenverhaal	35
3.2	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	35

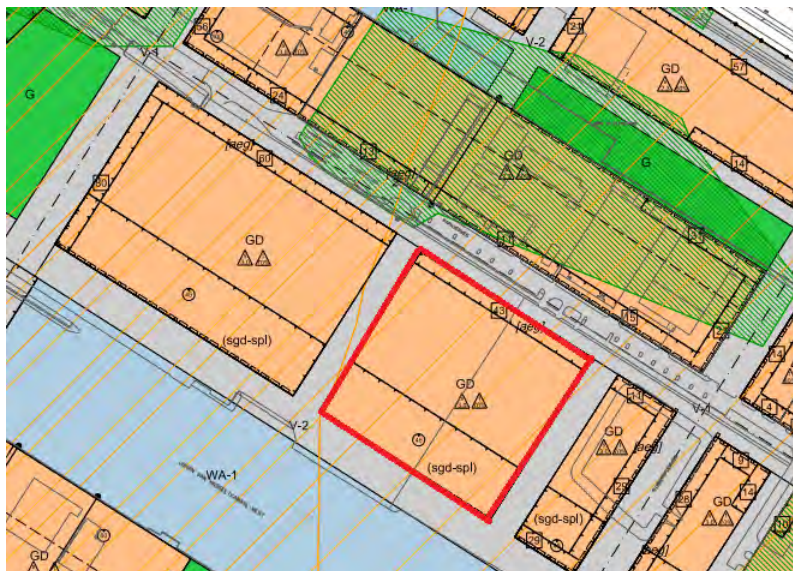
Toelichting

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 8e herziening heeft betrekking op kavel 19 in Buiksloterham. Het deelgebied ligt tussen de Papaverweg en de Johan van Hasseltkade.



Afbeelding 1. Plangebied 8e herziening (rood omkaderd)

De aanleiding voor deze herziening is dat de beoogde ontwikkeling op een aantal onderdelen in strijd is met het bestemmingsplan Buiksloterham. Het gaat dan met name om de bouwregels.

De ontwikkeling van kavel 19 en deze 8e herziening passen binnen de Spelregels die in het Investeringsbesluit Buiksloterham 2020 zijn vastgesteld door de raad op 10 november 2020.

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 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

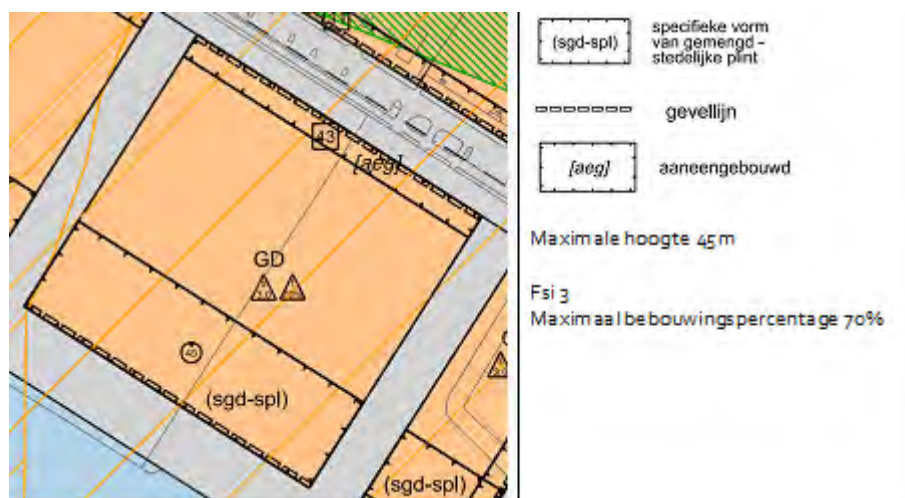
Het plangebied van deze 8e herziening wordt globaal als volgt begrensd. De noordelijke begrenzing is de Papaverweg en de zuidkant de Johan van Hasseltkade. Aan de westzijde wordt een groene corridor aangelegd, die buiten de begrenzing van deze 8e herziening valt. Aan de oostzijde wordt een ontsluitingsweg aangelegd. Ook deze weg is buiten de herziening gelaten.

2.1.2 Huidig gebruik en vigerend plan

Het terrein ligt al een aantal jaren braak.

De kavel heeft de bestemming Gemengd op grond van het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham. Binnen deze bestemming zijn onder meer wonen, bedrijven, kantoren, detailhandel, consument verzorgende dienstverlening, horeca I, III, IV en V, ontspanning en vermaak en maatschappelijke dienstverlening mogelijk.

Voor de kavel geldt een fsi van 3,0 en een maximaal bebouwingspercentage voor wonen van 70%. De maximale hoogte is 45 meter.



Afbeelding 2. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Buiksloterham

De voorgenomen ontwikkeling in het gebied is strijdig met de floorspace index, de aanduiding 'aaneengebouwd' en het daarbij behorende maximaal aantal woningen en de hoogteopbouw.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Investeringsnota Buiksloterham 2020

In de Herijking Investeringsnota Buiksloterham (HIB) die op 20 november 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld staan de belangrijkste ruimtelijke en programmatische kaders opgenomen.

In Buiksloterham staan vier opgaves centraal, die ook de doelstellingen voor deze tender vormen: Verdichting, Circulaire Wijk, Productieve Wijk en Ongedeelde Wijk. Wat deze ambities concreet betekenen voor Buiksloterham staat beschreven in de Herijking Investeringsnota Buiksloterham (HIB). Kavel 19 is de eerste grote tender die op basis van de HIB op de markt wordt gezet. Het te tenderen gebied vormt overigens niet geheel kavel 19; ook een te bouwen basisschool en één of twee wooncoöperaties vallen binnen kavel 19. Daarnaast vertoont kavel 19 een grote mate van verwantschap en samenhang met kavel 18, dat naar verwachting in 2022 op de markt wordt gezet.

Kavel 19 is gelegen in Strip 3 van Buiksloterham. In de HIB staat beschreven wat de ligging in Strip 3 betekent en wat dat betekent voor de kansen en uitdagingen die daarbij horen.

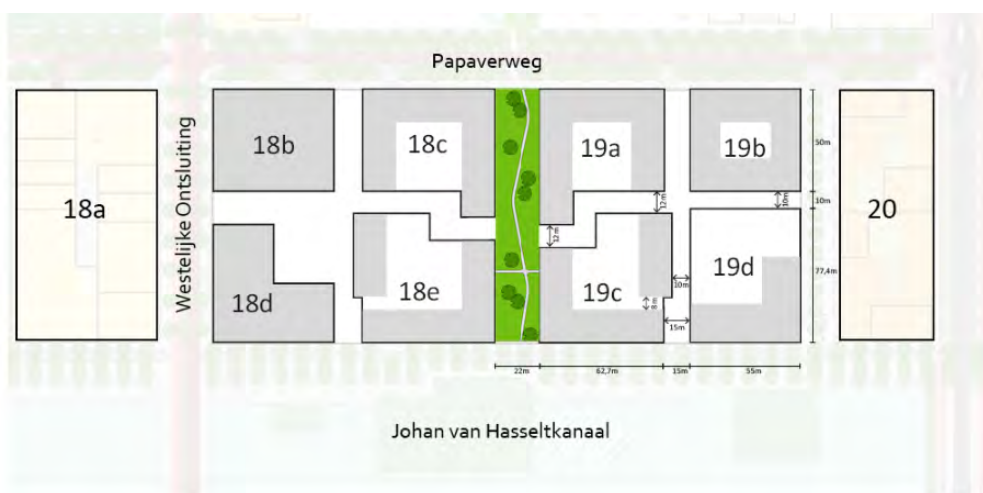
2.2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Stedenbouwkundige uitgangspunten voor kavel 18 en 19

Gezien de verwantschap tussen de kavels 18 en 19 (naast elkaar gelegen, beide gemeentelijke kavels, min of meer gelijke omvang en vergelijkbare programma), gezien de ligging gezamenlijk ingekaderd tussen Papaverweg, Westelijke Ontsluiting, Johan van Hasseltkade en Boterbloemstraat) zijn beide kavels in samenhang stedenbouwkundig nader onderzocht. Belangrijkste programmatische verschil tussen 18 en 19 is dat op kavel 18 een hub wordt gesitueerd en op kavel 19 een basisschool.

Onderverdeling kavel 18 en 19

Kavel 18 en 19 zijn op basis van de stedenbouwkundige uitwerking beide verdeeld in vier subkavels met de nummering zoals aangegeven op afbeelding 3. Omdat de aanduiding 18A reeds is toegekend aan een naastgelegen kavel verschilt de kavelnummering bij kavel 18 van die van kavel 19.

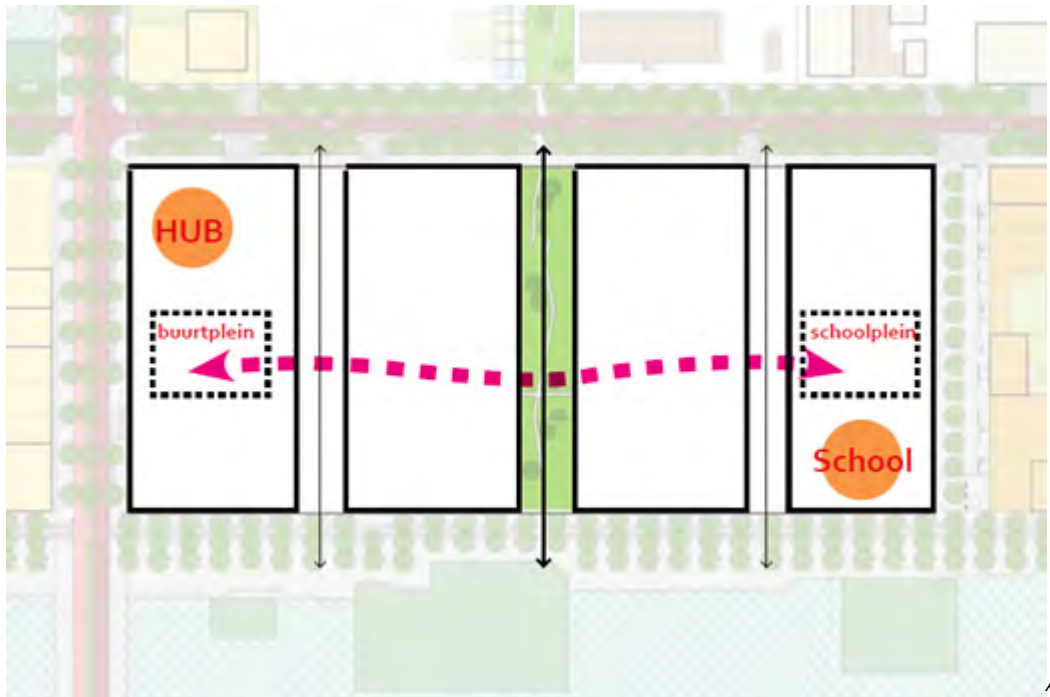


Afbeelding 3: kavelnummering

Ruimtelijk concept

Zoals beschreven in de HIB bieden de grote kavels op Strip 3 (par. 3.3) de kans om grote gebaren en contrasten te maken, als verwijzing naar het industriële verleden waarin dergelijke contrasten voor Buiksloterham ook kenmerkend waren. Om die reden zijn de kavels 18 en 19 ten eerste in vier grote

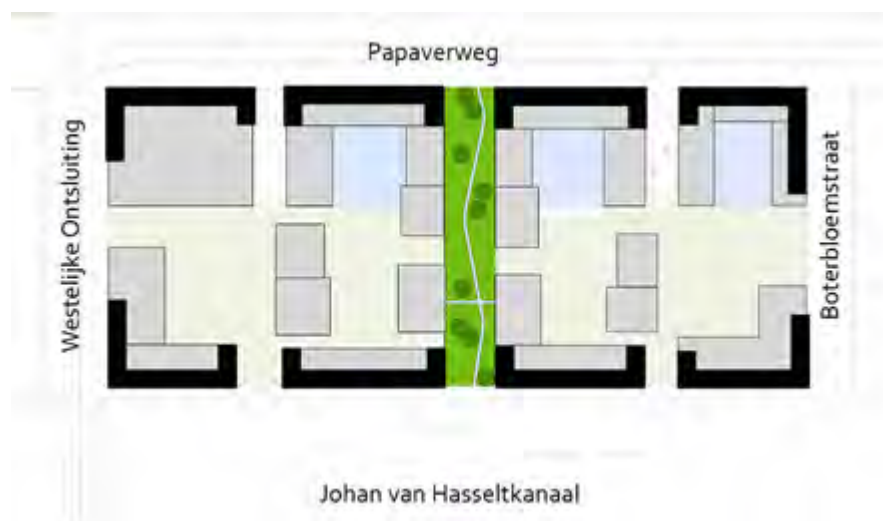
stedenbouwkundige korrels verdeeld; twee voor kavel 18 en twee voor kavel 19, met een groene corridor in het midden. Deze groene corridor vormt onderdeel van de groene hoofdstructuur van Buiksloterham. Groene corridors zijn daarbij minimaal 22 m brede nieuwe elementen om binnen de strips te vergroenen en worden op meerdere plekken ingezet. Zie ook par.2.2 van de HIB. Daarnaast worden de kavels 18 en 19 in oost-west-richting aan elkaar verbonden met een informele route; een wandelroute door het gebied die het buurtplein bij de mobiliteitshub op kavel 18 met het schoolplein bij de school op kavel 19 verbindt. Zie afbeelding 4.



Afbeelding 4. Ruimtelijk concept kavel 18 -19

Hiërarchie en schaalniveaus

De doorvertaling van het concept naar een verkaveling leidt tot een benadering waarbij de grote schaal van de openbare ruimte aan de randen ook in de bebouwing tot uitdrukking wordt gebracht. Dit wordt gecombineerd met de introductie van een kleinere schaal in een binnenwereld die rondom de informele route is georganiseerd. Een binnenwereld bestaande uit een (openbare) informele route met daaraan gekoppeld groene hoven of groene verhoogde maaivelden die als collectief groen kunnen worden ingezet voor omwonenden. Deze kleinschaligere binnenwereld komt mede tot uitdrukking in een kleinere schaal (korrel) van de bebouwing.



Afbeelding 5. Hiërarchie en inschaal/korrel

Bouwhoogte

De regels ten aanzien van bouwhoogte zijn terug te voeren op de hoofddoelstelling om te verdichten en daaruit voortvloeiend om met in achtneming van de gehanteerde fsi van 3,5 condities te scheppen voor ruimtelijke kwaliteit.

De maximale bouwhoogte is in principe 30 m. Hierop gelden twee uitzonderingen. De bebouwing langs de Johan van Hasseltkade wordt in principe maximaal 20 m hoog; dit om een goede bezonning van het achterliggende gebied mogelijk te maken. Van de maximale bouwhoogte van 20 m kan door het bevoegd gezag in geval van Blok 19C onder voorwaarden worden afgeweken. Onder voorwaarden is over maximaal 50% van de gevelbreedte een hoogte van 25 m toegestaan indien de bezonning van het achterliggende gebied en bebouwing daar niet noemenswaardig door wordt beïnvloed én indien dit leidt tot een evenwichtiger stedenbouwkundige massa-opbouw van het totale plan (Kavel 19A, B en C tezamen). Een tweede uitzondering betreft de mogelijkheid om binnen het op de plankaart aangegeven gebied een hoogte-accent van 40 m op kavel 19 toe te voegen. Dit vloeit voort uit de spelregel die zo'n accent mogelijk maakt op kavels groter dan 10.000 m² om flexibiliteit te bieden om tot kwalitatief hogere plannen te komen. Dit hoogte-accent heeft een maximale footprint van 600 m². De positie en de vorm van dit hoogte-accent zijn niet vastgelegd maar vanzelfsprekend spelen compositie van bouwmassa's (op schaal van kavel 19, Strip 3 en bredere context) als bezonning (op niveau van kavel 19 én omliggende kavels zoals kavel 11 en 20) en windklimaat ['en windklimaat' toegevoegd nav de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het beroep over het bestemmingsplan Buiksloterham, 8^e herziening (ABRvS 7 juni 2023, 202206279/1/R1, ECLI:NL:RVS:2023:2218)] een rol bij de uiteindelijke positionering.

Ontsluiting

De ontsluitingsstructuur en de daarbij behorende principes en hiërarchie sluit in grote lijnen aan bij de ruimtelijke hiërarchie. De Papaverweg vormt de belangrijkste auto-ontsluiting, de Boterbloemstraat is secundair. De straten tussen 18B en 18C respectievelijk 19A en 19B vormen de voor auto toegankelijke straten. Johan van Hasseltkade vormt de autovrije recreatieve zone met de autovrije binnenwereld van kavel 18 en 19 op wordt aangesloten.



Afbeelding 6. Ontsluitingsstructuur (nog uit te werken)

Programma

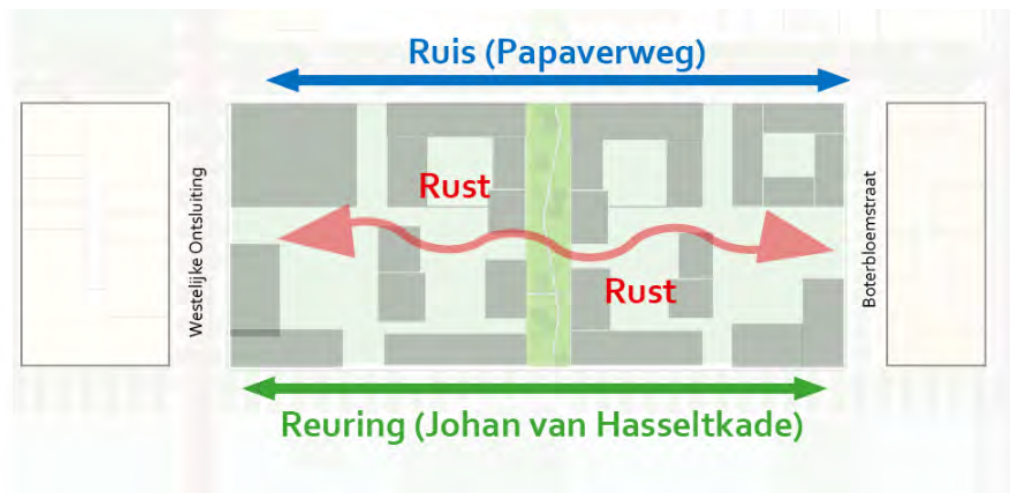
Het programma bestaat uit maximaal 70% wonen, 15% productie en 15% niet-wonen. In onderstaande tabel is de verdeling in aantallen woningen en bruto vloeroppervlak aangegeven.

BVO's per programmadeel		bvo/gbo	0,73	
Wonen	aantal	gbo	bvo/wo	totaal bvo
Sociaal	182	65	89	16.205
Midden klein	133	50	68	9.110
Midden groot	45	80	110	4.932
Duur	91	90	123	11.219
Subtotaal				41.466
Werken				
Productief totaal				8.886
Overig niet-wonen				
Maatschappelijk				
School				4.798
Gezinsopvang				800
Behandel-woonlocatie jeugd				200
Buurtkamer				120
Kantoren				2.226
Commercieel (horeca)				742
Subtotaal Onw				8.886
Totaal BVO kavel 19				59.238

Organisatie van programma

Productief programma wordt aan de Papaverweg georiënteerd, zodat daarmee samenhangend verkeer via zo kort mogelijke routes over de Papaverweg kan worden afgewikkeld. Om dezelfde reden wordt ook de hub op kavel 18 aan de Papaverweg gesitueerd.

Recreatief en maatschappelijk programma dat juist gebaat is bij een autoluw karakter, wordt aan de zijde van de Johan van Hasseltkade gesitueerd, zoals de basisschool, horeca en buurtkamer. Op deze wijze ontstaat een ordening van ruis, rust en reuring: ruis aan de Papaverweg, rust in het middengebied en reuring langs de Johan van Hasseltkade.



Afbeelding 7 Organisatie programma

2.3 Milieu- en omgevingsaspecten

2.3.1 (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 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.

2.3.2 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 8e 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 8e 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.

2.3.3 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.

Locatie Papaverweg

Op dit moment is het terrein deels afgedekt met asfaltgranulaat waardoor geen contactmogelijkheden zijn met onderliggende verontreinigde bodemlagen. In december 2020 wordt 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 deel er vanuit de Wet Bodembescherming er geen milieu hygiënisch beperkingen zijn voor het beoogde gebruik zolang de verhardingen en leeflaag intact zijn.

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 8e herziening is dit ook gebeurd.

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

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 niet gelegen in het invloedsgebied van een hoge druk aardgasleiding en niet gelegen in het invloedsgebied van een LPG tankstation. 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 orderingskant). 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 veilig gesteld. 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 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld in 2021) is de Hoofdgroenstructuur opgenomen. Het plangebied van de 8e herziening valt buiten de Hoofdgroenstructuur.

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 de herontwikkeling van Buiksloterham is, aan de hand van een natuurtoets (bijlage 2) geïnventariseerd 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.

- 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.

- 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 wordt geadviseerd 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 vleermuizen in het gebied vastgesteld. Eén daarvan, de meervleermuis, is gebonden aan groter open water. Hier betreft het de kanalen in het gebied. Deze blijven in de nieuwe situatie gehandhaafd zodat geen negatieve effecten op deze soort te verwachten is. Er zijn hier geen verblijfplaatsen van deze soort bekend. Voor de andere hier bekende soort, de gewone dwergvleermuis, 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. 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 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.

In het plangebied zijn geen bomen aanwezig. 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. Het plangebied van deze 8e herziening is gelegen aan de Papaverweg en de Johan van Hasseltkade.

Voor de Investeringsnota Buiksloterham 2020 is een verkeersonderzoek gedaan, gebaseerd op de uitgangspunten van de investeringsnota waarin ca. 8.557 woningen in het gebied worden gebouwd. In dit onderzoek is rekening gehouden met functies die deze 8e herziening mogelijk maakt.

Resultaten toetsing

De onderzoeksresultaten laten zien dat het bouwprogramma van de Investeringsnota Buiksloterham in 2030 in totaal circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) genereert. De conclusie uit het Verkeersonderzoek is dat wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan (dat al voorzag in de ontwikkeling van circa 3.900 woningen) niet tot structureel meer verkeer op het wegennet in en rondom de Buiksloterham. Dat er geen toename van het verkeer is wordt enerzijds veroorzaakt door het strengere parkeerbeleid en daarnaast door het lagere autobezit voor de inwoners van de Buiksloterham. De investeringsnota Buiksloterham 2020 voorziet nu in kleinere woningen en meer parkeren op afstand voor bezoekers. De rapportage (Verkeersonderzoek Investeringsnota Buiksloterham 2020, V&OR, d.d. 1 september 2020) is als bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie

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

Walradar scheepvaartverkeer kop Johan van Hasselkanaal

Op de kop van het Johan van Hasselkanaal in het IJ is sinds medio 2012 een post van de walradar van Rijkswaterstaat aanwezig. Deze walradar (een Vessel Traffic Service installatie met radar, maritieme radiocommunicatie en CCTV) zorgt voor een veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer op het IJ en het Zijkanaal I. Impact op deze installatie dient voorafgaand aan ruimtelijke ontwikkeling getoetst en mogelijk gemitigeerd te worden. In de Richtlijnen Vaarwegen 2020 wordt nader ingegaan op de relevante nautische aspecten van de Walradar.

Voorliggend bestemmingsplan ligt buiten de reikwijdte van deze walradar en is verenigbaar met het gebruik daarvan.

Rijksvaarweg IJ

In het IJ ligt de Rijksvaarweg. Op de onderstaande afbeelding (*afbeelding 8*) is de loop van de Rijksvaarweg in het IJ opgenomen.

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 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 geluidzone van de Papaverweg.

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 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 geluidruimte 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.

• *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.

- *Spoorweglawaaai*

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 (maart, 2019) 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. Uitzonderd 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.

- *Scheepvaartlawaaai*

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

Resultaten toetsing

Voorliggende herziening heeft tot doel een aantal bouwregels uit de bestemming Gemengd aan te

passen. De functies wijzigen niet, met uitzondering van het schrappen van een horeca V mogelijkheid.

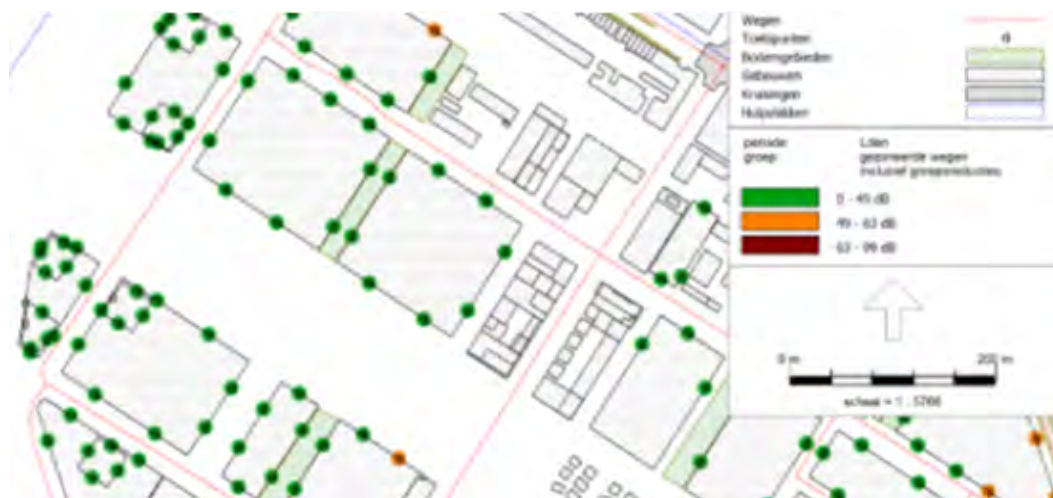
Industrielawaai Wet geluidhinder

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 geluidszone van het industrieterrein Johan van Hasselkanaal West. Uit de onderzoeken die zijn gedaan in het kader van de bestemmingsplannen Buiksloterham 4^e partiële herziening en Buiksloterham 5^e herziening blijkt dat de geluidbelasting vanwege het industrielawaai binnen het plangebied van deze 8e herziening niet hoger is dan 50 dB(A). Daarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Wegverkeerslawai

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 de eerdere partiële herzieningen. Het onderzoeksrapport Herijking Investeringsbesluit Buiksloterham in Amsterdam, Akoestisch onderzoek wegverkeer, LBP Sight, is als 4 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 kavel 19 zal zijn. Dat betekent dat de voorkeursgrenswaarde van 48 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-gezoneerde 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. Het geluid vanwege de Johan van Hasselkade (30 km/u weg) blijft onder de voorkeursgrenswaarde.

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 gezoneerde wegen (exclusief de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder)

- Ter plaatse van de groen weergegeven waarneempunten is de gezamenlijke geluidbelasting ten hoogste 48 dB.
- Ter plaatse van de oranje weergegeven waarneempunten is de gezamenlijke geluidbelasting hoger dan 53 dB.

In het bestemmingsplan Buiksloterham zijn deze niet gezoneerde 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 heeft 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.

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 sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat en zijn de woningen ruimtelijk inpasbaar.

Scheepvaart

Uit de geluidcontouren op verschillende hoogten blijkt dat tot een hoogte van 60 meter het geluid

vanwege het scheepvaartverkeer lager is dan de 50 dB(A) etmaalwaarde. De bebouwing op kavel 19 waar voor een deel de maximale hoogte 40 meter is, zal geen hinder ondervinden van het scheepvaartlawaai.

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 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 betekende mate bijdragen' (NIMB) is op 15 november 2007 in werking getreden en omvat regels over 'niet in betekende 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 8e herziening maakt woningbouw en een school mogelijk. Deze functies waren ook al mogelijk volgens het bestemmingsplan Buiksloterham 2009. De 8e herziening maakt wel meer bruto vloeroppervlak aan bebouwing mogelijk. Dit is in overeenstemming met de Investeringsnota Buiksloterham 2020. Voor de investeringsnota Buiksloterham 2020 is een Luchtkwaliteitsonderzoek gedaan. In de onderzoeksrapportage die als bijlage 5 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 8e herziening leidt niet tot een situatie dat binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van een stedelijke weg met meer dan 10.000 mv 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 Stikstofdepositie

Er is een onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie van de voorgenomen ontwikkeling op Natura2000 gebieden. Dit onderzoek is als bijlage 6 bij deze toelichting opgenomen.

Tijdens de bouwfase wordt gebruikgemaakt van mobiele machines die stikstofoxiden (NOx) emitteren. Daarnaast zijn voertuigbewegingen nodig om bouw materiaal en personeel van en naar de bouwlocatie te vervoeren. Relevante stikstofemissie als gevolg van de herontwikkeling vindt in de gebruiksfase plaats vanwege de verkeersgeneratie. Met het programma Aerius is de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden bepaald.

Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat de gebruiksfase van Kavel 19 na de partiële 8e herziening niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter hoogte van een Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen, ook niet bij de dichtstbijzijnde en daardoor maatgevende, zijnde IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske en Polder Westzaan.

Hierdoor zijn op voorhand significant negatieve effecten gerelateerd aan stikstofdepositie voor de natuur uit te sluiten, en is ten aanzien van gebiedsbescherming een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming voor ruimtelijke procedures en de bouw aanvraag niet aan de orde.

2.4 Juridisch planologische aspecten

Deze 8e herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham wijzigt een aantal bepalingen van de bestemming 'Gemengd' voor het plangebied zoals op de verbeelding aangegeven, die behoort bij deze 8e herziening.

De bestemming 'Gemengd' van het bestemmingsplan Buiksloterham is van toepassing, inclusief de wijzigingen die zijn aangebracht met de 1e, 2e, 3e en 4e partiële herzieningen en het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders. In de regels van voorliggende 8e herziening is aangegeven welke bepalingen niet van toepassing zijn, dan wel welke bepalingen worden gewijzigd of

worden toegevoegd.

Voor deze herziening gelden de in artikel 4 van het bestemmingsplan opgenomen toegestane functies, met uitzondering van de functie horeca V.

Een aantal bouwregels zijn aangepast. Deze hebben onder meer betrekking op de floorspace index. In overeenstemming met de Investeringsnota Buiksloterham 2020 worden halfverdiepte parkeervoorzieningen niet meegerekend bij de floorspace index. Onder halfverdiept moet hier verstaan worden een bouwlaag die maximaal 1,5 meter boven maaiveld is gelegen.

Aan de Papaverweg is een hoogte accent van 40 meter mogelijk in het noordwest kwadrant. Deze hoogbouw mag boven de 30 meter die daar overal mogelijk is, per bouwlaag niet meer bedragen dan 600 m² bvo.

[De volgende passage is ingevoegd naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het beroep over het bestemmingsplan Buiksloterham, 8^e herziening (ABRvS 7 juni 2023, 202206279/1/R1, ECLI:NL:RVS:2023:2218)] (Hierna: Tussenuitspraak). In deze tussenuitspraak is, voorzover hier relevant, kort samengevat overwogen dat de enkele verplichting om een (wind)onderzoek te overleggen bij een aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van een gebouw hoger dan 30 meter onvoldoende is om te verzekeren dat er geen onaanvaardbare gevolgen voor het windklimaat van omwonende zullen optreden. Zo blijkt, volgens de tekst van de uitspraak, niet uit de regeling of de omgevingsvergunning voor het gebouw van 30 meter of hoger geweigerd kon worden indien uit onderzoek blijkt dat het realiseren van het bouwplan als gevolg heeft dat de windhinder ter plaatse onaanvaardbaar is. Evenmin bleek uit de voormalige tekst wanneer sprake was van zulke onaanvaardbare windhinder (r.o. 6.2 van hierboven vermelde Tussenuitspraak). In de Tussenuitspraak van de Afdeling wordt de raad van de gemeente Amsterdam opgedragen om het bestemmingsplan aan te passen om te verzekeren dat geen onaanvaardbaar windklimaat ontstaat voor omwonenden. Dat is n.a.v. de Tussenuitspraak gedaan.]

In het bestemmingsplan Buiksloterham is opgenomen dat de aanvrager voor een omgevingsvergunning voor bouwen van gebouwen hoger dan 30 meter verplicht is een rapport te overleggen waaruit de gevolgen van het gebouw op het gebied van windhinder en bezonning blijken (artikel 4.2 aanhef en onder t, van de regels van het bestemmingsplan Buiksloterham). Daarbij heeft het college op grond van artikel 4.3 de mogelijkheid om nadere eisen te stellen ten aanzien van de vorm van gebouwen hoger dan 30 meter, teneinde mogelijk nadelige effecten van wind (en schaduw) te voorkomen.

Voor het genoemde hoogteaccent aan de Papaverweg (van maximaal 40 meter met een maximale bruto vloeroppervlakte van 600m² per bouwlaag) dient bij de aanvraag omgevingsvergunning een rapport met de resultaten van onderzoek naar windhinder en bezonning te worden overgelegd. Voor bebouwing hoger dan 30 meter dient een windonderzoek te worden uitgevoerd en als uitgangspunt geldt dat rondom de bebouwing een goed windklimaat behaald moet worden. Voor het beoogde gebruik van dit gebied geldt dat de score 'goed' moet worden behaald bij de activiteit 'slenteren' in kwaliteitsklasse A of B. Indien die score niet wordt behaald is de bebouwing op die wijze ter plaatse niet toegestaan

Deze score is passend bij het beoogde gebruik van het gebied. Dit staat beschreven in paragraaf 2.2 van voorliggende herziening van het bestemmingsplan. Het gaat om een stedelijke omgeving, waarin een indeling is gemaakt van ruis, rust en reuring: Ruis aan de Papaverweg waar autoverkeer is toegestaan en de reuring aan de Johan van Hasseltkade waar het recreatief en maatschappelijk gebruik is geprojecteerd dat gebaat is met een autovrije openbare ruimte en het rustige autovrije gebied dat gecreëerd wordt in het middengebied (waar de informele route is gelegen en waar het school-/buurtplein ook onderdeel van uit maakt. Het windklimaat wordt getoetst aan de activiteiten 'slenteren' en 'doorlopen'. In tabel 1 van de NEN 8100 staat de activiteit 'doorlopen' aangegeven als kwaliteitsklasse I; slenteren valt hier onder kwaliteitsklasse II en langzitten valt onder kwaliteitsklasse III.

Voornoemde windkwaliteit is in voorliggend bestemmingsplan geborgd in artikel 4 onder i van de planregels. Naar aanleiding van de Tussenuitspraak is een nieuw lid i toegevoegd. Daarin wordt aan artikel 4.2 van de regels van het bestemmingsplan Buiksloterham een nieuw onderdeel bb. toegevoegd. Het nieuwe lid bb. bestaat uit vier subonderdelen. In het eerste sub onderdeel (bb, sub 1), is bepaald dat het niet toegestaan is om gebouwen hoger dan 30 meter te bouwen voorzover dit leidt tot onaanvaardbaar windhinder of windgevaar. Wat onder onaanvaardbare windhinder of windgevaar dient te worden verstaan en hoe dat moet worden onderzocht is vastgelegd in tweede onderdeel van het artikel (bb. sub 2). Daarin is opgenomen dat het onderzoek moet worden uitgevoerd volgens de NEN 8100. Er is geen sprake is van een onaanvaardbaar windklimaat als de score 'goed' wordt behaald bij de activiteit 'slenteren' in kwaliteitsklasse A of B als bedoeld in tabel 1 van NEN 8100. Als die score niet wordt behaald wordt het windklimaat geacht onaanvaardbaar te zijn.

De NEN norm is getiteld 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving', versie 2006. Het is uitgegeven door het Nederlands Normalisatie-Instituut in Delft. In de regeling is in een definitie bepaling van de NEN norm toegevoegd als nieuw artikellid 1.17.

In het nieuwe lid bb. sub 3 en 4 is tenslotte aangegeven welke elementen betrokken worden bij het onderzoek als genoemd in bb. sub 2.

Onder bb. sub 3 is bepaald dat bij het onderzoek in elk geval betrokken moet worden de bebouwing die op het moment van de aanvraag in de directie omgeving aanwezig is, maar ook in de directe omgeving van de beoogde bebouwing te realiseren toekomstige bebouwing, waarvoor op het moment van de aanvraag reeds een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk is aangevraagd of verleend. Bij die eerder aangevraagde of verleende vergunningen kon nog geen rekening worden gehouden met de (later aangevraagde) vergunningaanvraag waarop deze beoordelingsregel wordt toegepast. Op deze wijze wordt in het onderzoek rekening gehouden met reeds aanwezige bebouwing, maar ook met in de nabije toekomst te realiseren bebouwing.

Onder bb. sub 4 is de mogelijkheid opgenomen om in het onderzoek als bedoeld in bb. sub 2 ook ontwikkelingen mee te nemen waarvoor nog geen omgevingsvergunning is aangevraagd. Dat is dan vanwege te verwachten ontwikkelingen in de omgeving van het nieuw te bouwen bouwwerk.

Welke bebouwing en voorgenomen bebouwing gelet op het bepaalde in bb sub 3 en sub 4 in het onderzoek moet worden betrokken, is op voorhand niet in algemene regels aan te geven. Dat zal afhangen van de concrete situatie en de concreet beoogde bebouwing.

Het (wind)onderzoek als opgenomen in bb sub 2 kan overigens hetzelfde onderzoek zijn als het rapport genoemd in artikel 4.2 aanhef en onder t van de regels van het bestemmingsplan Buiksloterham, In dat artikel is namelijk bepaald dat de aanvrager van een bouwvergunning voor een gebouw hoger dan 30 meter verplicht is om een rapport te overleggen waaruit de gevolgen van het gebouw op het gebied van windhinder en bezonning blijken.

Overigens behoudt het college de bevoegdheid om nadere eisen te stellen ten aanzien van de vorm van gebouwen hoger dan 30 meter, teneinde mogelijke nadelige effecten van wind en schaduw te voorkomen. Deze bevoegdheid is opgenomen in artikel 4.3 van het bestemmingsplan Buiksloterham.

Het bepaalde in het nieuwe onderdeel bb dient te worden beschouwd als een aanvulling op de bestaande artikelen 4.2, aanhef en onder t, en 4.3 van de regels van het bestemmingsplan Buiksloterham.

[Einde ingevoegde passage naar aanleiding van de Tussenuitspraak]

In het zuidoostelijke kwadrant is een school voorzien. Hier geldt niet dat voor 65% in de gevellijn gebouwd moet worden. De gevel van een schoolgebouw moet wel binnen 10 meter uit de grens met de Johan van Hasseltkade worden gebouwd.

In plaats van de parkeernormen uit het bestemmingsplan Buiksloterham gelden hier de parkeernormen uit de Nota Parkeren Auto en Nota Parkeren Fiets en Scooter. Dat staat in artikel 4 onder l. . [Naar aanleiding van de Tussenuitspraak is 'k.' aangepast in 'l.']. van deze herziening. De afwijkingsbevoegdheid van deze regels is opgenomen in artikel 4 onder m. [[Naar aanleiding van de Tussenuitspraak is 'l.' aangepast in 'm.'] van voorliggende herziening.

Voor het overige zijn de bepalingen van het bestemmingsplan Buiksloterham van toepassing zoals gewijzigd in de eerdere partiële herzieningen en het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders.

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 en recent in november 2020 met de vaststelling van de Investeringsnota Buiksloterham 2020 deze herzien en geactualiseerd. 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 kavel waar deze 8e herziening betrekking op heeft is in eigendom van de gemeente, waarbij het kostenverhaal anderszins, via de erfpacht wordt verzekerd.

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 wordt het voorontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

- Waternet;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, afdeling Amsterdam;
- Provincie Noord-Holland;
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
- Brandweer Amsterdam - Amstelland.

De vooroverlegpartners hebben in hun reacties aangegeven geen bezwaren te hebben tegen voorgenomen herziening. De Brandweer Amsterdam-Amstelland en Waternet geven daarnaast elk nog twee aandachtspunten mee, die hieronder staan aangegeven.

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 voorontwerpbestemmingsplan tijdens de vergadering van de stadsdeelcommissie d.d. 22 september 2021.

Reactie Brandweer Amsterdam-Amstelland

In de vooroverlegreactie van de brandweer wordt aangegeven dat deze herziening geen aanleiding is voor aanvullende opmerkingen op het gebied van externe veiligheid. Ten aanzien van de mogelijkheden voor de hulpverlening geeft de brandweer een aantal andere aandachtspunten mee:

Bereikbaarheid en bluswater

Uitgangspunt voor hulpverlening is dat het plangebied goed bereikbaar is voor de hulpdiensten en dat er voldoende bluswatervoorzieningen zijn. Informatie hierover staat in de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012. Verzocht wordt om een nadere invulling van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied af te stemmen met

de brandweer.

Bestrijdbaarheid bouwwerken

Bij de ontwikkeling van de bebouwing in het plangebied komen aspecten aan de orde die relevant zijn voor de (brand)veiligheid en voor een mogelijke inzet van de hulpverlening. Bijvoorbeeld bij ontwikkelingen waarbij voorzieningen moeten worden getroffen om de veiligheid te waarborgen, zoals bij hoge gebouwen, parkeergarages en systemen voor duurzame energie. Wij verzoeken u bij de uitwerking van dergelijke ontwikkelingen de brandweer te betrekken.

Reactie gemeente:

De gemeente heeft kennisgenomen van de aandachtspunten.

Reactie Waternet

Waternet geeft aan dat de herziening geen invulling geeft aan wateraspecten, waardoor deze herziening hierop niet is getoetst. Waternet geeft in haar reactie mee dat sinds het bestemmingsplan uit 2009 nieuw beleid vanuit de Gemeente Amsterdam en Amstel Gooi en Vecht van kracht is waar deze ontwikkeling bij het ontwerp en de uitvoering ook rekening mee moet worden gehouden.

Reactie gemeente

Bij het opstellen van deze herziening is rekening gehouden met het geldend beleid van de gemeente en Amstel Gooi en Vecht.