Gemeente Amsterdam

# Bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid
Blok 1 Zuid

## Colofon

| | |
|---|---|
| Opdrachtgever | |
| Opdrachtnemer | Ruimte en Duurzaamheid |
| IMRO_idn | NL.IMRO.0363.BP2413OP-VG01 |
| Datum print | 30 April 2026 |
| Planstatus | vastgesteld |

## Inhoudsopgave


| | | |
|---|---|---|
| **Toelichting** | | **7** |
| **Hoofdstuk1** | **Inleiding** | **9** |
| 1.1 | Aanleiding | 9 |
| 1.2 | Doel wijziging omgevingsplan | 9 |
| 1.3 | Bevoegdheden | 10 |
| 1.4 | Leeswijzer | 10 |
| **Hoofdstuk2** | **Het plankader** | **11** |
| 2.1 | Ligging en begrenzing besluitgebied | 11 |
| 2.2 | Historie van het besluitgebied | 12 |
| 2.3 | Beschrijving huidige situatie besluitgebied | 13 |
| 2.4 | Geldend juridisch planologisch kader | 13 |
| **Hoofdstuk3** | **Beleid en regelgeving** | **17** |
| 3.1 | Rijksbeleid | 17 |
| 3.2 | Provinciaal beleid | 22 |
| 3.3 | Regionaal beleid | 26 |
| 3.4 | Gemeentelijk beleid | 28 |
| **Hoofdstuk4** | **Het ruimtelijk kader** | **43** |
| 4.1 | Ruimtelijk functionele aspecten | 43 |
| 4.2 | Stedenbouwkundige aspecten | 44 |
| **Hoofdstuk5** | **Milieueffectrapportage** | **47** |
| 5.1 | Wetgeving | 47 |
| 5.2 | MER/m.e.r.-beoordeling | 48 |
| **Hoofdstuk6** | **Verkeer en vervoer** | **51** |
| 6.1 | Bereikbaarheid auto, OV en fiets | 51 |
| 6.2 | Verkeersveiligheid | 57 |
| 6.3 | Parkeren | 57 |
| **Hoofdstuk7** | **Geluid** | **61** |
| 7.1 | Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen | 61 |
| 7.2 | Geluid vanwege milieubelastende activiteiten | 67 |
| 7.3 | Geluid vanwege luchtvaar | 70 |
| 7.4 | Gecumuleerd en gezamenlijk geluid | 71 |
| **Hoofdstuk8** | **Trillingen** | **75** |
| 8.1 | Algemeen | 75 |
| 8.2 | Trillinghinder door bedrijven (milieubelastende activiteiten) | 75 |
| 8.3 | Trillingen ten gevolge van andere activiteiten | 76 |
| 8.4 | Besluitgebied | 77 |
| **Hoofdstuk9** | **Luchtkwaliteit** | **81** |
| 9.1 | Wetgeving | 81 |
| 9.2 | Het Schone Lucht Akkoord (SLA) | 83 |

| | | |
|---|---|---|
| 9.3 | Actieplan Schone Lucht 2019 (ASL) | 83 |
| 9.4 | Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010) | 84 |
| 9.5 | Besluitgebied | 84 |
| **Hoofdstuk10** | **Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)** | **87** |
| 10.1 | Algemeen | 87 |
| 10.2 | Regelgeving | 88 |
| 10.3 | Gemeentelijk beleid | 89 |
| 10.4 | Besluitgebied | 91 |
| **Hoofdstuk11** | **Milieuruimte van milieubelastende activeiten** | **97** |
| 11.1 | Algemeen kader voor toelating van milieubelastende en milieugevoelige activiteiten | 97 |
| 11.2 | Bedrijvenregeling | 98 |
| 11.3 | Besluitgebied | 99 |
| **Hoofdstuk12** | **Overige milieuaspecten** | **103** |
| 12.1 | Geur | 103 |
| 12.2 | Stofhinder | 105 |
| 12.3 | Lichthinder | 106 |
| 12.4 | Stralingshinder | 108 |
| **Hoofdstuk13** | **Bodem en ondergrond** | **113** |
| 13.1 | Bodemkwaliteit | 113 |
| 13.2 | Niet gesprongen explosieven | 116 |
| 13.3 | Kabels en leidingen | 117 |
| **Hoofdstuk14** | **Water** | **119** |
| 14.1 | Regelgeving en beleid | 119 |
| 14.2 | Besluitgebied | 125 |
| **Hoofdstuk15** | **Ecologie** | **129** |
| 15.1 | Regelgeving en beleid | 129 |
| 15.2 | Besluitgebied | 131 |
| **Hoofdstuk16** | **Cultuurhistorie en archeologie** | **137** |
| 16.1 | Wet- en regelgeving - algemeen | 137 |
| 16.2 | Te beoordelen aspecten | 144 |
| 16.3 | Besluitgebied | 154 |
| **Hoofdstuk17** | **Hoogbouw(effecten)** | **159** |
| 17.1 | Wet- en regelgeving en beleid | 159 |
| 17.2 | Besluitgebied | 164 |
| **Hoofdstuk18** | **Duurzaamheid en klimaatadaptatie** | **171** |
| 18.1 | Algemeen | 171 |
| 18.2 | Wet- en regelgeving en beleid | 172 |
| 18.3 | Besluitgebied | 179 |
| **Hoofdstuk19** | **Juridische toelichting** | **183** |
| 19.1 | Koppeling met basisregeling en de artikelsgewijze toelichting. | 183 |
| **Hoofdstuk20** | **Uitvoerbaarheid** | **185** |

| | | |
|---|---|---|
| 20.1 | Eigendomsverhoudingen | 185 |
| 20.2 | Kostenverhaal | 185 |
| 20.3 | Nadeelcompensatie | 185 |
| 20.4 | Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid | 187 |
| 20.5 | Verplaatsing Shurgard | 191 |

# Toelichting

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Sloterdijk I Zuid is een van de twaalf deelgebieden van Haven-Stad en biedt aanzienlijke mogelijkheden om te voorzien in de groeiende vraag naar woon- en werkruimte in Amsterdam. Dit gebied heeft het potentieel om zich te ontwikkelen tot een levendige en dynamische wijk voor zowel bewoning als bedrijfsactiviteiten. Het bedrijventerrein Sloterdijk I zal de komende jaren geleidelijk veranderen in een wijk met een mix van bedrijven, woningen, horeca en voorzieningen voor ontspanning.

Sloterdijk I Zuid staat als eerste op de planning en biedt plaats aan ongeveer 4.700 woningen voor starters, gezinnen en ouderen. In het gebied komen koopwoningen (20%), sociale huurwoningen (40%) en middeldure huurwoningen (40%). Daarnaast is er 80.000 vierkante meter beschikbaar voor bedrijven en kantoren. Er zijn ook commerciële en maatschappelijke voorzieningen zoals supermarkten, horeca, scholen en welzijnsvoorzieningen. Betaalbaarheid en doorstroming staan centraal bij de ontwikkeling van het gebied. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht voor bewoners, bezoekers, werknemers en bedrijven.

Blok 1 Zuid, onderdeel van Sloterdijk I Zuid, gelegen aan de Contactweg, is op grond van het Omgevingsplan Amsterdam bestemd als bedrijfsfunctie. Het doel is om de locatie te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Het programma waar voorliggend wijzigingsbesluit ruimte aan biedt, bestaat uit maximaal 850 woningen en een niet-woonprogramma van maximaal 10.000 $m^2$ bvo. Het niet-woonprogramma bestaat onder andere uit de functies kantoor, bedrijfsruimtes, horeca, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en een mobiliteitshub. Onder het maatschappelijke programma wordt een buurtkamer en zorgwoning verstaan.

## 1.2 Doel wijziging omgevingsplan

De herontwikkeling van de locatie is gebaseerd op basis van de acht ambities zoals toegelicht in de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid, te weten:

1. Intensieve stad;
2. Groene stad;
3. Ongedeelde stad;
4. Duurzame stad;
5. Bereikbare stad;
6. Woonwerk stad;
7. Gezonde stad;
8. Sociale stad.

Zoals geschreven is het doel om de locatie te transformeren tot woon-werkgebied in combinatie met hoogwaardige voorzieningen, waardoor verschillende functies in hoge dichtheid samenkomen. Het programma omvat wonen en een niet-woonprogramma. Het woonprogramma bestaat uit maximaal 850 woningen en voorliggende wijziging van het omgevingsprogramma biedt verder ruimte aan een niet-woonprogramma van maximaal 10.000 $m^2$ bvo, bestaand uit de volgende functies; bedrijfsruimte, kantoor, commercieel en maatschappelijk. De milieutechnische onderzoeken gaan uit van onderstaande onderverdeling. Daarbij wordt opgemerkt dat in de regels is vastgelegd dat het maximale programma voor bedrijfsruimte 8.500 $m^2$ bvo betreft, zolang dit passend is binnen het totale niet-woonprogramma van 10.000 $m^2$ bvo.

| **Functie** | **Aantal $m^2$ bvo** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| Bedrijfsruimte | 8.500 |
| Kantoor | 2.500 |
| Horeca | 500 |
| Buurtkamer (maatschappelijk) | 200 |
| Behandelruimte woonlocatie (zorgwoning - maatschappelijk) | 200 (minimaal) |
| Sportvoorziening | 500 |

## 1.3 Bevoegdheden

Op grond van de Omgevingswet wordt het omgevingsplan door de raad gewijzigd. De raad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Het besluitgebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel West.

De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 verdeelt de taken (bijlage 2) en bevoegdheden (bijlage 3) tussen de centrale stad en stadsdelen (en het stadsgebied Weesp).

Op de kaart in bijlage A behorende bij de Verordening zijn de gebieden aangewezen die vallen onder een stedelijk gebied of project.  De voorbereiding van een wijziging van het omgevingsplan binnen een gebied dat is aangewezen als stedelijk gebied of project is een taak van de centrale stad.

Het plangebied Blok 1 Zuid, waar het besluitgebied deel van uitmaakt, is in de kaart in Bijlage A aangewezen als stedelijk project. Daarom is deze wijziging van het omgevingsplan door de centrale stad voorbereid. Het dagelijks bestuur van stadsdeel West is in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

## 1.4 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder meer ingegaan op de ligging en begrenzing van het besluitgebied en de verschillende buurten in het besluitgebied worden beschreven. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio, de gemeente en het stadsdeel. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijke (planologische en stedenbouwkundige kader) toegelicht. In hoofdstuk 5 tot en met 18 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 19 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 20 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid (inclusief participatie).

# Hoofdstuk 2 Het plankader

## 2.1 Ligging en begrenzing besluitgebied

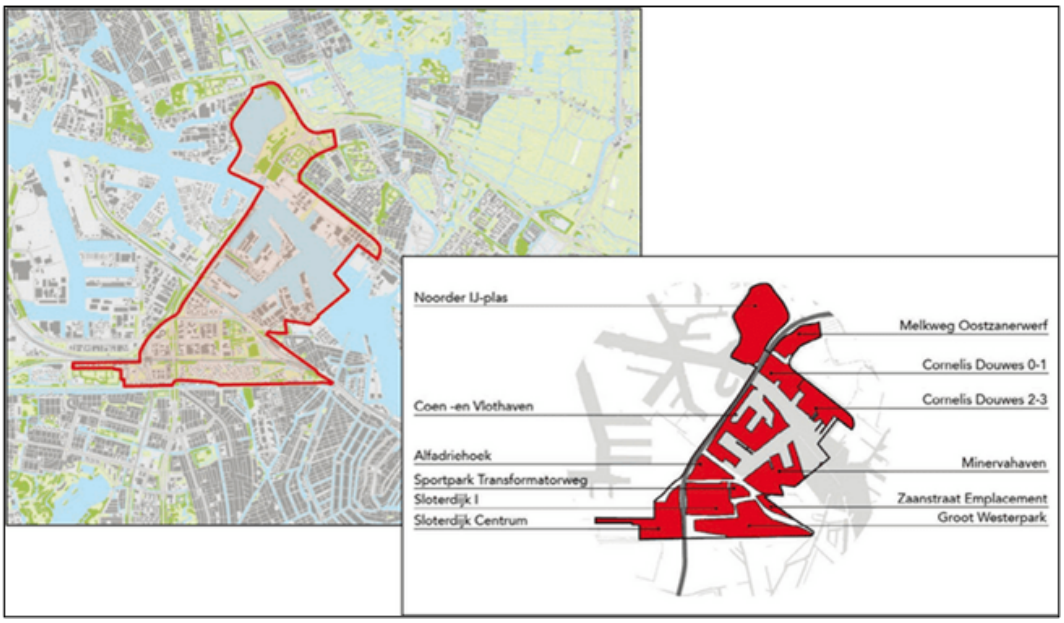
Het besluitgebied is gelegen aan de Contactweg te Amsterdam en het perceel is kadastraal bekend als Gemeente Sloten, sectie B, nummers 2120, 2121 en 2221. De directe omgeving van de projectlocatie bestaat in hoofdzaak uit bedrijfsgebouwen. De Contactweg ontsluit in zuidwestelijke richting op de Sloterdijkerweg en in noordelijke richting op de Transformatorweg. Het besluitgebied maakt onderdeel uit van bedrijventerrein Sloterdijk I Zuid. Dit gebied is onderdeel van Sloterdijk I, dat ten westen grenst aan de ring A10, ten zuiden aan het treinspoor Amsterdam-Haarlem, ten oosten aan de Spaarndammerbuurt en ten noorden aan de Alfadriehoek en de Coen- en Vlothaven.

In de huidige situatie bestaat het gebied uit bedrijfsbebouwing en groenvoorzieningen en een wandel- en fietsroute. Ten noorden van het gebied is het Mediacollege gelegen en ten oosten van de kavel ligt het stadspark Sint Barbara. Ten zuid(oosten) op circa 700 meter ligt het Westerpark. Aan de zuidzijde is een spoorlijn gelegen die in oostelijke richting ontsluit op Amsterdam Centraal Station en in westelijke richting op Station Amsterdam Sloterdijk.




*Figuur 1: Luchtfoto plangebied (bron: QGIS, eigen bewerking).*

Sloterdijk 1 maakt weer onderdeel uit van Haven-Stad. Dit gebied beslaat het haven- en industriegebied tussen Sloterdijk, het Westerpark en het Cornelis Douwesterrein en wordt ontwikkeld tot een nieuw stadsgebied met 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen.




*Figuur 2: Uitsnede ontwikkelstrategie Haven-Stad.*

## 2.2 Historie van het besluitgebied

Sloterdijk I is gelegen binnen de voormalige Overbraker Binnen- en Buitenpolders die zijn aangelegd vanaf de periode van de ontginningen die, ten zuiden van het IJ, vermoedelijk in de elfde of twaalfde eeuw, op gang kwamen. Door de aanleg van de Spaarndammerdijk rond 1220 was het mogelijk om het achterliggende land te benutten en het plangebied werd vanaf dat moment gekenmerkt door agrarisch gebruik, in hoofdzaak voor de veehouderij en akkerbouw. Het was gunstig om langs de belangrijke doorgaande route, die de Spaarndammerdijk eeuwenlang vormde, te wonen en te werken.

Aan het einde van de negentiende eeuw brak een periode van inpolderingen van het IJ aan, onder meer in het kader van de aanleg van het Noordzeekanaal dat tussen 1865– 1876 gerealiseerd werd. Dit immense project omvatte de drooglegging van IJ middels tien polders waarbij de vaargeul uitgespaard bleef, en het graven van een nieuw tracé vanaf Velsen naar de kust. De Spaarndammerdijk verloor hiermee haar primaire waterkerende functie. De nieuw gewonnen polders die het dichts bij het centrum lagen werden voor haven- en industrie in gebruik genomen. De overige polders werden – op een enkele uitzondering na – als agrarisch gebied in gebruik genomen, en vanaf 1900 zagen stadsbewoners het ook als een boeiend gebied voor recreatieve uitstapjes.
Aan het begin van de twintigste eeuw werd er voor het eerst systematisch over de ontwikkeling van de polders aan de westzijde van de stad als grootschalige zeehaven nagedacht. In het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor Amsterdam dat in 1935 werd vastgesteld, was direct ten westen van het plangebied een grootschalige havenuitbreiding voorzien.

Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog had tot gevolg dat er aan een deel van het plan geen invulling werd gegeven. En bovendien bleef de uitvoering van het plan grotendeels achterwege, omdat de belangrijkste havenbedrijven traditiegetrouw in het oostelijk havengebied bleven. Pas in de periode na de Tweede Wereldoorlog nam de interesse voor het westelijk havengebied toe. De opzet van het nieuwe havengebied werd in het licht van nieuwe transport- en overslagmethoden herzien, waarbij een groter gebied als bedrijventerrein werd bestemd.

Ter hoogte van het huidige Sloterdijk I, ten oosten van het dorp Sloterdijk, was in het AUP reeds een bedrijventerrein gepland. De eerste bedrijven kwamen hier vanaf het einde van de jaren vijftig gereed. In de loop van de jaren zestig werd het bedrijventerrein verder naar het zuiden toe uitgebreid waarvoor onder andere een deel van de Spaarndammerdijk moest wijken. De aanleg van de Coentunnelweg (A10), de Transformatorweg en het dijklichaam voor de Hem- en Ringspoorbaan en de verlegde Haarlemlijn bepalen in hoge mate de stedenbouwkundige structuur van het bedrijventerrein. De prestedelijke polderstructuur is ten gevolge van deze werken en de bedrijfsbebouwing uitgewist.

## 2.3 Beschrijving huidige situatie besluitgebied

Het plangebied bestaat uit vier bedrijfsgebouwen en uit diverse units met bedrijfs- en kantoorruimtes. In de huidige situatie wordt de locatie naast bedrijfsactiviteiten in hoofdzaak gebruikt als opslagfaciliteit (Shurgard) en dienstverlening (Amsterdam-Inbouw).



*Figuur 3: Weergave huidige situatie bebouwing binnen het plangebied (Shurgard).*

## 2.4 Geldend juridisch planologisch kader

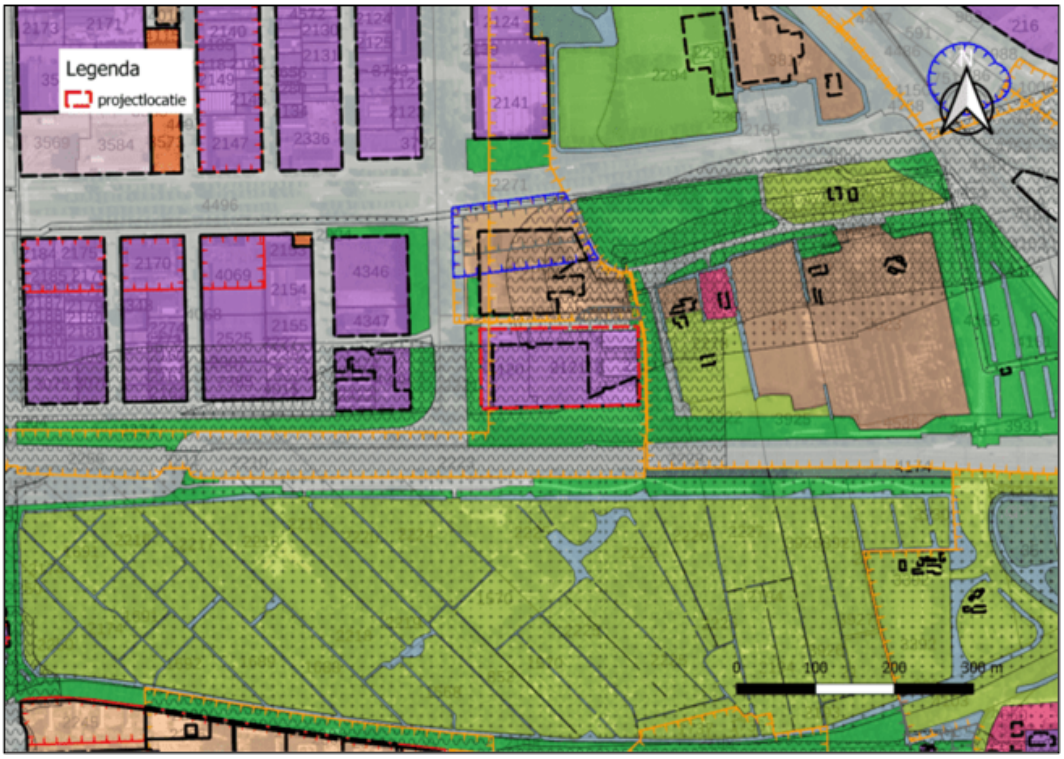
Ter plaatse van het plangebied geldt het “Omgevingsplan gemeente Amsterdam” (identificatie: /akn/nl/act/gm0363/2020/omgevingsplan). Het plangebied valt onder het tijdelijke deel van het omgevingsplan, aangezien de voormalige bestemmingsplannen nog niet zijn omgezet naar het definitief omgevingsplan. In deze paragraaf wordt hier nader op in gegaan.

In het besluitgebied van dit “TAM-Omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid” zijn momenteel de volgende (voormalige) bestemmingsplannen van kracht, alsmede een aantal voorbereidingsbesluiten:

1. het bestemmingsplan “Sloterdijk I”, vastgesteld op 3 juli 2013 door de gemeenteraad van Amsterdam;
2. het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders”, vastgesteld op 7 oktober 2021 door de

gemeenteraad van Amsterdam;
3. het bestemmingsplan “Darkstores”, vastgesteld op 10 mei 2023 door de gemeenteraad van Amsterdam;
4. voorbereidingsbesluit "TAM-voorbereidingsbesluit staalslakken en grondstabilisatie Amsterdam", vastgesteld door de gemeente Amsterdam op 9 november 2023;
5. het bestemmingsplan "Datacenters", vastgesteld door de gemeente Amsterdam op 12 juni 2025;
6. het “Voorbereidingsbesluit met als doel het wegnemen van de vergunningplicht omgevingsplanactiviteit bouwwerken bij gewoon onderhoud aan monumenten”, geldend vanaf 2 juli 2024;
7. het “Voorbereidingsbesluit slaapplaatsen hotels”, geldend vanaf 28 november 2024.

**Bestemmingsplan “Sloterdijk I”**
Het besluitgebied van onderhavig TAM-omgevingsplan heeft op basis van het bestemmingsplan “Sloterdijk I” de enkelbestemmingen 'Bedrijf', Verkeer – 1', 'Groen' met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie, 'Waterstaat – Waterkering' en deels de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'. Binnen de enkelbestemming 'Bedrijf 'geldt een maatvoering van 100% bebouwingspercentrage, een maximale bouwhoogte van 23 meter en een maximum floorspace index van 2,35. Onderstaand figuur betreft een weergave van de verbeelding van het bestemmingsplan “Sloterdijk I”.




*Figuur 4: Uitsnede geldend bestemmingsplan “Sloterdijk I” (bron: QGIS, eigen bewerking).*

Binnen de enkelbestemming 'Bedrijf' is op grond van het bestemmingsplan “Sloterdijk I” het volgende toegestaan:

a. bedrijven die vallen in categorie 1 tot en met 3.2 van de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen;
b. detailhandel in volumineuze goederen ter plaatse van de aanduiding "detailhandel volumineus";
c. creatieve functies ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1';
d. een school ter plaatse van de functieaanduiding 'onderwijs';

e. een religieus centrum, ter plaatse van de aanduiding 'religie';
f. een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg';
g. horeca in de categorie horeca II en horeca IV ter plaatse van de aanduiding 'horeca';

met de daarbij behoren kantoor- en andere vergelijkebare nevenruimte, groen, parkeervoorzieningen, etc.

Zoals hierboven reeds beschreven, geldt ter plaatse van het plangebied een dergelijke functieaanduiding niet en zijn ter plaatse alleen bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 3.2. De beoogde herontwikkeling van het plangebied naar een woon-werkgebied, dat onder andere bestaat uit bedrijfs- en kantoorruimte, horeca, maatschappelijke voorzieningen en woningbouw past niet binnen de regels van het omgevingsplan. De beoogde functies zijn niet binnen de bestemmingen 'Bedrijf', 'Groen' en 'Verkeer – 1' toegestaan. Daarnaast is het plan in strijd met de bouwregels. De voorgenomen ontwikkeling past dus niet binnen de gebruiks- en bouwregels. Vanwege de strijdigheden met het bestemmingsplan "Sloterdijk I" is onderhavig TAM-omgevingsplan opgesteld om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

**Bestemmingsplan "Grondwaterneutrale kelders"**
Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam opgesteld. Uit het juridisch onderzoek, in het kader van de opstelling van het Afwegingskader, kwam naar voren dat het bestemmingsplan het aangewezen instrument is om het hierin vervatte beleid juridisch te borgen. Het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders" heeft tot doel het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater. In dit bestemmingsplan is het plangebied aangewezen als 'Overige zone 2', waar het verboden is om zonder omgevingsvergunning kelders te graven of bestaande kelders te vergroten. De beoogde ontwikkeling voorziet niet in ondergrondse parkeergarages. Wel is een ondergronds gebouw toegestaan. In de regels is vastgelegd dat indien er sprake is van een ondergronds gebouw met een oppervlakte groter dan 300 m2 en/ of een diepte van meer dan 4 meter er middels een geohydrologisch onderzoek aangetoond moet worden dat het bouwen niet tot negatieve effecten leidt. Van strijdigheid met dit bestemmingsplan is geen sprake.

**Bestemmingsplan "Darkstores"**
Aanleiding voor het opstellen van het paraplubestemmingsplan "Darkstores" was de opkomst van zogenaamde flitsbezorging vanuit darkstores sinds medio 2021 in Amsterdam en de daarmee samenhangende specifieke bedrijfsvoering. De voorgenomen ontwikkeling omvat geen darkstore en is daarom niet in strijd met het paraplubestemmingsplan.

**Bestemmingsplan "Datacenters"**
De gemeente Amsterdam hanteert sinds 2020 vestigingsbeleid voor vestiging en uitbreiding van datacenters. Dit beleid wordt herzien. De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in de realisatie van een datacenter. De ontwikkeling is derhalve niet in strijd met het bestemmingsplan Datacenters.

**Voorbereidingsbesluit "TAM-voorbereidingsbesluitstaalslakken en grondstabilisatie Amsterdam"**
Met het oog op de voorbereiding van in het omgevingsplan te stellen regels, heeft de gemeenteraad van Amsterdam een voorbereidingsbesluit genomen houdende regels over staalslakken en grondstabilisatie in de Omgevingswet. Het voorbereidingsbesluit treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking.

**Voorbereidingsbesluit met als doel het wegnemen van de vergunningplicht omgevingsplanactiviteit bouwwerken bij gewoon onderhoud aan monumenten**
Artikel 22.26 van de hoofdregeling van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam bepaalt dat het

verboden is zonder omgevingsvergunning een bouwactiviteit te verrichten en het te bouwen bouwwerk in stand te houden en te gebruiken (omgevingsplanactiviteit bouwwerken). Artikel 22.27 bevat uitzonderingen op die vergunningplicht. Dit artikel voorziet erin een extra uitzondering toe te voegen. Het eerste lid bepaalt dat gewoon onderhoud in, aan of op een gemeentelijk monument, voorbeschermd gemeentelijk monument, provinciaal monument, voorbeschermd provinciaal monument, rijksmonument of voorbeschermd rijksmonument, voor wat betreft de omgevingsplanactiviteit bouwwerken vergunningvrij is, voor zover detaillering, profilering en vormgeving van het bouwwerk niet worden gewijzigd. Gewoon onderhoud aan monumenten wordt hiermee voor wat betreft de omgevingsplanactiviteit bouwwerken gelijkgesteld aan gewoon onderhoud aan bouwwerken die geen monument zijn.

In voorliggend geval geldt dat er geen sprake is van een monument waardoor de regels uit het voorbereidingsbesluit verder niet van toepassing zijn.

**Voorbereidingsbesluit slaapplaatsen hotels**
Met het voorbereidingsbesluit slaapplaatsen hotels van 26 november 2024 heeft het college een beddenstop voor hotels in Amsterdam geïntroduceerd. Hiermee is beoogd de groei van de overnachtingscapaciteit en het aantal toeristenovernachtingen in hotels af te remmen. Dit moet ervoor zorgen dat de druk op de leefbaarheid als gevolg van toeristenovernachtingen niet verder toeneemt. Op die manier draagt de regulering van het aantal slaapplaatsen in hotels bij aan de balans tussen leefbaarheid en toerisme in Amsterdam. Aangezien in voorliggend plan een dergelijke functie niet is toegestaan wordt hier verder niet op ingegaan.

# Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

## 3.1 Rijksbeleid

### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen en deze vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

**De Visie**
De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

**Toelichting**
In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

**Uitvoeringsagenda**
In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De kracht van Nederland ligt in een poly centrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transporten mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal. De Amsterdamse metropoolregio is herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Het havengebied van Amsterdam is bijvoorbeeld essentieel voor de omslag naar een niet-fossiele, circulaire economie.

**Besluitgebied**

De NOVI heeft een hoog abstractieniveau en bevat zodoende alleen concreet beleid, voor een achttal, middels een zorgvuldig selectieproces aangewezen, NOVI-gebieden (zoals de havengebieden van Rotterdam en Amsterdam). Passend bij de NOVI-prioriteiten is het Rijk van plan in deze specifieke gebieden een extra impuls te geven aan grote transities en extra steun te geven aan de aanpak van grote, integrale fysieke opgaven die belangrijk zijn voor Nederland. Voorliggende projectlocatie betreft

niet één van de door het Rijk aangewezen gebieden en kent vanuit de NOVI derhalve geen concreet beleid.

Uit de uitwerking van prioriteit 3 'Sterke en gezonde steden en regio's ' volgt dat steden zich duurzaam dienen te ontwikkelen, dat het woningaanbod dient aan te sluiten bij de vraag en dat de voorkeur uitgaat naar verstedelijking binnen bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is één van de beleidskeuzes (beleidskeuze 3.3.) onder prioriteit 3 "*Verstedelijking vindt geconcentreerd plaats in de regio, toe te voegen nieuwe woon- en werklocaties worden zorgvuldig en op ruimte- en mobiliteitsefficiënte wijze ingepast. Het woningaanbod in de regio's sluit daarbij aan bij de vraag naar aantallen en typen woningen, woonmilieus en prijsklasse*." Verder worden in de NOVI onder meer de volgende nationale belangen benoemt:

- Waarborgen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

Dit plan biedt ruimte voor een ontwikkeling waarbij een bijdrage kan worden geleverd aan onder meer het versterken en verduurzamen van de gemeente Amsterdam en een toekomstbestendige en bereikbare woon- en werkomgeving. De opgave bij Nationaal belang 5 is het vergroten van de woningvoorraad in een fijne leefomgeving om te voorzien in de huidige behoefte aan woningen.

Tot 2030 moeten er ongeveer 1 miljoen woningen gebouwd worden. Dit zal grote impact hebben op de ruimtelijke ordening. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Sloterdijk I is 1 van de 12 deelgebieden van Haven-Stad. Dit gebied is geschikt om aan de grote behoefte aan woon- en werkruimte in Amsterdam te voldoen. In Sloterdijk I Zuid is plek voor ongeveer 4.700 woningen van verschillende soorten en groottes, voor starters, gezinnen en ouderen. In fases wordt een mix van 20 procent vrije sector woningen, 40 procent sociale en 40 procent middeldure huurwoningen gebouwd. Verder is er ongeveer 80.000 vierkante meter vrij gemaakt voor bedrijven en kantoren. Er komen ook commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Het werkingsgebied van het onderliggend wijzigingsplan is hier onderdeel van en voorziet in de realisatie van maximaal 850 woningen en een niet-woonprogramma van maximaal 10.000 $m^2$ bvo.

Binnen de ontwikkeling van Blok 1 Zuid zal worden ingezet op intensivering en functieverbreding met meer woningen en voorzieningen om de leefbaarheid in dit gebied te vergroten. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de doelstellingen van de NOVI om functies niet rigide uit elkaar te houden. Ter plaatse van het besluitgebied is geen strijd met de NOVI. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt verder overgelaten aan de provincie en de gemeente.

### 3.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Het Rijk heeft de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen. Behalve het Rijk stelt ook de provincie Noord-Holland instructieregels in de omgevingsverordening, zie paragraaf.

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hierna volgende hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

**Ladder voor duurzame verstedelijking**
De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel met het oog op zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. Het is terug te vinden in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit

leefomgeving (Bkl).

De instructieregel houdt in dat bij het toelaten van een nieuwe stedelijke ontwikkeling er rekening moet worden gehouden met:

- de behoefte aan die ontwikkeling; en
- bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied of stedelijk groen in de behoefte te voorzien.

Hierbij gaat het om een inhoudelijke sturing op de uit te voeren belangenafweging. De formulering 'rekening houden met' betekent dat het bestuursorgaan beoordelingsvrijheid heeft. Andere belangen dan het belang dat gediend wordt met de instructieregel kunnen de doorslag geven. Daarbij is van belang dat het gaat om een afweging van de ontwikkelingsbehoefte met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. Zowel kwantitatieve aspecten als ook kwalitatieve aspecten kunnen een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte.

Begrip stedelijke ontwikkeling

Dit artikel is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van bedrijventerreinen, zeehaventerreinen, woningbouwlocaties, kantoren, detailhandelvoorzieningen of andere stedelijke voorzieningen. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling in relatie met de omgeving bepaalt of het plan voldoende substantieel is. Er zijn geen ondergrenzen aangegeven, maar in uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn hiervoor de volgende lijnen uitgezet:

- Bij woningbouw is vanaf twaalf woningen sprake van een stedelijke ontwikkeling;
- Bij nieuwbouw en uitbreiding van winkels, kantoren en bedrijven ligt de ondergrens in beginsel bij een bruto-vloeroppervlakte van 500 $m^2$;
- Bij nieuwbouw en uitbreiding van overige stedelijke functies ligt de ondergrens in beginsel bij een ruimtebeslag van 500 $m^2$.

Onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' worden onder meer maatschappelijke, religieuze, culturele en ontspanning en vermaak gerelateerde voorzieningen als stedelijke ontwikkeling aangemerkt.

De Laddertoets moet alleen worden uitgevoerd wanneer de stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is. Of een stedelijke ontwikkeling nieuw is, wordt bepaald in vergelijking met de regels in het omgevingsplan die daarvoor golden. Dit is inclusief de (in het verleden) verleende omgevingsvergunningen voor een omgevingsplanactiviteit waarbij wordt afgeweken van het omgevingsplan. Het gaat daarbij om een stedelijke ontwikkeling die een nieuw of groter planologisch beslag legt op de ruimte, of, als alleen sprake is van een wijziging van een gebruiksfunctie, op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft. Van belang is dus in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande plan, voorziet in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande plan.

Begrip stedelijk gebied

Een stedelijk gebied is het samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen. Het betreft het samenstel van bebouwing dat in een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is toegelaten.

Reikwijdte onderzoek

De aard en omvang van de ontwikkeling bepalen het schaalniveau en de uitgebreidheid waarop de ruimtebehoefte wordt afgewogen. Bij elk plan hoort derhalve een passende onderbouwing. Provinciale of regionale visies en afspraken kunnen als basis dienen voor de onderbouwing, als dergelijke documenten concreet en voldoende onderbouwd zijn. Bij ontwikkelingen met een ruimtelijk effect op het grondgebied van andere gemeenten of provincies is bovengemeentelijke of zelfs bovenprovinciale afstemming noodzakelijk.

Vestiging van een dienst

Gelet op het vierde lid van artikel 5.129g Bkl heeft een onderzoek naar de actuele behoefte waar dat betrekking heeft op de economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen van de vestiging van een dienst slechts tot doel om na te gaan of die vestiging in overeenstemming is met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Onder het begrip 'dienst' wordt een economische activiteit, anders dan in loondienst, die gewoonlijk tegen vergoeding geschiedt verstaan. Met die bepaling wordt beoogd om strijd met de Dienstenrichtlijn (Richtlijn nr. 2006/123/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 12 december 2006 betreffende de diensten op de interne markt, PbEU 2006, L 376) te voorkomen. Die richtlijn geeft beperkingen aan het stellen van regels in een omgevingsplan met een economisch motief.

**Besluitgebied**

De voorgenomen ontwikkeling omvat de realisatie van maximaal 850 woningen en 10.000 m² bvo aan niet-woonfuncties. Gezien de aard en omvang van de planologische wijziging wordt het programma aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. Aangezien het besluitgebied zich binnen bestaand stedelijk gebied bevindt – waarbij de huidige gronden worden gebruikt voor bedrijvigheid, kantoren, wonen en/of horeca – dient op grond van artikel 5.129g Bkl de behoefte aan de geplande ontwikkeling onderbouwd te worden.

*Behoefte aan woningen*
Het besluitgebied is gelegen in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In het 'Jaarprogramma Wonen in de MRA 2023' is opgenomen dat de doelstelling binnen de MRA is om jaarlijks 17.500 woningen toe te voegen. Hierbij dient een voldoende divers en betaalbaar aanbod te worden gerealiseerd en is tevens de doelstelling om alle nieuw te bouwen woningen / wijken zo duurzaam en toekomstbestendig mogelijk te realiseren. Verder volgt uit de 'Regionale Woondeal Metropoolregio Amsterdam' (2023) dat tot en met 2030 ruim 144.000 woningen nieuw gerealiseerd dienen te worden. De Woondeal bevat afspraken over het aantal te realiseren woningen, aangewezen bouwlocaties en de verdeling in sociale, betaalbare en vrije sector woningen. Minimaal tweederde van de nieuwbouw moet bestaan uit betaalbare woningen, waarvan 30% sociale huurwoningen met een huur tot €808 per maand. Daarnaast is het doel om woningen in het segment middenhuur tot €1.000 per maand en betaalbare koopwoningen met een maximale prijs van €355.000 te realiseren.

De voorgenomen ontwikkeling die dit TAM-omgevingsplan mogelijk maakt, voorziet onder meer in de realisatie van maximaal 850 woningen. Er wordt daarmee voorzien in de kwantitatieve behoefte die aanwezig is binnen de MRA. Ook op lokaal niveau wordt voorzien in de woningbouwbehoefte: uit de Amsterdamse woonagenda 2025 volgt dat de gemeente tot 2025 de ambitie heeft om circa 50.000 extra woningen te realiseren. Naast deze kwantitatieve behoefte voorziet de herontwikkeling van Kavel I-Zuid ook in een kwalitatieve behoefte. Er worden woningen toegevoegd in het sociale, middeldure en vrije sector segment. Dit wijkt (beperkt) af van de programmering zoals voorgeschreven in de Amsterdamse woonagenda – te weten 40% sociaal, 40% middelduur en 20% vrije sector –, maar deze programmering is enkel van toepassing op plannen waarvoor nog geen investeringsbesluit is vastgesteld en nog geen

contracten zijn gesloten of anderszins juridische en financiële verplichtingen zijn aangegaan.

*Behoefte aan het niet-woonprogramma*
Met het 'Kantorenplan' (2019) geeft de gemeente Amsterdam vorm aan een gezonde kantorenmarkt in Amsterdam. De strategie van Amsterdam om kantoren bij te bouwen op de juiste locaties blijft belangrijk om te voldoen aan de kantoorvraag nu en in de toekomst. Nieuwbouw van kantoren op goed bereikbare OV-locaties en onttrekking door transformatie op andere locaties biedt de juiste ruimte op de kantorenmarkt. Het juiste kantoor op de juiste locatie. Deze vernieuwing levert een grote bijdrage aan de verduurzaming en toekomstbestendigheid van kantoren. De 'Monitor Kantoren' geeft daarnaast inzicht in de kantorenleegstand, kantoorontwikkelingen en de toekomstbestendigheid van kantoren. Door gemiddeld 125.000 $m^2$ bvo kantoorruimte per jaar toe te voegen, kan de kantorenvoorraad gestaag toenemen om daarmee te voldoen aan de netto uitbreidingsvraag conform het 'Kantorenplan 2019 – 2026'. In de periode 2019 – 2021 is de kantorenvoorraad slechts met circa 100.000 $m^2$ bvo toegenomen. Dit komt omdat er de afgelopen jaren volop is ingezet op de transformatie van incourante kantoren en veel herontwikkeling- en nieuwbouwprojecten nog in uitvoering zijn. Er is op dit moment circa 415.000 m2 bvo kantoorruimte in uitvoering. De verwachte toename van de kantorenvoorraad in de periode 2022 – 2030 is circa 1.250.000 $m^2$ bvo. Dit is blijkens de 'Monitor Kantoren' voldoende om aan de jaarlijkse netto uitbreidingsvraag van 125.000 $m^2$ bvo te kunnen voldoen.

Onderhavig TAM-omgevingsplan staat de realisatie van maximaal 2.500 $m^2$ aan kantoren in het besluitgebied toe. Deze toevoeging past binnen de kwantitatieve behoefte aan 125.000 $m^2$ bvo per jaar. Ook kwalitatief gezien levert deze ontwikkeling een bijdrage aan de behoefte om van het ontwikkelgebied een levendig stedelijk gebied te maken, die bestaat uit zowel ruimte voor woningen als ruimte voor werken.

Verder geldt dat het voorheen geldende bestemmingsplan ruimte bood tot de mogelijkheid voor vestiging van bedrijven in milieucategorie 1 en 2 en 3.1. De ontwikkeling die middels voorliggend TAM-omgevingsplan wordt mogelijk gemaakt betreft een verdere uitwerking van de ambities zoals die onder andere zijn vastgelegd in de Investeringsnota Sloterdijk I Zuid en de daaraan ten grondslag liggende documenten. Hierin is onder andere beschreven dat: het plangebied als vestigingslocatie kansen biedt voor de ontwikkeling en versterking van unieke en aantrekkelijke werkmilieus voor de stad en de regio. Zo is in de Investeringsnota onder andere beschreven dat het gebied naast wonen ook ruimte moet bieden voor werken. Zo dient er een pakket aan voorzieningen te zijn dat past bij de behoefte van de bewoners en ondernemers. Ruim 20% van het programma voorziet in niet-woonfuncties, bestaande uit maatschappelijke - en commerciële voorzieningen en bedrijfsruimtes. Voorliggend plan is hier zoals beschreven ene uitwerking van en voorziet naast de realisatie van maximaal 850 woningen in maximaal 8.500 m2 aan bedrijfsruimte, waarbij ook ruimte is om de huidige functie te weten opslag (gemaximeerd tot 4.000 m2) terug te brengen, 2.500 m2 kantoor, 500 m2 voor horeca en eveneens voor sportvoorzieningen en 400 m2 maatschappelijk. Daarvoor geldt dat 200 m2 van deze laatstgenoemde functie bedoeld is voor een zorgbehandeldkamer (zorgwoning). Opgemerkt wordt dat het totale niet woon-programma zoals hierboven beschreven meer dan 10.000 $m^2$ bvo betreft. In de regels is echter geborgd dat er niet meer dan 10.000 $m^2$ is toegestaan, maar zodoende kunnen de functies indien gewenst onderling uitgewisseld worden. De transformatie van het bedrijventerrein wordt in deze herontwikkeling aangegrepen als een impuls voor versterking en opwaardering van het economische vestigingsklimaat in het gehele gebied. De transformatie naar gemengd woon-werkgebied betekent ook dat in het gebied ook extra voorzieningen zullen komen.

**Bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen**
Paragraaf 5.1.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het bevorderen van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen. Artikel 5.162 van het besluit bepaalt dat voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de openbare buitenruimte, in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het

bevorderen van de toegankelijkheid van die openbare buitenruimte voor personen met een functiebeperking.

De instructieregel brengt mee dat bestuursorganen als zij nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken het belang van de toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor personen met een beperking moeten afwegen tegen de overige betrokken belangen. De tekst van artikel 5.162 brengt tot uitdrukking dat gemeenten met inachtneming van, vaak al bestaand, beleid het belang van toegankelijkheid kan meewegen met het oog op een gelijkwaardige wijze van gebruikmaking van de openbare ruimte door een ieder.

**Besluitgebied**

De bouwvoorschriften uit het Bbl waarborgen een breed toegankelijke omgeving voor iedereen. Voor de voorgenomen ontwikkeling zijn daarnaast diverse thema's van toepassing, waaronder veiligheid (zoals risicobronnen opgenomen in het omgevingsplan), gezondheid, milieuaspecten (zoals luchtkwaliteit, geluid en bodemkwaliteit) en overige onderwerpen betreffende de fysieke leefomgeving, zoals aanwijzing van woningbouwcategorieën. In de volgende paragrafen en hoofdstukken wordt hierop dieper ingegaan.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

**Doel en hoofdambitie**
Klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, grote woningbehoeftes, bodemdaling, verminderde biodiversiteit. Het is een greep uit de vele grote onderwerpen waar opgaven in schuil gaan. De Omgevingsvisie geeft koers hoe de provincie Noord-Holland met deze onderwerpen moeten omgaan richting de toekomst. Daarin hanteert de Omgevingsvisie het uitgangspunt om in samenhang te kijken naar de opties. In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

**Ambitie in relatie tot (metropool) Amsterdam**
De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoog stedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snelgroeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

**Besluitgebied**

De voorgenomen herontwikkeling van Kavel I-Zuid sluit aan bij de ambitie om nieuwe woningbouw te realiseren in de nabijheid van grote werkconcentraties, bij voorkeur binnen gemengde

woon-werkomgevingen. Het TAM-omgevingsplan maakt deze ontwikkeling mogelijk, met een maximale realisatie van 850 woningen en 10.000 m² bvo aan niet-woonprogramma. Hierbij vormt deze herontwikkeling een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling Sloterdijk Zuid en Haven-Stad, waar het streven is om het gebied te transformeren tot een nieuw stadsdeel met in totaal 70.000 woningen en 58.000 arbeidsplaatsen.

In zowel de herontwikkeling van Blok 1 Zuid (het besluitgebied) als de herontwikkeling van Sloterdijk Zuid (als onderdeel van Haven-Stad) wordt ingezet op een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling daarmee in overeenstemming is met de ambities uit de Omgevingsvisie NH2050.

### 3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening NH2022 ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland.

De Omgevingsverordening geeft de weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van bijvoorbeeld het landelijk gebied. De regels geven de kaders waarbinnen deze ruimte voor afweging en maatwerk mogelijk is en zijn in overeenstemming met de ontwikkelprincipes en ambities zoals verwoord in de omgevingsvisie. Deze regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen. Dat wil niet zeggen dat er niets mogelijk is in het landelijk gebied, maar het vraagt wel om een goede onderbouwing en landschappelijke inpassing. Voor gebieden met grotere landschappelijke, ecologische, aardkundige en cultuurhistorische waarde, de bijzondere provinciale landschappen, is deze bewijslast logischerwijs zwaarder.

**Provinciaal detailhandelsbeleid**
Het detailhandelsbeleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OVNH2022). Deze verordening is in werking getreden gelijk met de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

De OVNH2022 streeft een concentratie na van winkels in winkelgebieden, wil leegstand voorkomen door nieuwe detailhandelsvestigingen buiten bestaande winkelgebieden alleen toe te staan als dit gemotiveerd niet leidt tot relevante leegstand in bestaande winkelgebieden en staat uitbreiding van bestaande winkelgebieden alleen toe als dit wederom niet leidt tot leegstand in andere winkelgebieden. Bij uitbreiding van bestaande winkelgebieden dient de regionale adviescommissie detailhandel hierover te adviseren.

Nieuwe detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties wordt alleen toegestaan als het gaat om afhaalpunten voor internethandel, ondergeschikte detailhandel binnen bedrijven, brand- of explosiegevaarlijke detailhandel of volumineuze detailhandel indien deze in winkelgebieden uit een oogpunt van hinder, veiligheid of verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar is. Als de uitbreiding van volumineuze detailhandel meer dan 1500 m2 bedraagt, is dat alleen toegestaan als dat niet leidt tot relevante leegstand in bestaande winkelgebieden en de regionale adviescommissie detailhandel hierover heeft geadviseerd.

In landelijk gebied is geen nieuwe detailhandel toegestaan, behoudens als dat onderdeel vormt van een

nieuw winkelgebied in een grootschalige stads- of dorpsontwikkeling, mits dit niet leidt tot relevante leegstand in bestaande winkelgebieden. Indien de nieuwe detailhandel meer dan 1.500 m2 bedraagt, moet de regionale adviescommissie detailhandel hierover advies hebben uitgebracht.

Geconcludeerd kan worden dat het provinciaal detailhandelbeleid niet aan vaststelling van voorliggend wijzigingsbesluit in de weg staat. Het programma waar dit TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt voorziet niet in detailhandel.

**Instructieregels Provincie via Omgevingsverordening**
De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen. Deze instructieregels gelden ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Er zijn onder andere instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied en cultureel erfgoed.

**Besluitgebied**

*Regels van toepassing op het gehele grondgebied*
Op grond van artikel 6.13 van de Omgevingsverordening kan een ruimtelijk plan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan deze afspraken. De voorgenomen ontwikkeling is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in de Omgevingsverordening. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt immers hetzelfde verstaan als in artikel 5.129g van het Bkl (de Ladder voor duurzame verstedelijking). De toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking heeft reeds plaatsgevonden in paragraaf 3.1.2 van deze motivering. Kortheidshalve wordt hier volstaan met de vermelding dat voldoende behoefte is aan de voorgenomen ontwikkeling en de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken (zie hiervoor ook paragraaf 3.3 van deze motivering).

Verder dient getoetst te worden aan artikel 6.75 van de Omgevingsverordening. Artikel 6.75 bepaalt dat de motivering van een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving moet bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In de beschrijving dient in ieder geval het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort, verzilting en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit betrokken te worden.

Voor de toetsing aan artikel 6.75 van de Omgevingsverordening wordt verder verwezen naar hoofdstuk 14, 15 en 18 van voorliggende motivering. In dit TAM-omgevingsplan is geborgd dat voldoende rekening wordt gehouden met de risico's van klimaatverandering, voor zover deze toezien op het risico op wateroverlast, overstroming, hitte, watertekort en verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit. Voor het risico op verzilting geldt dat op project specifiek niveau enkel het vasthouden van water als maatregel kan worden getroffen. Door het vasthouden van water voor een droge periode, is gedurende een droge periode voldoende water beschikbaar om verzilting door watertekort te voorkomen. Omdat in het besluitgebied maatregelen voor waterberging worden getroffen, draagt het – zij het in beperkte mate – bij aan het beperken van het risico op verzilting. Het risico op verzilting wordt echter op een groter gebiedsniveau tegengegaan.

*Regels behorende bij de specifieke werkingsgebieden*
Naast de algemene regels, gelden er ook regels voor specifieke werkingsgebieden. Het besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan is gelegen binnen de volgende specifieke werkingsgebieden:

1. Beperkingengebied regionale waterkeringen;
2. Datacenter clustering toegestaan;
3. Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang;
4. Ontgrondingen;
5. Regionale verdringingsreeks Amstel Gooi en Vecht.

Op grond van artikel 6.85 (Beperkingengebied regionale waterkering) geldt dat:

1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Beperkingengebied regionale waterkeringen voorziet het niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
2. In afwijking van het eerste lid zijn nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk indien hierover overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.

Voorgenoemd artikel vormt geen belemmering aangezien voldaan wordt aan lid 2. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 14 Water. Aangezien het initiatief niet voorziet in een datacenter wordt verder niet ingegaan op de gebiedsaanwijzing zoals weergegeven onder punt 2 hierboven.

In artikel 6.32b van de Omgevingsverordening is bepaald dat een omgevingsplan uitsluitend ter plaatse van het werkingsgebied 'Datacenter clustering toegestaan' kan voorzien in een nieuw datacenter met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA, of in de uitbreiding van een bestaand datacenter tot een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. Het programma waar onderhavig TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt staat de realisatie van een datacenter niet toe. Nadere toetsing aan artikel 6.32b kan derhalve achterwege blijven.

In artikel 4.58 zijn de aanvullende vergunningsvrije gevallen in het werkingsgebied 'ontgrondingen' aangewezen. Deze aanwijzing geldt in aanvulling op artikel 16.7 onder a van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal), voor zover niet meer dan 10.000 $m^3$ wordt gegraven en in aanvulling op artikel 16.7 onder g onder 2 Bal, voor zover het gaat om het aanleggen, veranderen of verwijderen van een haven, industrieterrein, bouwterrein, sportterrein, park of plantsoen. In artikel 16.7 Bal zijn onder meer de – voor de voorgenomen herontwikkeling relevante – vrijstellingen opgenomen:

- het aanleggen, in stand houden, veranderen of verwijderen van buizen, kabels, palen of daarmee vergelijkbare werken (sub e);
- het bouwen, in stand houden of slopen van een bouwwerk (sub f);
- het treffen van een maatregel uit een omgevingsplan, projectbesluit of omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit als:
    1. de locatie van de ontgronding is opgenomen in dat plan, dat besluit of die vergunning;
    2. grondlagen dieper dan 3 m onder het oorspronkelijke maaiveld ongemoeid blijven; en
    3. niet meer dan 10.000 m3 grond wordt ontgraven (sub h).

De ontgrondingen in het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn, voor zover aan de orde, vrijgesteld van een vergunningplicht (zie de hiervoor opgenomen relevante vrijstellingen uit artikel 16.7 Bal). Strijd met artikel 4.58 van de Omgevingsverordening doet zich derhalve niet voor.

Op grond van artikel 6.31 geldt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang, voorziet het alleen in een nieuwe activiteit of wijziging van een bestaande activiteit, als

a. er geen beperkingen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein van provinciaal belang; en
b. in het geval van woningen of andere milieugevoelige objecten:
    1. rekening wordt gehouden met de milieubelasting van het industrieterrein van provinciaal belang op de desbetreffende locatie; en
    2. de redenen worden vermeld om op de desbetreffende locatie een nieuw milieugevoelig

object toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van die maatregelen.

In navolgende paragrafen en hoofdstukken, waaronder 7, 10, 11 en 12 wordt hier nader op ingegaan. Vooruitlopend hierop kan geconcludeerd worden dat als gevolg van het plan dat middels voorliggend wijzigingsbesluit wordt mogelijk gemaakt, geen belemmeringen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein van provinciaal belang.

Voorliggende wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de Omgevingsverordening.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Metropoolregio

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De 30 gemeenten vormen 7 deelregio's; de gemeente Amsterdam is alleen een deelregio. De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders.

De bestuurders van de colleges zijn op tal van terreinen actief binnen hun provincie of eigen deelregio. Op MRA-schaal werken wethouders namens hun deelregio binnen de drie inhoudelijke MRA-platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aan de uitvoering van de MRA Agenda. Door de aanpak van onderwerpen op het niveau van de deelregio's in combinatie te brengen met afstemming op het niveau van de MRA wordt de MRA Agenda uitgevoerd.

**MRA agenda 2020-2024**
Deze agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. Nieuw in deze agenda 2.0 zijn, ten opzichte van de MRA Agenda 2016-2020, de twee leidende principes 'toekomstbestendig' en 'evenwichtig'. Dit is uitgewerkt in vier bestuurlijke opdrachten:

1. het verder versterken van de samenwerking;
2. het realiseren van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte, met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken;
4. tempo maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

In deze agenda is gekozen voor een programmatische benadering, met zogenoemde 'uitvoeringslijnen' die uit de bestuurlijke opdrachten voortvloeien.

De voorgestelde wijziging van het omgevingsplan maakt de realisatie mogelijk van maximaal 850 woningen en andere functies, waaronder sportvoorzieningen, maatschappelijke, kantoor-, bedrijfs- en horecaruimte tot een maximum van 10.000 m² bvo totaal. Dit plan sluit aan bij de vier bestuurlijke opdrachten die zijn opgenomen in de MRA-agenda 2020–2024. De gebiedsontwikkeling wordt gekenmerkt door programmadifferentiatie binnen een hoogstedelijke context. Door functiemenging ontstaat er ruimte voor bedrijven en voorzieningen, en wordt voorzien in de woningbehoefte in de Metropoolregio Amsterdam.

In het 'Jaarprogramma Wonen in de MRA 2023' is opgenomen dat de doelstelling binnen de MRA is om jaarlijks 17.500 woningen toe te voegen. Hierbij dient een voldoende divers en betaalbaar aanbod te worden gerealiseerd en is tevens de doelstelling om alle nieuw te bouwen wijken zo duurzaam en

toekomstbestendig mogelijk aan te leggen. Verder volgt uit de 'Regionale Woondeal Metropoolregio Amsterdam' (2023) dat tot en met 2030 ruim 144.000 woningen dienen te worden toegevoegd. In de Woondeal zijn afspraken gemaakt over het aantal woningen, concrete grote bouwlocaties en de categorieën sociaal, betaalbaar en vrije sector. De voorgenomen ontwikkeling die dit TAM-omgevingsplan mogelijk maakt, voorziet onder meer in de realisatie van maximaal 850 woningen, waarbij in de anterieure overeenkomst is geborgd dat ook voldoende betaalbare woningen worden gerealiseerd.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de MRA agenda 2020 – 2024.

### 3.3.2 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) richt zich op het reduceren van de structurele leegstand van werklocaties in de MRA. Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030'(Uitvoeringsstrategie). In 2019 is een lichte actualisatie uitgevoerd: 'Actualisatie light – Naar een Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.1'. Hoofddoel in de Uitvoeringsstrategie is voldoende en kwalitatief passend aanbod van werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam, om bij te dragen aan het versterken van de (inter)nationale concurrentiepositie en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat.

In deze Uitvoeringsstrategie zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over:

- Een adaptieve strategie: de nieuwe uitvoeringsstrategie is minder kwantitatief dichtgetimmerd. Als het gevolg van de crisis wordt er meer rekening gehouden met onvoorspelbaarheid en onzekerheid. De afspraken moeten dus wendbaar en flexibel zijn. De marktvraag en kwaliteit van het vestigingsklimaat zijn leidend in de strategie.
- Programmering: de planvoorraden van zowel bedrijventerreinen als kantoren moeten worden bewaakt om overaanbod te beperken en te voorkomen. Voor Amsterdam wordt versneld bijgeschakeld als (inter)nationale kansen daarom vragen. Voor alle deelregio's wordt in aanvulling op de kantorenvraag naar formele locaties extra ruimte geboden voor kantoorontwikkeling in informele milieus.
- Transformatie: Zowel voor kantoren als voor bedrijventerreinen zijn de transformatieambities hoog. Als gevolg daarvan wordt een uitplaatsingsvraag verwacht, met name vanuit Amsterdam.
- Herstructurering: de herstructurering van bedrijventerreinen blijkt een belangrijk aandachtspunt.

Het meest recente jaarlijkse verslag van de ontwikkelingen op de kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in de MRA is de Monitor Plabeka (2017-2018). Daaruit blijkt dat de economie van de MRA in 2017 voor het vijfde jaar op rij een groei vertoonde. Bijna 60% van de banen in de MRA is gesitueerd op gemengde werkmilieus als woonwijken, centrumgebieden en creatieve wijken. Vooral binnen de creatieve wijken groeit de werkgelegenheid sterk. Kantoorruimte concentreert zich in centrumgebieden en woonwijken. De kantorenleegstand in gemengde milieus is in de afgelopen twee jaar gedaald tot 11%. Vooral in centra en creatieve wijken is de leegstand laag. In 2017 was bovendien meer transformatie zichtbaar dan ooit (0,5 miljoen m2, 4% van de totale voorraad). Wonen is de voornaamste nieuwe functie (minstens de helft van de getransformeerde ruimtes).

Tot 2030 beschikt de MRA over 0,9 miljoen m2 hard planaanbod op kantoorlocaties, waarvan bijna de helft op internationale vestigingslocaties als Zuidas. De vraag concentreert zich met name op aantrekkelijke, multimodaal bereikbare plekken met een hoog voorzieningenniveau. In Amsterdam is de voorraad in dit segment krap. Ook de markt voor bestaande bedrijfsruimte lijkt in de gemeente Amsterdam krapper dan elders in de MRA. Het transactievolume van bedrijfsruimte ligt er relatief hoog en de leegstand van industrieel vastgoed en kantoorruimten op bedrijventerreinen is laag.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Voor Amsterdam is aangegeven dat behoefte is aan in ieder geval 60.000 m2 extra kantoorruimte. Opgemerkt wordt dat het denkbaar is dat de ruimtebehoefte mogelijk nog groter is dan geschetst. Het is daarom van belang om de feitelijke ontwikkelingen te monitoren. Hiervoor wordt verwezen naar de meest recente monitor van de gemeente.

**Besluitgebied**

Het voorgenomen initiatief voorziet, naast woningen, tevens in maatschappelijke en commerciële voorzieningen en vormt een integraal onderdeel van de bredere gebiedsontwikkeling Sloterdijk Zuid en Haven-Stad. Het volledige programma omvat maximaal 850 woningen en circa 10.000 m² bruto vloeroppervlak aan niet-woon functies. Met de herontwikkeling van Blok 1 Zuid, als onderdeel van Sloterdijk I Zuid, wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van het vestigingsklimaat binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA), één van de strategische doelstellingen van de regio. Uit het Plabeka blijkt dat er voldoende vraag is naar deze combinatie van woon- en niet-woonfuncties; de huidige leegstand is beperkt en de behoefte aan ruimte voor niet-woonfuncties in een gemengd werkmilieu neemt toe.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

*Van Structuurvisie Amsterdam 2040 naar Omgevingsvisie Amsterdam 2050*

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is samen met het OER op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. In sommige paragrafen wordt derhalve nog verwezen naar de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek

geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

- Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
- Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad.
- Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
- Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
- Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

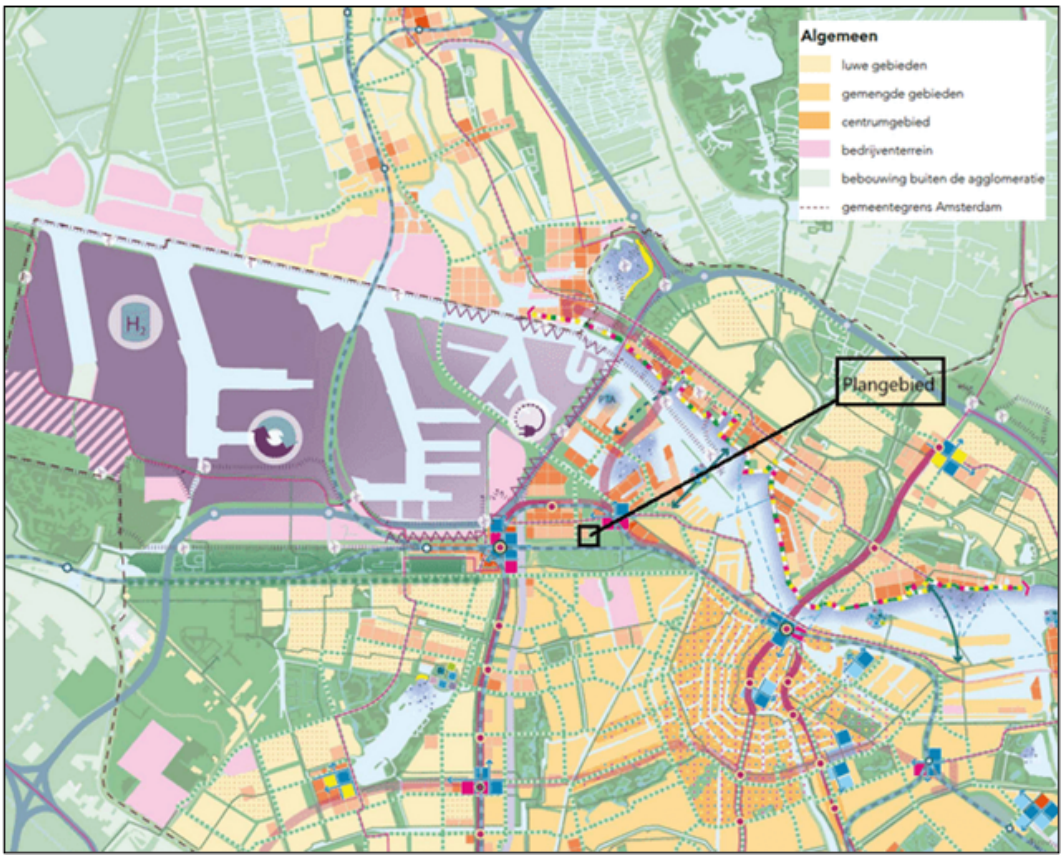
Amsterdam maakt tot 2050 binnen de huidige stadsgrenzen ruimte voor minimaal 150.000 woningen voor 250.000 Amsterdammers, in met werken en voorzieningen gemengde buurten. Verdichten doet de gemeente vooral in grote gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaatsmaakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende bedrijvigheid blijft waar mogelijk behouden. Meer woningen, werkplekken en publiekstrekkende voorzieningen zorgen voor voldoende massa en draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen en lokale ondernemers.

De behoefte aan stedelijke plekken als vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot. Om daarin te voorzien zijn naast het centrum en Zuidas nieuwe stedelijke centra voor wonen en werken nodig. Deze wil de gemeente in de hele stad en regio laten ontstaan.

**Besluitgebied**

Het besluitgebied van voorliggende initiatief voorziet in een toevoeging van maximaal 850 woningen en 10.000 m2 niet-woonprogramma binnen de gebiedsontwikkeling van het bedrijventerrein Sloterdijk I Zuid. De directe omgeving van het projectgebied zal op termijn verder worden ontwikkeld, waarbij een mix aan functies het uitgangspunt is. Zo komen meerdere functies in hoge dichtheid samen, wat in lijn met de ambities van de gemeente.

Op grond van de Visiekaart behoort het besluitgebied tot het type 'Gemengde stadsbuurt. De directe omgeving bestaat uit het type 'hoogstedelijke buurt'. Over gemengde stadsbuurten wordt geschreven dat het gaat om: “Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.”

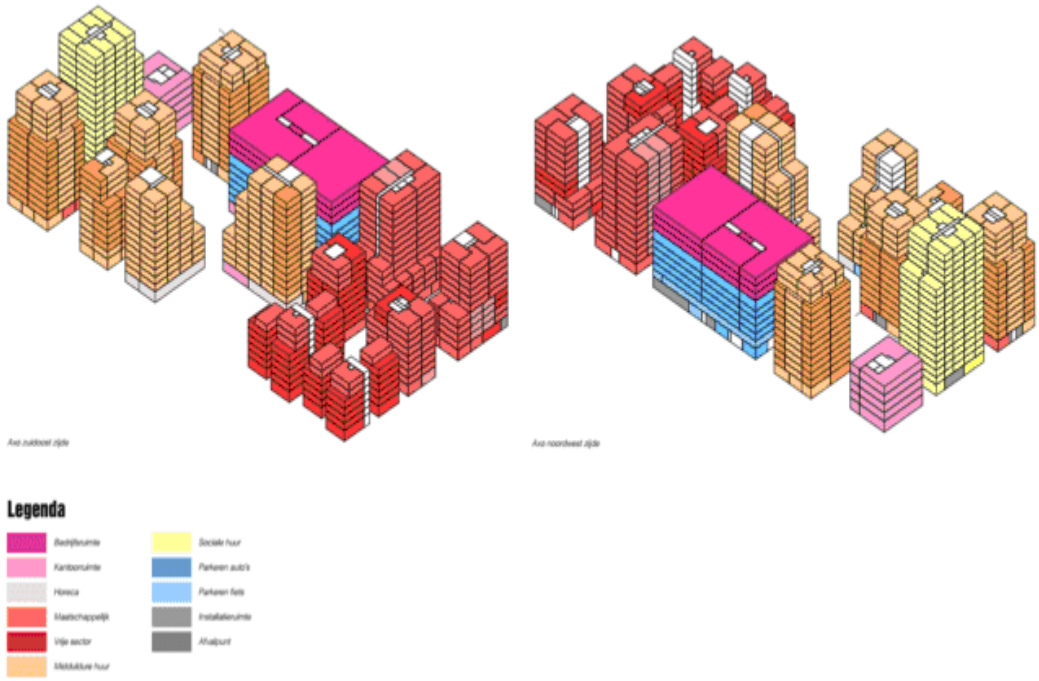



*Figuur 5: Uitsnede visiekaart (bron: Omgevingsvisie Amsterdam 2050).*

In het type 'hoogstedelijke buurt' wordt de ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen beoogd. Daarnaast dient groen een plek te krijgen in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling. Om op een klein oppervlak veel dichtheid te maken, is hoogbouw een bruikbare bouwvorm in het type 'hoogstedelijke buurt'.

De ontwikkeling beoogt een sterke verbinding tussen Sloterdijk I Zuid en het Westerpark, waarbij Blok 1Zuid als schakelpunt fungeert. Gelegen aan de rand van de Sloterdijk I Zuid-ontwikkeling, reageert het plan op de informele, natuurlijke sfeer van het Westerpark en de robuuste stedelijkheid van Haven-Stad, wat het tot

een belangrijke overgang maakt. Daarnaast sluit de herontwikkeling van Kavel I-Zuid aan bij de Omgevingsvisie, omdat een gecombineerd woon- en werkprogramma beoogd wordt. Dit gemengde programma wordt verdeeld over diverse bouwblokken met diverse hoogteaccenten. Daarnaast wordt ingezet op een duurzame, gezonde en veilige woon- en werkomgeving. Onderstaand figuur betreft ene impressie van de gewenste functiemix.




*Figuur 6: Weergave beoogde functiemening plangebied.*

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen herontwikkeling van Blok 1 Zuid in overeenstemming is met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

### 3.4.2 Horecabeleid (2025)

Amsterdam is een bruisende stad waar Amsterdammers en bezoekers graag uit eten gaan, een café bezoeken en tot laat uitgaan. Horeca heeft ook een belangrijke sociale functie: we ontmoeten er bekenden en onbekenden. En de branche is economisch belangrijk, want veel mensen vinden er werk. Kortom; horeca hoort bij Amsterdam.

In het Horecabeleid (2025) wordt een nieuw stelsel van regels voor de hele stad geïntroduceerd. Het oude beleid was versnipperd en niet passend voor de toekomst.

**Besluitgebied**

Het voorgenomen plan biedt ruimte aan maximaal 500 m2 bvo horeca. Deze horeca is beoogd aan het zogenoemde horecaplein wat onderdeel is van de 'diagonaal' door het bouwplan en de open ruimte. De diagonaal is het centrale element in het plan, dat de verbinding vormt tussen het Dijkpark in het zuidoosten en het Contactplein in het noordwesten. Zoals reeds beschreven maakt de ontwikkeling onderdeel uit van Sloterdijk I Zuid en Haven-Stad. In het kader van de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' (vastgesteld 2017) is door Bureau Stedelijke Planning onderzoek gedaan naar het draagvlak voor commerciële voorzieningen in Sloterdijk I Zuid. Gelet op de aard en omvang van het woningbouwprogramma binnen de gebiedsontwikkelingen, is er behoefte aan winkels voor de dagelijkse boodschappen, ondersteund met horeca en diensten, en voorliggend plan betreft hier een uitwerking van. Als gevolg van het spelregelkader van de MER voor Haven-Stad geldt dat binnen 250 meter van bestaande en nieuwe scholen geen nieuwe snackbars (horecacategorie 1) zijn toegestaan. Gezien de

ligging direct ten zuiden van het Mediacollege is een dergelijke functie in de regels van dit TAM-omgevingsplan uitgesloten.

### 3.4.3 Kantorenplan 2019-2026(2019)

In het Coalitieakkoord Amsterdam 2018 stond een nieuwe kantorenstrategie genoemd, waarmee het bestuur inzet op meer, sneller en toekomstbestendige kantoren. Door in te zetten op meer kantoorontwikkelingen wordt met het kantorenplan 2019-2026 aan dit coalitieakkoord invulling gegeven. Het doel van het nieuwe kantorenplan is een toekomstbestendige en gezonde kantorenmarkt met kwalitatieve woon-werkmilieus. De volgende uitgangspunten zijn in het plan opgenomen:

- meer en sneller kantoren ontwikkelen om te voldoen aan de marktvraag;
- toekomstbestendige kantoren: flexibel, efficiënt, bereikbaar en Klimaatneutraal;
- transformatie van monofunctionele kantoorlocaties met behoud van werk;
- realiseren van gemengde woon-werkmilieus.

**Besluitgebied**

Met het 'Kantorenplan' (2019) geeft de gemeente Amsterdam vorm aan een gezonde kantorenmarkt in Amsterdam. De strategie van Amsterdam om kantoren bij te bouwen op de juiste locaties blijft belangrijk om te voldoen aan de kantoorvraag nu en in de toekomst. Nieuwbouw van kantoren op goed bereikbare OV-locaties en onttrekking door transformatie op andere locaties biedt de juiste ruimte op de kantorenmarkt. Het juiste kantoor op de juiste locatie. Deze vernieuwing levert een grote bijdrage aan de verduurzaming en toekomstbestendigheid van kantoren. De 'Monitor Kantoren' geeft daarnaast inzicht in de kantorenleegstand, kantoorontwikkelingen en de toekomstbestendigheid van kantoren. Door gemiddeld 125.000 $m^2$ bvo kantoorruimte per jaar toe te voegen, kan de kantorenvoorraad gestaag toenemen om daarmee te voldoen aan de netto uitbreidingsvraag conform het 'Kantorenplan 2019 – 2026'. In de periode 2019 – 2021 is de kantorenvoorraad slechts met circa 100.000 $m^2$ bvo toegenomen. Dit komt omdat er de afgelopen jaren volop is ingezet op de transformatie van incourante kantoren en veel herontwikkeling- en nieuwbouwprojecten nog in uitvoering zijn. Er is op dit moment circa 415.000 m2 bvo kantoorruimte in uitvoering. De verwachte toename van de kantorenvoorraad in de periode 2022 – 2030 is circa 1.250.000 $m^2$ bvo. Dit is blijkens de 'Monitor Kantoren' voldoende om aan de jaarlijkse netto uitbreidingsvraag van 125.000 $m^2$ bvo te kunnen voldoen. Het plan voorziet naast wonen in ruimte voor werken. In de Woonwerkstad geldt dat de gemeente inzet op ruim 20% van het programma in niet-woonfuncties, bestaande uit maatschappelijke - en commerciële voorzieningen en bedrijfsruimtes.

In het Kantorenplan wordt over Sloterdijk 1 Zuid het volgende beschreven: “De kantorenstrook Sloterdijk I Zuid ligt ten oosten van de snelweg A10- West, met daarachter een bedrijventerrein dat gaat transformeren naar een woonwerkmilieu. In de kantorenstrook kan nog beperkt kantoren in een gemengd programma worden toegevoegd. Zoals in de rest van het gebied wordt nagestreefd: een combinatie met woningbouw, bedrijfsruimten en maatschappelijke voorzieningen. In het huidige bedrijventerrein hierachter zal een woon-werkwijk met informeel werkmilieu ontstaan. Een deel van Sloterdijk I ligt op minder dan 400 meter van station Sloterdijk wat de potentie biedt om ook hier binnen de context van het gemengde programma een beperkt aanvullend kantorenmilieu te ontwikkelen”.

Binnen dit plan is ruimte voor maximaal 2.500 $m^2$ bvo kantoren als uitwerking van de uitgangspunten uit de Investeringsnota en dit past binnen de kwantitatieve behoefte aan kantoor zoals beschreven in de Monitor Kantoren. Ook kwalitatief gezien levert deze ontwikkeling een bijdrage aan de behoefte om van Kavel I-Zuid een levendig woon-werkgebied te maken, waarbij diverse functies in hoge dichtheid samenkomen.

### 3.4.4 Nota Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)

De groei van Amsterdam, en de betekenis van Amsterdam als economische motor voor de metropoolregio zal de komende jaren doorzetten, maar economische groei houdt niet op bij de gemeentegrenzen van de stad. Als beleidsdocument van de gemeente Amsterdam vormen de gemeentegrenzen een beperking voor de scope van dit product, maar de bouwstenen zijn ook toepasbaar op andere locaties in de metropoolregio Amsterdam. Ruimte voor de Economie van Morgen heeft betrekking op de in Koers 2025 aangewezen ontwikkelgebieden en heeft daarmee een scope tot ongeveer 2030.

**Besluitgebied**

Er is grote behoefte aan woon- en werkruimte in Amsterdam, zeker binnen de ring A10. In het visiedocument Koers 2025, een uitwerking van de structuurvisie Amsterdam 2040, is Haven-Stad aangewezen als gebied dat een groot deel van deze vraag moet faciliteren. Eind 2017 heeft de gemeenteraad de 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' vastgesteld. Deze strategie schetst het beeld van Haven-Stad op het gebied van o.a. stedenbouwkundige invulling, voorzieningen, duurzaamheid, identiteit én bereikbaarheid. Ook staat hierin de fasering van de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden, met daarbij de aantallen woningen en werkgelegenheid. De ontwikkelstrategie vormt de basis voor de nadere uitwerking van Haven-Stad in de verschillende deelgebieden. Milieueffectrapportage Haven-Stad is gelijktijdig met de Ontwikkelstrategie is het Milieueffectrapport (MER) Haven-Stad aangenomen door de gemeenteraad. In het MER staan onder meer de randvoorwaarden voor de bereikbaarheid om de ontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken. Deze vormen de basis voor de ontwikkelvisie en ook een belangrijk uitgangspunt van het mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid. De belangrijkste keuzes uit de MER hebben betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets, en het autogebruik wordt beperkt, loopt het wegennet vast en stagneert de transformatie.

Het bedrijventerrein Sloterdijk I verandert de komende jaren stap voor stap in een dynamische en duurzame wijk. Met bedrijven, woningen, horeca en voorzieningen om te ontspannen. In 2024 begonnen de eerste werkzaamheden in Sloterdijk I Zuid, de Contactbuurt. Het is een van de eerste gebieden die ontwikkeld wordt binnen Haven-Stad en voorliggend besluitgebied is daar onderdeel van. De aanzet hiervan is het strategiebesluit Sloterdijk I geweest, dat op 14 juni 2016 door het College van B&W is vastgesteld. De strategienota bevatte drie hoofddoelstellingen waaraan de nieuwe wijk moet voldoen. Dit zijn:

1. transformatie van het bedrijventerrein naar een woonwerkgebied met een hoog kwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu;
2. een betere aansluiting op de omgeving en
3. een geleidelijke en gefaseerde ontwikkeling.

De drie hoofddoelstellingen zijn vervolgens in een Investeringsnota uitgewerkt in specifieke ambities en kaders. Het programma waar dit besluitgebied ruimte aanbiedt voorziet in een woon-werkgebied met bedrijvigheid die verenigbaar is met wonen en geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met de visie Ruimte voor de Economie van Morgen. Het plan is concreet een uitwerking van de (hoofd)doelstellingen van de eerder genomen besluiten.

### 3.4.5 Hoogbouwbeleid

De gemeente Amsterdam heeft in juli 2024 het meest recente hoogbouwbeleid vastgesteld, te weten “Hoogbouwbeleid Amsterdam”. Dit hoogbouwbeleid maakt inzichtelijk waar hoogbouw mogelijk inpasbaar is en onder welke voorwaarden. Bovendien geeft het beleid handvatten voor de borging van de kwaliteit van hoogbouwinitiatieven op gebouwniveau. Deze kwaliteitseisen zijn cruciaal om goede hoge gebouwen te kunnen ontwikkelen, om beter op kwaliteit te kunnen sturen en kunnen bijdragen aan innovatieve oplossingen.

Nieuw in het Hoogbouwbeleid t.o.v. de Hoogbouwvisie (2011):

- Concretere regels voor hoogbouw in relatie tot de scheggen en het IJ waarbij het doel is om de weidsheid van het landschap te behouden.
- Uitgebreidere beschrijving van de stedenbouwkundige systematiek van gebieden, waaronder de AUP gebieden (Algemeen Uitbreidingsplan uit 1934) en de wijze waarop hoogbouw daar wel/niet ingepast kan worden.
- Een duidelijkere indeling in vier regimes met in ieder regime duidelijke regels zoals maximale bouwhoogten. Dit geeft, ten opzichte van de hoogbouwvisie, meer duidelijkheid en een totaaloverzicht van de (on)mogelijkheden voor hoogbouw in de hele stad.
- Aanscherping regels in het UNESCO werelderfgoed: Geen hoogbouw in het UNESCO werelderfgoed.
- Alle gebieden in Amsterdam waar al gebiedsontwikkeling plaatsvindt, zijn nu opgenomen in het beleid, bijvoorbeeld het Hamerkwartier, Zeeburgereiland, Amstel III en Haven-Stad.
- Geen toetsing meer door hoogbouwcommissie. De regels in het beleid zijn veel concreter en handzamer. Dit schept meer duidelijkheid vooraf, positioneert het beleid als een opgave in plaats van als een test en vergemakkelijkt de planvorming. Een verplichte inpassingsstudie is toegevoegd aan het proces van hoogbouwontwikkeling.
- Nieuw onderdeel van het beleid: vuistregels op niveau van het gebouw om echt goede gebouwen te maken die lang mee gaan.

In het beleid zijn vier regimes opgenomen voor hoogbouw, te weten:

1. Ja, gebieden geschikt voor hoogbouw
2. Soms, op specifieke plekken
3. In principe nee
4. Nee

Onderstaand figuur betreft een uitsnede van de interactieve kaart bij het hoogbouwbeleid. Daaruit is op te maken dat het plangebied waar dit TAM-omgevingsplan betrekking op heeft, behoort tot een gebied waar “Hoogbouw in principe is toegestaan”.




*Figuur 7: Uitsnede interactieve kaart bij Hoogbouwbeleid.*

**Besluitgebied**

Zoals al blijkt uit bovenstaand figuur is hoogbouw binnen het plangebied in principe toegestaan. Daarbij geldt dat in de Investeringsnota over hoogtes het volgende is beschreven:

*"De bebouwing krijgt een compact stedelijk karakter. Met straatwanden die worden gevormd door bouwblokken met een basishoogte van 20 tot 30 meter. Daarboven is sprake van hoogbouw van 45 meter. Incidenteel en verspreid gesitueerd komen torens tot maximaal 60 meter hoog".*

Het plan waar voorliggend TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt is getoetst aan de vuistregels uit het Hoogbouwbeleid. In dit hoogbouwbeleid zijn 11 vuistregels geformuleerd. Bijlage 3 bij dit TAM-omgevingsplan is aangegeven in hoeverre voldaan wordt aan deze vuistregels of hoe hier bij de verdere planvorming invulling aan gegeven kan worden. Vooruitlopend daarop kan geconcludeerd worden dat het initiatief op hoofdlijnen voldoet aan de spelregels uit het Hoogbouwbeleid. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt in overleg met het bevoegd gezag gewerkt aan het VO en DO, waarbij rekening wordt gehouden met de van toepassing zijnde spelregels.

### 3.4.6 Bedrijvenstrategie

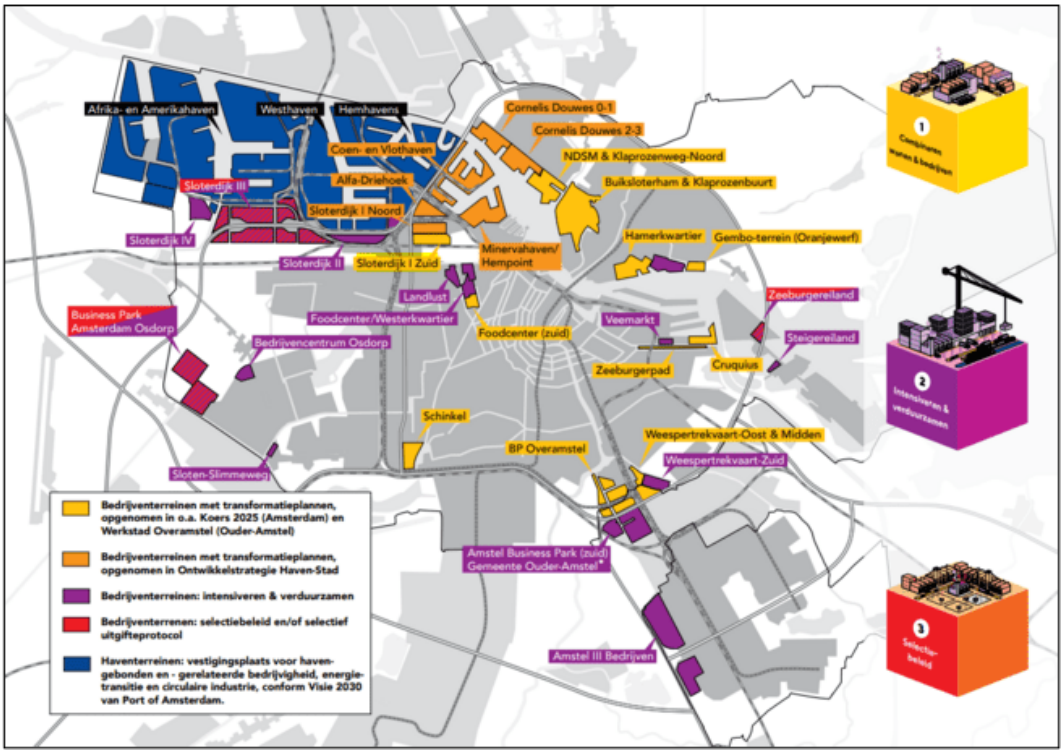
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft op 15 april 2020 de Bedrijvenstrategie 2020-2030 'Amsterdam Duurzaam Productief' vastgesteld. Het doel van het college is om in Amsterdam voldoende ruimte te houden voor productie en bevoorrading van de stad (o.a. bedrijven in maakindustrie, ambachten, stadslogistiek, groothandel en reparatie). De komende jaren gaat de gemeente de ruimte op bedrijventerreinen beter inzetten, zodat meer bedrijven zich kunnen vestigen. Daarnaast wordt 500.000 $m^2$ aan bedrijfsruimte ontwikkeld in nieuwe stedelijke wijken, waar wonen en bedrijvigheid samen kunnen gaan.

**Besluitgebied**

De Bedrijvenstrategie kent vier doelstellingen/speerpunten:

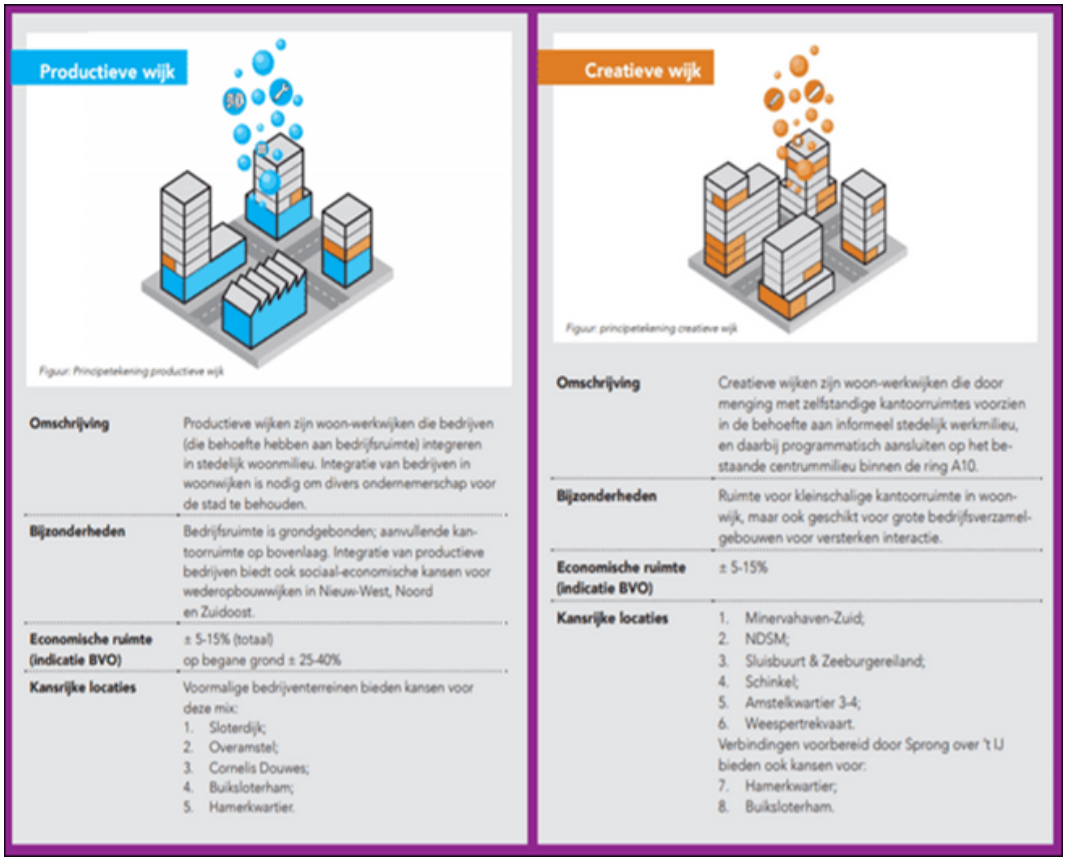
1. maximaal de kansen benutten om bedrijvigheid en wonen te combineren,
2. het bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen,
3. selectief omgaan met de laatste vrije kavels op bedrijventerrein,
4. een regionale aanpak voor bedrijfslocaties.

In onderstaand figuur zijn de speerpunten uit de bedrijvenstrategie per locatie weergegeven.




*Figuur 8: Speerpunten per locatie (bron: Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020 – 2030).*

Sloterdijk I Zuid is daarbij aangewezen als een 'Bedrijventerrein met transformatieplannen'. In onderstaand figuur zijn de beschrijvingen van de zogeheten productieve en creatieve wijken weergegeven. Als kansrijke locaties voor deze wijken is Sloterdijk benoemd als productieve wijk.




*Figuur 9: Beschrijving productieve en creatieve wijk (bron: Bedrijvenstrategie Amsterdam 2020 – 2030).*

Productieve wijken zijn woon-werkwijken die bedrijven (die behoefte hebben aan bedrijfsruimte) integreren in stedelijk woonmilieu. Integratie van woonwijken is nodig om divers ondernemerschap voor de stad te behouden. Binnen Blok 1 Zuid, als onderdeel van Sloterdijk I Zuid, worden diverse functies toegestaan (en gerealiseerd), waaronder een niet-woonprogramma, zoals bedrijven. Hiermee wordt voorzien in de behoefte aan bedrijfsruimte. Het plan biedt tevens ruimte om het huidig gebruik van het plangebied te realiseren binnen de herontwikkeling van het gebied. De nieuwe wijk wordt op een dusdanige manier gerealiseerd dat wonen en werken naast elkaar kunnen bestaan. Dit is in lijn met de doelstellingen uit de Bedrijvenstrategie 2020 – 2030.

### 3.4.7 Woonagenda 2025 (2017)

Voor welke uitdagingen staat Amsterdam tot 2025 op het terrein van wonen? De Woonagenda 2025 geeft hier antwoord op. De Woonagenda 2025 is een kader stellend, richtinggevend en praktisch document voor het woonbeleid tot 2025. Op 19 juli 2017 is de Woonagenda 2025 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de Woonagenda staat beschreven hoe het Amsterdamse college wil blijven investeren in een stad waar voldoende woningen zijn voor alle Amsterdammers, de woningen duurzaam en van goede kwaliteit zijn en betaalbaar voor de Amsterdammers die erin wonen of gaan wonen. De Woonagenda zet in op voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025 en brengt in kaart waar de huidige woningmarkt te kort schiet, wat er nu reeds aan gedaan wordt en welke aanvullende acties nodig zijn. Er zijn 25 acties geformuleerd. Voor het uitgangspunt 'voldoende woningen' is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. De meest in het oog springende actie is het nieuwe stedelijke uitgangspunt voor de woningbouwprogrammering: 40% gereguleerde huur (sociale huur), 40% middeldure huur en koop en 20% dure huur en koop. Er zijn spelregels opgesteld om de programmering van 40-40-20 op een goede wijze toe te passen in projecten. Als de woningvoorraad hierdoor beter aansluit bij de woningbehoefte, is het belangrijk dat deze woningen ook bewoond worden door de huishoudens die hierop zijn aangewezen.

**Besluitgebied**

De voorgenomen ontwikkeling die dit TAM-omgevingsplan mogelijk maakt, voorziet onder meer in de realisatie van maximaal 850 woningen. Hiermee wordt voorzien in een deel van de kwantitatieve behoefte die aanwezig is conform de Woonagenda 2025: hieruit volgt immers dat de gemeente tot 2025 de ambitie heeft om circa 50.000 extra woningen te realiseren. Groenvisie 2020-2050

### 3.4.8 Groenvisie 2020-2050

De Groenvisie 2020-2050 is op 21 december 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. De Groenvisie schetst een beeld van Amsterdam als groene stad en hoe dit zich tussen nu en 2050 verder kan ontwikkelen. Groen is essentieel voor sociaal welzijn, recreatie, klimaatadaptatie (voorkomen hittestress, wateropvang), gezondheid en biodiversiteit. Door de opgave om de stad te verdichten met nieuwe woningbouw, en de opgaves rondom energie en mobiliteit, wordt het drukker in de open ruimte. Tegelijk groeit de behoefte om dichtbij de woning gebruik te maken van een prettige groene ruimte. Gezien het belang van groen, mogen de stedelijke opgaven niet ten koste gaan van de groene ruimte en de kwaliteit daarvan. Waar mogelijk, wordt meer groen gemaakt en het bestaande groen beter benut. Het groen draagt aan zoveel mogelijk opgaven bij. Een groennorm geeft aan hoeveel groen er minimaal in een stad of buurt moet zijn, voor een leefbare omgeving. In 2018 zijn voor het eerst groennormen opgesteld als onderdeel van de ?Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen?. Deze worden gebruikt bij nieuwe stedenbouwkundige plannen en daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebruiksgroen en ecosysteem groen. Op die manier worden nieuwe buurten vanaf de aanleg ingericht op basis van de groennorm. De groennorm geldt echter ook voor bestaande buurten. Op basis van de groennorm wordt het beleid voor nieuw en/of beter groen in de bestaande stad gerealiseerd. De natuur moet een volwaardige plek hebben in de stad. Gestreefd wordt naar een optimale lokale biodiversiteit en natuurwaarden door het natuurinclusief bouwen, ontwerpen, inrichten en beheren van de openbare en private buitenruimten.

De hoofdpunten van de Groenvisie zijn kort samengevat:

- Groene routes van voordeur tot landschap: In 10 minuten wandel je naar een park, in 15 minuten fiets je naar het landschap;
- Groen tenzij: Waar het kan vervangen we verharding door groen voor een prettige, gezonde en natuurlijke leefomgeving met ruimte;

- Gezonde straat- en pleinbomen: We planten bomen die groot en oud kunnen worden;
- Openbaar en toegankelijk groen: Volkstuinparken, sportparken en schooltuinen worden toegankelijker voor meer mensen;
- Samenwerken: Het aanleggen en beheren van groen doen we samen met bewoners, organisaties en bedrijven;
- Meer biodiversiteit: Door natuurinclusief te bouwen, te ontwerpen, in te richten en te beheren;
- Parkconci?rges: In elk park is een parkconci?rge, aanspreekbaar voor vragen van bewoners en bezoekers;
- Groen is gevarieerd: In het groen is voor ieder wat wils. Zo heeft bijvoorbeeld elk stadspark een eigen karakter;
- Nieuw bos en parken: Er komt een nieuw stadsbos en er komen nieuwe stadsparken;
- Landschapsparken: In het landschap direct om de stad cre?ren we ruigere natuur, voedselbossen en meer mogelijkheden voor bewegen.

**Besluitgebied**

Door stijgende temperaturen neemt het aantal hittegolven toe, vooral in stedelijke gebieden, waar het hitte-eilandeffect optreedt. De plannen voor de omgeving van Sloterdijk I Zuid zijn om het gebied te verstedelijken. Hierdoor zal het hitte-eilandeffect versterken, wat zonder maatregelen leidt tot verhoogde gezondheidsrisico's, vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen en mensen met hart- en vaatziekten.

In Sloterdijk I Zuid, waaronder voorliggend besluitgebied worden gerichte maatregelen genomen om hittestress te verminderen en het gebied klimaatadaptiever te maken. Een belangrijk onderdeel van deze aanpak is het vergroenen van de openbare ruimte. Zo worden er op strategische plekken nieuwe bomen geplant, die in de toekomst voor schaduw en verkoeling zorgen. Daarnaast worden ? waar mogelijk ? grasoppervlakken gerealiseerd, die niet alleen helpen bij het verlagen van de omgevingstemperatuur, maar ook bij het verbeteren van de waterinfiltratie. Ook op de daken wordt vergroening toegepast: waar het haalbaar is, worden groene daken aangelegd. Deze daken dragen bij aan het vasthouden van regenwater, verbeteren de isolatie van gebouwen en zorgen voor extra verkoeling in de stedelijke omgeving. In het besluitgebied is ruim voldoende aandacht voor groen.

Daarnaast biedt het plan ruimte aan groene daken, groene balkons, groene binnenplaatsen en paden. In hoofdstuk 13 en 18 wordt hier nader op ingegaan. Op deze manier wordt via groene, publieke ruimtes aangesloten op de Hoofdgroenstructuur en het Westerpark. Op de hoofdgroenstructuur ten oosten van het plangebied wordt nader ingegaan in hoofdstuk 15 van voorliggend TAM-omgevingsplan.

### 3.4.9 Investeringsnota Sloterdijk 1 Zuid

Met Sloterdijk I Zuid wordt een nieuwe woonwerkwijk aan de stad toegevoegd. Sloterdijk I Zuid maakt deel uit van Sloterdijk I, dat ten westen grenst aan de ring A10, ten zuiden aan het treinspoor Amsterdam-Haarlem, ten oosten aan de Spaarndammerbuurt en ten noorden aan de Alfadriehoek en de Coen- en Vlothaven. Dwars door het gebied loopt de Transformatorweg, die Sloterdijk I verdeelt in een noordelijk en een zuidelijk deel.

De investeringsnota Sloterdijk I Zuid gaat specifiek over het zuidelijk deel. Het is een uitwerking van de strategienota Sloterdijk I, in 2016 vastgesteld door het College van B&W. De strategienota bevat drie kernambities waaraan Sloterdijk I moet voldoen. Sloterdijk I zal:

1. de komende jaren transformeren van bedrijventerrein naar een woonwerkgebied met een hoog kwalitatief en aantrekkelijk leefmilieu;
2. beter aansluiten op de omgeving;
3. geleidelijk en gefaseerd ontwikkelen met woningbouw wat betreft het zuidelijk deel.

De acht ambities voor Sloterdijk I Zuid, zoals toegelicht in de investeringsnota zijn:

1. Intensieve stad

De stad groeit binnen haar eigen grenzen door te verdichten en intensiever te bouwen zo ook Sloterdijk I Zuid. De bebouwing gaat van middelhoog tot enkele torens, met veel aandacht voor groene, openbare ruimte en een aangenaam verblijfsklimaat op straatniveau. De wijk kent een goede menging van functies en profiteert ook nog eens van de grootstedelijke voorzieningen in nabije gebieden, zoals binnenstad, omliggende stadswijken en -parken en de toekomstige deelgebieden van Haven-Stad.

2. Groene stad

Sloterdijk I Zuid wordt een groene wijk. Groene daken, groene balkons, groene binnenplaatsen en paden zijn belangrijke kenmerken van de nieuwe ontwikkeling. De bebouwing is bereikbaar via groene, publieke ruimtes die aansluiten bij de Hoofdgroenstructuur en bij het Westerpark.

3. Ongedeelde stad

Sloterdijk I Zuid wordt een wijk voor iedereen. Een duurzaam gemengde, ongedeelde samenleving. Met een evenwichtige balans in woninggroottes en financieringscategorieën. Voor ieder wat wils. Betaalbaarheid en doorstroming vanuit omliggende wijken zijn belangrijke uitgangspunten.

4. Duurzame stad

Sloterdijk I Zuid wordt een duurzame wijk. Alle elementen van de wijk zijn aanpasbaar op snelle veranderingen op het gebied van energie, afval, water, mobiliteit en technologie – dat maakt de wijk toekomstgericht.

5. Bereikbare stad

Om de stad bereikbaar (en gezond) te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een (zeer) lage parkeernorm en de wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en op termijn de metro. Parkeren is in principe niet op straat, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten (zoals deelconcepten) worden van begin af aan gerealiseerd.

6. Woonwerk stad

Sloterdijk I Zuid biedt ruimte aan wonen en werken. Betaalbare bedrijfsruimtes zijn onderdeel van het niet-woonprogramma. Er is een pakket aan voorzieningen dat past bij de behoefte van de bewoners en ondernemers. Gebouwen kunnen in de toekomst worden aangepast aan een ander gebruik. De wijk is levensloopbestendig.

7. Gezonde stad

Sloterdijk I Zuid is een wijk voor alle mensen die er wonen, werken en recreëren, met veel aandacht voor gezondheid. Zorg- en welzijnsvoorzieningen zijn veilig bereikbaar en toegankelijk voor iedereen. De wijk is ingericht op bewegen en faciliteert hiermee in een gezonde levensstijl.

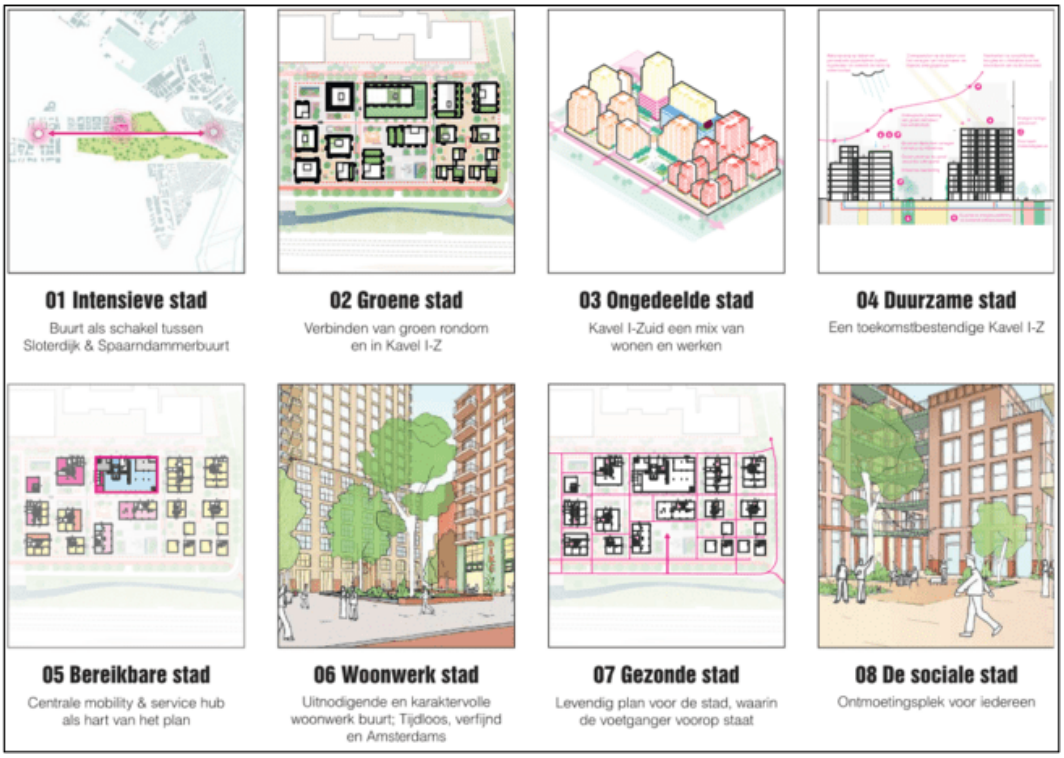
8. Sociale stad

De hoogwaardig ingerichte en goed onderhouden omgeving – bebouwd en onbebouwd – draagt bij aan een prettige en aangename woonomgeving. Gemeente eigenaren, gebruikers en bewoners werken samen aan een sociaal netwerk.

De acht ambities zoals toegelicht in de investeringsnota, hebben de basis gevormd voor het plan in het visiedocument. De uitgangspunten uit het visiedocument zijn vervolgens verder uitgewerkt in een structuurontwerp. De uitwerking hiervan wordt hieronder kort beschreven en is vervolgens in onderstaand figuur visueel weergegeven.

1. Intensieve stad: Kavel I-Zuid vormt een schakel tussen Sloterdijk en de Spaarndammerbuurt door een gradiënt in korrelgrootte en pleinen die beide gebieden verbinden.

2. Groene stad: Kavel I-Zuid ligt aan twee groenstructuren en integreert groen via pleinen, gevelgroen en een gevarieerd daklandschap.
3. Ongedeeld stad: Kavel I-Zuid combineert wonen en werken met twee sferen: stedelijke levendigheid, waarbij commerciële en werk plinten diagonaal door het plan lopen, en een intieme woonsfeer.
4. Duurzame stad: De duurzaamheidsambities van de gemeente zijn leidend in het plan.
5. Bereikbare stad: Het hart van het plan is de mobilieitshub, waar centrale functies samenkomen en een sociale en functionele kern vormen.
6. Woonwerk stad: De verbinding tussen Sloterdijk I Zuid en de Spaarndammerbuurt komt tot uiting in de architectuur: een verfijnde, robuuste woonwerkbuurt.
7. Gezonde stad: De doorwaadbaarheid en de verspreide plaatsing van het programma stimuleren beweging binnen het plan, waarbij de levendigheid zich concentreert langs de diagonaal.
8. De sociale stad: Het plan combineert een stedelijke en een intieme wereld, waardoor ruimte ontstaat voor zowel een intiemer gemeenschapsgevoel als een sociaal openbaar karakter.




*Figuur 10: Reflectie op de acht gemeentelijke ambities (bron: SO Setboek Kavel I -Zuid, JVST).*

Deze ambities worden weerspiegeld in de verschillende programmaonderdelen die in het plan zijn opgenomen. Door de intensieve stad te combineren met groene elementen, zorgt Blok 1 Zuid voor een evenwichtige integratie van bebouwde en onbebouwde ruimtes. Dit draagt bij aan een prettige en aangename woonomgeving waarin stedelijke levendigheid en intieme woonsferen samenkomen. Daarnaast wordt de duurzaamheid gewaarborgd door de inzet van een mobiliteitshub, die het hart van het plan vormt. Dit biedt centrale functies en creëert een sociale en functionele kern. De combinatie van wonen en werken in Blok 1 Zuid, met nadruk op de levendigheid langs de diagonaal, versterkt de verbinding tussen Sloterdijk en de Spaarndammerbuurt. Ten slotte zorgt de gezonde stad voor doorwaadbaarheid en stimulans van beweging binnen het plan, terwijl de sociale stad ruimte biedt voor zowel een hecht gemeenschapsgevoel als een sociaal openbaar karakter. Kortom, dit programma geeft concreet invulling aan de acht ambities die in de investeringsnota zijn beschreven, wat resulteert in een integrale en duurzame ontwikkeling van het gebied. In de regels van dit TAM-omgevingsplan is het volgende (maximale) programma opgenomen:

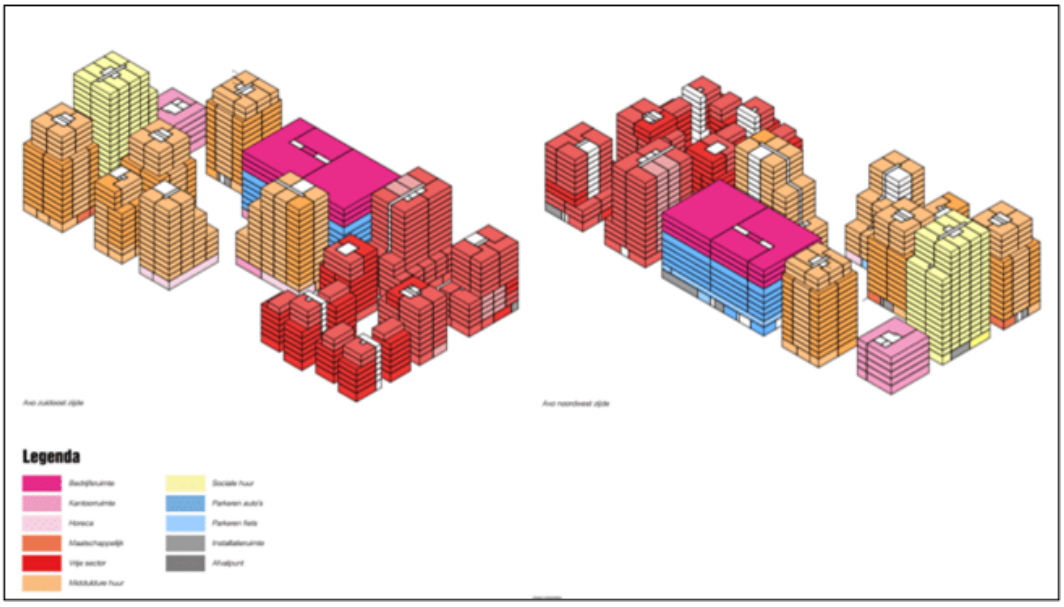
- 850 woningen;
- 10.000 $m^2$ niet-woonprogramma waaronder 8.500 $m^2$ bedrijven, 2.500 $m^2$ bvo kantoor, maximaal 500 $m^2$ horeca en eveneens voor sportvoorzieningen en maximaal 400 $m^2$ bvo maatschappelijk (waarvan 200 m2 bestemd voor zorgwoning), waarbij geldt dat het geheel aan voorgenoemde functies niet meer dan 10.000 $m^2$ bvo betreft.

# Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

## 4.1 Ruimtelijk functionele aspecten

Zoals in voorgaande hoofdstukken beschreven biedt het plan ruimte aan maximaal 850 woningen (circa 74.000 $m^2$ bvo) en een overig programma van circa 10.000 $m^2$ bvo. Het overige programma bestaat uit bedrijfsruimte (bandbreedte van 6.000 tot en met 8.500 $m^2$ bvo), kantoor (2.500 $m^2$ bvo), horeca (500 $m^2$ bvo), sportvoorzieningen (500 $m^2$) en maatschappelijk en meer specifiek een buurtkamer en behandelwoonlocatie (400 $m^2$ bvo). De exacte invulling van het plan is vooralsnog onbekend. Dit geldt ook voor de verdeling van functies over de verschillende bouwblokken. Wel geldt dat in het midden van het plangebied een mobiliteitshub gerealiseerd wordt, waarin onder andere ook de technische installaties voorzien zijn, het auto- en fietsparkeren evenals bedrijfsruimte.

De oostzijde van het plangebied bestaat voornamelijk uit woningen. Aan de westzijde van het plangebied is eveneens woningbouw voorzien in combinatie met commerciële functies (waaronder horeca) in de plint. Ook is hier een blok voorzien voor de kantoorruimte. In de regels van het omgevingsplan zijn al deze gebruiksdoelen binnen het gehele plangebied toegestaan een en ander ten behoeve van de gewenste flexibiliteit in de verdere uitwerking van het plan. Daar waar nodig vanuit 'een evenwichtige toedeling van functies aan locaties' (etfal) zijn bepaalde functies uitgesloten of juist enkel toegestaan. Het een en ander is ter impressie in onderstaand figuur weergegeven.




*Figuur 11: Impressie beoogd programma verdeeld binnen het besluitgebied. (bron: SO Setboek Kavel I -Zuid, JVST).*

Zoals al eerder beschreven vormt de zogenoemde 'diagonaal' de basis voor de programmatische verdeling in het gebied. Blok 1 Zuid is een woonwerkbuurt waarin naast wonen, ook ruimte is voor aanvullend programma zoals bedrijfsruimte, kantoren, commerciële voorzieningen (horeca) en maatschappelijke voorzieningen in de vorm van een buurtkamer en behandel- woonlocatie.

Al het niet-woonprogramma is gepositioneerd aan de diagonale as in het plan, waarbij de bedrijfsruimte en kantoorruimte aan het entreeplein zijn geplaatst, grenzend aan het Contactplein. De kleinschaligere functies van commerciële en maatschappelijke aard bevinden zich op de begane grond aan het plein dat

grenst aan het Dijkpark. Daarnaast is het plan in zijn geheel zelfvoorzienend en biedt het voldoende ruimte voor parkeren, fietsparkeren, afvalinzameling, pakketpunten en technische installaties. Hierbij is gekozen voor een centrale aanpak, waarbij we zoveel mogelijk van het bovenstaande programma onderbrengen in een mobilitetshub, centraal gepositioneerd in het plan.

## 4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Het huidig programma biedt ruimte aan in totaal 19 gebouwen. Deze gebouwen variëren niet alleen in afmeting en hoogte, maar ook in functie. Het grootste gedeelte van het programma bestaat uit woningen. Daarnaast komt bedrijvigheid terug in het plan, aangevuld met kantoren, horeca en maatschappelijke functies. Daarnaast worden de parkeerplaatsen voor auto's, fietsen, afvalverzameling en installaties inpandig ingepast in het plan binnen de mobiliteitshub.

Naast de gebouwen is het resterende deel van het terrein openbaar toegankelijk, met prioriteit voor voetgangers en een beperkte rol voor autoverkeer. Gezien de hoogwaardige groene omgeving rondom het perceel is bewust gekozen voor een stedelijke invulling met een relatief hoog aandeel verharding. Hierdoor blijven de bestaande groenstructuren behouden en goed zichtbaar. Het plangebied neemt een strategische positie in als schakel tussen de informele atmosfeer van het Westerpark en het meer stedelijke karakter van Sloterdijk. Binnen het plan komen beide sferen samen; de stedelijke ambiance van de Contactweg en het Contactplein verbindt zich via een diagonale as met het Dijkpark. Tegelijkertijd brengen het Dijkpark en de aanwezige dijk op twee punten hun informele sfeer het gebied binnen. De functies aan de plint zijn afgestemd op deze wisselwerking: het woonprogramma bevindt zich bij voorkeur in het informele deel, terwijl niet-woonfuncties juist in het stedelijke segment zijn gepositioneerd. Deze programmatische indeling versterkt de identiteit van beide sferen binnen het plan.

Bij de verdere uitwerking van de plint wordt zorgvuldig nagedacht over de plaatsing en oriëntatie van verschillende entreetypen. Om levendigheid in het stedelijke deel te stimuleren, zijn de meeste hoofdentrees van de woningen – naast de niet-woonfuncties in de plint – georiënteerd op de stedelijke wereld. De private entrees bevinden zich hoofdzakelijk in het informele gedeelte. Zowel pleinen als straten worden op deze manier geactiveerd, met als doel een dynamisch plan te realiseren dat sociale controle en zichtbaarheid op straat bevordert.



*Figuur 12: Projectie van het besluitgebied met het concept van de stedelijke en intieme wereld.*

In het plan wordt de parkeerbehoefte efficiënt geïntegreerd via een centrale multimodale buurthub, die het gehele plangebied en al zijn functies ondersteunt. Deze hub zorgt ervoor dat het gebied autoluw blijft, doordat voertuigen direct vanaf de Contactweg de parkeergarage kunnen inrijden. In de regels van het omgevingsplan is geborgd dat de ontsluiting van de mobiliteitshub uitsluitend is toegestaan aan de noordzijde.

*Parkzijde – kleinschalig karakter*
Het verkavelings- en volumeconcept balanceert tussen kleinschaligheid en grootschaligheid, met een nadruk op de kleinschalige elementen aan de zijde van het Dijkpark. De kleinere korrel van de gebouwen in dit gebied zorgt voor een intiemer woonklimaat en sluit goed aan bij de nabijgelegen structuren en atmosfeer van het Westerpark en de Spaarndammerbuurt. Dit creëert een zachte overgang naar het groen en versterkt de verbinding met de bestaande stedelijke context, wat de leefbaarheid en beleving van de omgeving bevordert.

*Contactwegzijde – grote korrel*
Aan de kant van de Contactweg wordt de schaal vergroot, wat bijdraagt aan de overgang naar de meer stedelijke context van Sloterdijk Zuid. De grotere korrel van de gebouwen aan deze zijde maakt een stedenbouwkundige relatie mogelijk met het Contactplein en versterkt de verbinding met het grotere stedelijke netwerk van

Sloterdijk Zuid. Deze grootschaligheid biedt ruimte voor levendigheid en dynamiek, waardoor het plan zowel kleinschalige als grootschalige stedelijke elementen combineert en een brug slaat tussen de verschillende gebieden.

# Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

## 5.1 Wetgeving

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Omgevingswet (afdeling 16.4) en het Omgevingsbesluit (hoofdstuk 11) met bijlage V. In afdeling 16.4 Omgevingswet is onderscheid gemaakt tussen de MER en de m.e.r.-beoordeling voor plannen en programma's (paragraaf 16.4.1) en tussen de MER en de m.e.r.-beoordeling voor projecten (paragraaf 16.4.2). In bijlage V van het Omgevingsbesluit is de aanwijzing van de m.e.r-(beoordelings-)plichtige projecten en besluiten geregeld. In bijlage V zijn verschillende kolommen opgenomen. Zo bevat kolom 1 in samenhang met kolom 2 van bijlage V Omgevingsbesluit de projecten waarvoor een project-MER moet worden gemaakt. Kolom 1 in samenhang met kolom 3 van bijlage V Omgevingsbesluit bevat de projecten waarvoor een project-m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. De besluiten waarvoor de projectMER-plicht of de project-m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, zijn aangewezen in kolom 4 van bijlage V Omgevingsbesluit. In kolom 4 wordt onder 'het omgevingsplan' ook 'de omgevingsplanactiviteit' verstaan (art. 11.6 lid 3 Omgevingsbesluit). Indien een ontwikkeling bijvoorbeeld kwalificeert als een stedelijk ontwikkelingsproject, is een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. Er dient in dat geval te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

De initiatiefnemer van een m.e.r.-beoordelingsplichtig project moet zijn voornemen schriftelijk mededelen aan het bevoegd gezag (zie ook Omgevingsbesluit artikel 11.10). De mededeling is vormvrij, wel zijn er eisen aan de inhoud. In de praktijk staat de informatie vaak in een aparte notitie (aanmeldnotitie). In deze mededeling staat de informatie die het bevoegd gezag nodig heeft om te bepalen of de initiatiefnemer een MER moet maken. De mededeling en aanvraag kunnen tegelijkertijd, het verzoek om de m.e.r.-beoordelingsbeslissing is dan onderdeel van de aanvraag. Het is ook mogelijk om eerst te verzoeken om een m.e.r.-beoordelingsbeslissing, en daarna de aanvraag te doen.

Het bevoegde gezag beslist binnen zes weken of sprake is van aanzienlijke milieueffecten en neemt die beoordeling op in de te verlenen omgevingsvergunning (artikel 11.11 Omgevingsbesluit).

## 5.2 MER/m.e.r.-beoordeling

Het besluitgebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Sloterdijk I Zuid en Haven-Stad. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 en in Koers 2025 is Haven-Stad aangewezen als transformatiegebied. Door dit gebied te transformeren naar een hoogstedelijk gemengd gebied kan een belangrijke bijdrage geleverd worden aan de woningbouwbehoefte (tot 70.000 woningen) en de verdere groei van het aantal arbeidsplaatsen. Zo ontstaat als het ware een stad in een stad met een omvang van meer dan 100.000 inwoners, die in een duurzame aantrekkelijke en gezonde leefomgeving kunnen wonen, werken en recreëren. Vanwege de omvang van de transformatieopgave van Haven-Stad is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld (Bijlage 1 MER Haven-Stad (Hoofdrapport) en Bijlage 2 MER Haven-Stad (bijlagen). In het MER zijn de gevolgen van de ontwikkeling op het milieu in beeld gebracht. Het MER geeft inzicht in de benodigde keuzes, randvoorwaarden en spelregels om de transformatie naar hoogstedelijk gemengd gebied mogelijk te maken. Dit is vastgelegd in een visie leefomgevingskwaliteit en bijbehorend gebiedsgericht spelregelkader voor Haven-Stad. Het MER Haven-Stad is met het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte 'Sloterdijk I Mediacollege' in 2017 ter inzage gelegd, omdat dit bestemmingsplan het eerste ruimtelijke plan was dat voorzag in de transformatie naar hoogstedelijk gemengd woon- en werkgebied. Het plangebied waar voorliggende motivatie betrekking op heeft maakt onderdeel uit van de programmatische uitgangspunten voor het MER Haven-Stad.

Uit de resultaten van het MER volgen vele waarden, aandachtspunten en belemmeringen die van invloed zijn op de transformatiemogelijkheden in Haven-Stad. Daarbij gaat het onder meer om milieucontouren vanwege geluid, geur en externe veiligheid, maar bijvoorbeeld ook om archeologische verwachtingswaarden en waardevolle groenstructuren. De relevante waarden, aandachtspunten en belemmeringen zijn vastgelegd op een leefomgevingsfoto.

In het MER Haven-Stad zijn aan de hand van dashboards diverse hoofdkeuzes inzichtelijk gemaakt die nodig zijn om de beoogde transformatie van Haven-Stad naar hoogstedelijk gemengd gebied mogelijk te maken. De belangrijkste keuze heeft betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets en het autogebruik/-bezit wordt beperkt loopt het wegennet relatief snel vast en stagneert de transformatie. Om te komen tot de benodigde 'mobiliteitsshift' is het nodig om stapsgewijs (gekoppeld aan moment transformatie) de volgende maatregelen te treffen:

- optimaal faciliteren fietsverkeer door aanleg snelle fietsverbindingen in alle richtingen;
- hanteren van maximale parkeernorm van 0,2 voor woningbouw;
- realiseren hoogwaardige busverbindingen naar het centrum en in Noord;
- ontvlechten autoverkeer: afwaarderen Transformatorweg, opwaarderen Nieuwe Hemweg;
- beperken parkeren op straat en autoluw maken noord-zuid verbindingen;
- stimuleren van gedeeld autogebruik;
- realiseren collectieve parkeergarage(s)/transferia nabij de Ring A10;
- uitbreiden metronetwerk of toevoegen gelijkwaardige HOV-verbindingen: sluiten kleine metroring van Isolatorweg naar Centraal Station en aanleg metro in Noord richting Zaanstad;
- invoeren pontverbindingen tussen noordelijk en zuidelijk deel Haven-Stad.

Op grond van de leefomgevingsfoto waarop de relevante waarden, aandachtspunten en belemmeringen zijn vastgelegd blijkt dat de volgende aspecten (mogelijk) relevant zijn voor voorliggend besluitgebied: cultuurhistorie, externe veiligheid, geluid, geur, hoogbouw, milieuzonering, trillinghinder en water.

In navolgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de resultaten van de leefomgevingsfoto en de resultaten uit het MER Haven-Stad en het spelregelkader voor zover van toepassing. Daarop wordt opgemerkt dat het spelregelkader MER Haven-Stad en bijbehorende leefomgevingsfoto op onderdelen

niet meer actueel is. Voorliggend plan is getoetst en beoordeeld aan de actuele wet- en regelgeving en beleid.

# Hoofdstuk 6 Verkeer en vervoer

Het Rijk is verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en de instandhouding van de hoofdinfrastructuur. Het Rijk bewaakt de samenhang en het functioneren van de netwerken vanuit internationaal, nationaal en regionaal perspectief. Voor bepaalde onderdelen van het netwerk, of bepaalde thema's (bijvoorbeeld verkeersveiligheid) kan de uitwerking nadrukkelijk wel op regionaal niveau plaatsvinden.

## 6.1 Bereikbaarheid auto, OV en fiets

**Beleidskader**

**Beleidskader Mobiliteit 'Verbinden in Verscheidenheid'**

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van veertien gemeenten dat sinds 1 januari 2017 is opgericht als opvolger van stadsregio Amsterdam. De Vervoerregio Amsterdam werkt onder meer aan de verbetering van de bereikbaarheid. Op 31 oktober 2023 heeft de regioraad van de Vervoerregio het nieuwe beleidskader 'Verbinden in Verscheidenheid' vastgesteld.

Het Beleidskader Mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio Amsterdam. Het geeft de doelen van Vervoerregio Amsterdam weer en geeft richting aan alle activiteiten, uitgaven en de keuzes die de vervoerregio daarbij moeten maken.

Het beleidskader is opgedeeld in twee documenten. Het Beleidskader Mobiliteit deel A: deze visie beschrijft de lange termijnvisie op mobiliteit en bereikbaarheid. In Beleidskader Mobiliteit deel B is de visie dieper uitgewerkt en gaat de vervoerregio in op de keuzes die ze maken.

**Het beleidskader Mobiliteit Deel A: visie**

De Vervoerregio Amsterdam verbindt veertien gemeenten en samen met deze gemeenten wordt gewerkt aan een regio waar mensen zich prettig en vlot kunnen verplaatsen. Het beleidskader mobiliteit is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft de doelen weer en geeft richting aan alle activiteiten, uitgaven en de keuzes die de Vervoerregio daarbij moet maken. De Vervoerregio heeft vijf samenhangende doelen:

- *Bereikbaarheid*

Optimale bereikbaarheid voor alle bewoners. De definitie van bereikbaarheid wordt verbreed naar 'de mogelijkheden voor iedereen om binnen redelijke tijd en tegen redelijke kosten en op een prettige en soepele manier de plaatsen te bereiken waar men wil zijn'.

- *Inclusiviteit*

Iedereen moet kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten, ongeacht leeftijd, fysieke of mentale gesteldheid, sociaaleconomische status of waar diegene vandaan komt.

- *Duurzaamheid*

Er wordt gewerkt aan een CO2-neutraal mobiliteitssysteem, het verminderen van stikstof uitstoot, verminderd grondstoffenverbruik, verminderde invloed van ons mobiliteitssysteem op het milieu, het voorkomen van de verslechtering van de biodiversiteit en klimaatadaptatie.

- *Verkeersveiligheid*

Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in het verkeer stijgt. De Vervoerregio Amsterdam wil in 2050 zo dicht mogelijk bij het doel van nul verkeersdoden en ernstig gewonden komen. Door meer op

risico's te sturen, is de wens om op korte termijn een trendbreuk te realiseren en de stijging om te zetten in een daling door de aanpassing van de wegen en het gedrag van de verkeersdeelnemer.

- *Gezondheid*

Met de juiste mobiliteitsoplossingen en -keuzes wordt positief bijgedragen aan de fysieke en mentale gezondheid. Dat kan door mensen aan te moedigen meer voor actieve manieren van vervoer (lopen, fietsen) te kiezen. Ook wordt toegewerkt toe naar minder uitstoot van schadelijke stoffen, minder geluid en zo min mogelijk stress.

**Het beleidskader Mobiliteit Deel B: uitwerking**

Omdat de gebieden binnen de Vervoerregio erg van elkaar verschillen, verschilt de aanpak ook per gebied. Allereerst wordt onderscheid gemaakt tussen vijf gebiedstypen: (A) Metropolitaan centrum stedelijk; (B) Centrum stedelijk; (C) Stedelijk woon-werkgebied; (D) Landelijk wonen en recreëren; en (E) Logistieke kerngebieden. Ieder gebiedstype vraagt om een andere invulling van de mobiliteit volgens het STOMP- principe. Voor ieder gebiedstype is bepaald welke vervoerswijzen de Vervoerregio wil stimuleren, faciliteren, accepteren of juist ontmoedigen. Hubs zorgen ervoor dat men kan overstappen tussen vervoerswijzen en je zo tussen verschillende typen gebieden kunt verplaatsen.

Er wordt uitgegaan van vijf doelen: bereikbaarheid, inclusiviteit, duurzaamheid, verkeersveiligheid en gezondheid. Daarbij wil de Vervoerregio minder vanuit het systeem denken en meer vanuit de mens en het gebied. Daarvoor wordt gewerkt vanuit vier principes:

1. De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen.

Reis- en verkeersgedrag van mensen kan worden beïnvloed met campagnes, onderwijs en andere niet-infrastructurele maatregelen. In de logistiek maken bedrijven keuzes hoe ze hun producten vervoeren en aanbieden. Ook dat is mensenwerk. De Vervoerregio vindt verduurzaming, ruimtebeslag, verkeersveiligheid en efficiëntie belangrijke onderwerpen. Ook prijsprikkels kunnen hierbij worden ingezet.

2. STOMP is de basis (niet-reizen, actief, gedeeld, schoon).

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en privéauto. Bij het STOMP-principe wordt aan de de S de meeste prioriteit gegeven, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Wanneer het STOMP-principe wordt toegepast, betekent dit automatisch dat de voetganger een belangrijke plek heeft in het mobiliteitssysteem. Het is vanuit leef kwaliteit, gezondheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijk dat de voetganger de ruimte krijgt die deze verdient.

3. Ieder gebied vraagt om een andere oplossing.

De Vervoerregio streeft naar goede publieke mobiliteit. Naast bus, tram, metro en trein zijn dat bijvoorbeeld flexibel vervoer, deelfietsen, deelscooters en deelauto's. Dit wordt gedaan om twee redenen: 1) Er wordt gezorgd dat iedereen in de regio de bestemmingen kan bereiken die nodig zijn om het dagelijks leven goed vorm te geven en 2) Het bieden van aantrekkelijke vervoersopties en daarmee de keuzevrijheid vergroten.

4. Mobiliteit en Ruimte versterken elkaar.

Hoewel de Vervoerregio geen ruimtelijke bevoegdheden heeft vinden we dat de invulling van de mobiliteit start bij een betere ruimtelijke ordening en de inzet op nabijheid. Er wordt in eerste instantie ingezet op vervoerswijzen die dit ondersteunen, zoals lopen en fietsen. De kennis en expertise van de Vervoerregio wordt daarom actief aan gemeenten aangeboden, om tot ruimtelijke keuzes te komen die passen bij het STOMP-principe.

**Regionale OV-Visie 2010-2030**

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (nu: Vervoerregio Amsterdam), aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstbestendige keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio. De ambitie van de OV-visie is om het openbaar vervoer in de vervoerregio Amsterdam te verbeteren en uit te breiden. Dit betekent enerzijds het marktaandeel te vergroten en tegelijkertijd de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren.

**Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar**
In de MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030: Amsterdam Aantrekkelijk Bereikbaar (MMA 2030) wordt geschetst hoe de gemeente Amsterdam de stad in de toekomst goed bereikbaar wil houden. Amsterdam staat de komende jaren voor de uitdaging om meer bewoners, banen en bezoekers op te vangen. Hierdoor is ook een verder groei van de mobiliteit noodzakelijk. Het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol.

De hoofdlijnen van de MMA 2030 zijn:

1. met minder geld gerichter investeren door scherpe keuzes,
2. ruimte maken voor de veranderende mobiliteitsbehoefte en een betere openbare ruimte en
3. gebiedsgerichte aanpak voor centrumgebied, rond de Ring en daarbuiten.

**Uitvoeringsagenda Mobiliteit**
Behorend bij de MAA 2030 is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015).

De speerpunten van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn:

1. Meer ruimte in het centrum
    a. Autoluwer maken van straten en invoering 30 km p/u-gebied.
    b. Nieuwe fietsbrug- en veerverbindingen over het IJ en fietsparkeren onder- en bovengronds.
    c. Parkeergarages en -plekken ondergronds.
2. Betere doorstroming op belangrijke routes
    a. Verbeteringen van het OV.
    b. Betere fietsroutes en fietskruispunten.
    c. Meer hoogwaardige voetgangersgebieden.
    d. Vlotte autoroutes in- en uit de stad.
    e. Ruimte voor laden- en lossen.
    f. Aantrekkelijkere P+R-locaties aan de randen van de stad.
    g. Elk vervoersmiddel krijgt de ruimte op geschikte routes.
3. Verbinden van de binnenstad met de delen daarbuiten
    a. Het aanleggen van ontbrekende delen van fietsroutes.
    b. Het verbeteren van verbindingen van en naar de stad.
    c. Het verbeteren van de verbinding met Noord.

**Beleidskader verkeersnetten**
Een van de uitvoeringsprogramma's van de MMA 2030is het Beleidskader Verkeersnetten (vastgesteld door de gemeenteraad op 24 januari 2018) waarin staat vermeld op welke plekken in de stad de gemeente prioriteit geeft aan voetgangers, fietsers, openbaar vervoer of auto's en welke eisen er worden gesteld aan de infrastructuur.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen Plus- en Hoofdnetten. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit (de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer of de auto) actief prioriteit. Dit gebeurt met

toetswaarden voor de doorstroming (snelheden op trajectniveau) waaraan minimaal voldaan moet worden. In de Hoofdnetten wordt het accent gelegd op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. De overige straten behoren tot het Basisnet.

**Amsterdam maakt ruimte**
Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities heeft Amsterdam met de Agenda Amsterdam Autoluw(vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2020). Het hoofddoel van de Agenda Amsterdam Autoluw is een leefbare en toegankelijke stad. Door stapsgewijs autoritten te verminderen, wordt meer ruimte voor lopen, fietsen, OV, groen, voorzieningen, spelen en verblijven gecreëerd. Hiermee draagt de Agenda Amsterdam Autoluw bij aan schonere lucht, minder geluidsoverlast en een inclusieve stand voor nu, straks en later. De Agenda Amsterdam Autoluw is uitgewerkt in beleidsstukken en rapportages. De laatste voortgangsrapportage dateert van 13 april 2023. Deze rapportage benoemt de voortgang van de maatregelen.

In de openbare ruimte van Amsterdam liggen ongeveer 250.000 autoparkeerplaatsen. Met de Agenda Amsterdam Autoluw kiest Amsterdam ervoor om tot 2025 in drukke gebieden 10.000 parkeerplaatsen weg te halen, om ruimte te scheppen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en laad- en losvoorzieningen. Aangezien Amsterdam de mobiliteitstransitie wil blijven stimuleren voor meer leefbaarheid in de stad, gaat Amsterdam ook na 2025 door met het verminderen van autoparkeerplaatsen.

**Mobiliteitsplannen**
Voor een aantal gebieden in Amsterdam zijn mobiliteitsplannen vastgesteld. In deze mobiliteitsplannen wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen nodig zijn om de bestaande stad bereikbaar- en de geplande gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Voor de volgende gebieden is een mobiliteitsplan vastgesteld:

- Zeeburgereiland en IJburg, vastgesteld in 2018
- Noord, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
- Zuidoostflank, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
- Nieuw-West, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
- Haven-Stad Zuid, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
- Sloterdijk II, vastgesteld door het college van B&W op 29 juni 2021
- Zuidflank, vastgesteld door het college van B&W op 4 juli 2023

Het plangebied waar voorliggende motivering betrekking op heeft maakt deel uit van Sloterdijk I Zuid en daarmee Haven-Stad Zuid. Voor dit gebied is een mobiliteitsplan opgesteld en vastgesteld door het college op 29 juni 2021 zoals hierboven beschreven. In navolgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

**Meerjarenplan Fiets 2017-2022**
Het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022(vastgesteld door de gemeenteraad op 8 november 2017), volgt de ingezette koers uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013), het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2015) en het Kader Fietsparkeren (2015). Het sluit aan bij de opgaven uit de Agenda Duurzaamheid (2015), Stad in Balans (2015), Koers 2025 (uit 2016) en de Visie Openbare Ruimte 2017. In het meerjarenplan Fiets 2017-2022 wordt met drie doelstellingen verder gebouwd aan Amsterdam als wereldfietsstad.

1. Comfortabel doorfietsen

De doelstelling is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet Fiets binnen de Ring A10, ten zuiden van het IJ een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 is dit 34%).

2. Gemakkelijk fietsparkeren

Doelstellingen voor hotspots, waar fietsparkeren een knelpunt vormt, is een maximale bezettingsgraad van 85% (nu gemiddeld 90%) van fietsparkeervoorzieningen en een maximale fietsparkeerdruk van 125% in 2025 (nu gemiddeld 195%).

3. Het nieuwe fietsen

Er wordt gestreefd naar dat er meer wordt gefietst in Nieuw-West, Noord en Zuidoost. Gemiddeld kiezen bewoners van deze stadsdelen voor 27% van hun verplaatsingen de fiets (ATB 2016). Doelstelling is een aandeel van ten minste 35% in 2025.

**Verkeersafwikkeling in het besluitgebied**
Zoals al beschreven in paragraaf 3.4 (gemeentelijk beleid) is voor Sloterdijk I Zuid, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt een Investeringsnota opgesteld. De Investeringsnota Sloterdijk 1 Zuid (2019) vormt een uitwerking van de doelstellingen uit het strategiebesluit uit 2016. Aan de hand van 8 te realiseren ambities wordt de beoogde ontwikkeling van het gebied Sloterdijk 1 beschreven. Een van deze ambities is 'de bereikbare stad', waarin de opgave ten aanzien van mobiliteit zijn opgenomen:

“Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er komt een zeer lage parkeernorm voor wonen; gemiddeld 0,2 parkeerplaats per woning. De wijk wordt beter bereikbaar voor fietsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeren wordt niet op straat opgelost, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten, zoals deelconcepten, worden van begin af aan gerealiseerd.”

Daarnaast is in de Investeringsnota beschreven dat voor het zuidelijke deel van Haven-Stad (waaronder Sloterdijk I Zuid) een Mobiliteitsplan is opgesteld. Het betreft het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II. Hierin wordt onder meer gekeken naar de fasering van maatregelen en daarnaast wordt er gekeken of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van het gebied te garanderen. Dit volgt uit het MER Haven-Stad dat gelijktijdig is aangenomen door de gemeenteraad met de Ontwikkelstrategie. In het MER staan onder meer de randvoorwaarden voor de bereikbaarheid om de ontwikkeling van Haven-Stad mogelijk te maken. De belangrijkste keuzes uit de MER hebben betrekking op mobiliteit: het inzetten op alternatieven voor de auto is voorwaardelijk om de transformatie van Haven-Stad mogelijk te maken. Als niet tijdig wordt ingezet op OV en fiets, en het autogebruik wordt beperkt, loopt het wegennet vast en stagneert de transformatie. Het maatregelenpakket zoals beschreven in het Mobiliteitsplan bestaat uit:

- Voldoende, snel en comfortabel openbaar vervoer;
- De ambitie is om in de deelgebieden een auto-aandeel in de modal-split van 15-19% te bereiken (in de eindsituatie waarin Haven-Stad volledig is gerealiseerd);
- De nieuwe woon-/werkgebieden zijn goed verbonden met de bestaande stad;
- Er zijn goede, snelle en comfortabele fietsverbindingen binnen het gebied en naar buiten toe;
- De inrichting van de deelgebieden draagt bij aan een autoluwe openbare ruimte die aantrekkelijk is voor fietsers en voetgangers.

Voor wat betreft de verkeersgeneratie als gevolg van het programma waar dit TAM-omgevingsplan ruimte aanbiedt is aangesloten bij de uitgangspunten zoals die zijn beschreven in de gebruiksfase van de stikstofdepositieberekening, zoals opgenomen als Bijlage 10 Onderzoek stikstofdepositie bij deze motivering. Daarin wordt het volgende beschreven. Het aantal verkeersbewegingen is bepaald met behulp van CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' en de 'Nota Parkeernormen Auto' van de Gemeente Amsterdam. Daarbij is uitgegaan van het de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' en de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk'. Op grond van deze uitgangspunten zou dit op basis van de CROW-normering leiden tot 993 parkeerplaatsen. Echter, de Gemeente Amsterdam hanteert voor de ontwikkeling van Haven-Stad een beduidend lagere parkeernormen,

namelijk maximaal 0,2 per woning. Deze maximale parkeernorm is ook vastgelegd in de regels van voorliggend TAM-Omgevingsplan (in navolgende paragraaf 6.3 wordt verder ingegaan op de totale parkeerbehoefte van het programma waar voorliggend plan ruimte aan biedt). De verhouding tussen parkeerplaatsen en verkeersbewegingen in de CROW-publicatie is gebruikt om te bepalen wat het totaal aantal verkeersbewegingen voor de ontwikkeling is. Voor het niet-woonprogramma geldt op basis van de gemeentelijke parkeernormen, ongeacht de functie waar dit TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt dezelfde parkeernorm namelijk 0,8 per 100 $m^2$ bvo. Zodoende geldt onafhankelijk de maximale invulling van functies, mits niet meer dan 10.000 $m^2$ bvo, er sprake is van een worst-case benadering. In aanvulling op voorgaande geldt dat in het stikstofdepositieonderzoek en de parkeerbalans is uitgegaan van de volgende functies; wonen, kantoor, bedrijfsruimtes, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Opgemerkt wordt dat een sportvoorziening niet is opgenomen in dit overzicht. Echter geldt dat zoals eerder gesteld, er sprake is van een maximale parkeernorm van 0,8 per 100 m2 bvo voor het niet-woonprogramma, onafhankelijk van de functie en het maximum van 10.000 m2 bvo is geborgd in de regels van het TAM-omgevingsplan. Het toevoegen van een sportvoorziening wijzigt deze uitgangspunten derhalve niet. Uit de berekening blijkt dat het een en ander resulteert in 497.091 verkeersbewegingen per jaar voor licht verkeer en 17.311 verkeersbewegingen per jaar voor vrachtverkeer. Voor de exacte berekening van deze getallen wordt verwezen naar de bijlage van het stikstofdepositierapport. De daadwerkelijke verkeersgeneratie zal lager zijn, aangezien in Haven-Stad ingezet wordt op een laag aandeel autobezit en autogebruik. De lage parkeernorm, zoals geborgd in de regels van dit TAM-omgevingsplan levert hier een bijdrage aan. Uit de leefomgevingsfoto's blijkt dat de Contactweg ten noorden een verkeersintensiteit van 0 – 1.000 mvt/etmaal kent en het Contactplein ten westen 1.000 – 5.000 mvt/etmaal. In de regels van dit plan is geborgd dat de ontsluiting van het plangebied en dan meer specifiek de mobiliteitshub aan de noordzijde, aan de Contactweg plaats vindt. De verkeersgeneratie als gevolg van het plan met circa 350 autoparkeerplaatsen kan zonder problemen afgewikkeld worden op deze wegenstructuur. Door daarnaast in te zetten op brede beschikbaarheid van deelconcepten wordt deze verandering naar een meer duurzame mobiliteit extra aangemoedigd. Daarnaast wordt door het aanbieden van deelmobiliteit ook gezorgd dat voor iedereen voldoende manieren beschikbaar zijn om zich te verplaatsen. Door gebiedsbrede maatregelen, zoals beschreven in het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid en Sloterdijk II, wordt geborgd dat de infrastructuur de verkeersgeneratie als gevolg van alle plannen zonder problemen kan afwikkelen.

*Bereikbaarheid OV*
Voor de mobiliteitsshift die is beschreven in de Ontwikkelstrategie Haven-Stad is een Hoogwaardig Openbaar Vervoer netwerk onontbeerlijk. Een goede ontsluiting met het OV is noodzakelijk om (in samenhang met de overige maatregelen) een goed alternatief te kunnen bieden voor het gebruik van de auto en zo te komen tot een meer duurzame manier van verplaatsen. Sloterdijk I Zuid, en voorliggend plangebied, is goed bereikbaar met openbaar vervoer. De wijk bevindt zich vlakbij Station Sloterdijk, met een veelheid aan regionale bus- en treinverbindingen en lokale verbindingen richting Schiphol en Centraal Station. Sloterdijk I Zuid is met een bestaande busverbinding verbonden met Station Sloterdijk, Houthavens, de Spaarndammerbuurt en het Centraal Station. Vanaf halte Isolatorweg en Station Sloterdijk vertrekt de metro richting de Ringzone West. De 'Ontwikkelstrategie Haven-Stad' pleit voor ontsluiting van het gehele gebied met een metro- of lightrailverbinding. Daarnaast is in het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid Sloterdijk II een maatregelenpakket beschreven specifieke gericht op het openbaarvervoer. Het gaat dan om de volgende maatregelen;

- HOV-bus Station Sloterdijk – Centraal Station
- Busstation noordzijde Sloterdijk Piarcoplein
- Onderzoeken frequentieverhoging OV Sloterdijken - West
- Onderzoek doortrekken tram 5 naar Minervahaven

Dergelijke maatregelen komen ten goede aan de al bestaande goede bereikbaarheid van het openbaar gebied.

## 6.2 Verkeersveiligheid

In het Mobiliteitsplan Haven-Stad Zuid Sloterdijk II worden verschillende mobiliteitsmaatregelen beschreven die rekening houden met de verkeersveiligheid. Deze maatregelen zijn ontworpen om de verkeersstromen te optimaliseren en tegelijkertijd de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen. Het plan omvat onder andere verbeteringen aan de infrastructuur, zoals bredere fietspaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. Daarnaast worden er maatregelen genomen om de snelheid van het verkeer te reguleren en de zichtbaarheid op kruispunten te verbeteren. Door deze integrale aanpak wordt een veilige en efficiënte mobiliteit in het gebied nagestreefd. Daarnaast geldt meer specifiek dat het plangebied ligt aan de Contactweg en nabij de Transformatorweg. In het Mobiliteitsplan zijn voor beide wegen specifieke maatregelen beschreven onder andere ten goede van de verkeersveiligheid. Het besluitgebied zelf is autoluw met een ontsluiting op de Contactweg aan de noordzijde bij de mobiliteitshub.

## 6.3 Parkeren

**Nota Parkeernormen Auto 2017**

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen.

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld (Gmb, 2017, 229877). In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Autoparkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) autoparkeergarages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Niet voor alle functies geldt een minimumparkeernorm. Op de locaties waar geen minimumparkeernorm geldt en de ontwikkelaar ervoor kiest om geen autoparkeervoorzieningen te realiseren, geldt wel dat bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten van de Nota zijn:

- Er geldt geen minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrijesectorwoningen is afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m2 geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m2 geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m2 geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
- Er geldt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- Er geldt alleen een maximumparkeernorm voor kantoren en geen minimumnorm.
- Voor voorzieningen wordt maatwerk geleverd.
- Bij nieuwbouw wordt geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers verleend.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd.

Op grond van de Verzamelverordening Weesp gemeenteraad Amsterdam 2024 (vastgesteld op 28 februari 2024, Gmb 2024, 120132) is Weesp aangewezen als C-locatie. Daarbij is bepaald dat de Parkeernormennota Weesp, zoals die gold op 23 maart 2024, als richtlijn kan worden gebruikt voor het

vaststellen van parkeernormen als bedoeld in de Nota Parkeernormen auto.

**Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018**

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018 vastgesteld (Gmb 2018, nr. 183048). Met de Nota Parkeernormen fiets en Scooter wordt voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er eisen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Initiatiefnemers bij nieuwbouw en herontwikkeling moeten in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie en per zone. Deze normen worden vastgelegd in het omgevingsplan.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter bevat bindende beleidsregels voor fietsers bij niet-woonfuncties. Daarnaast bevat de nota richtlijnen voor het parkeren van scooters bij woningen en niet-woonfuncties, voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor fiets en scooter. De richtlijnen zijn niet bindend.

In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden twee verschillende beoordelingssituaties onderscheiden:

- Nieuwbouw: als een gebouw wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.
- Herontwikkeling (c.q. transformatie/bestemmingswijziging): het bestaande gebouw krijgt een andere functie.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter kent drie zones die verschillen in intensiteit van het fietsgebruik. De indeling is als volgt:

Zone 1 (hoog fietsgebruik):

- Amsterdam binnen de Ring A10 exclusief de Zuidas.
- Amsterdam-Noord: Overhoeks, Tolhuistuin, Sixhaven en omgeving, IJplein, Hamerkwartier en NDSM-werf en omgeving.

Zone 2 (gemiddeld fietsgebruik):

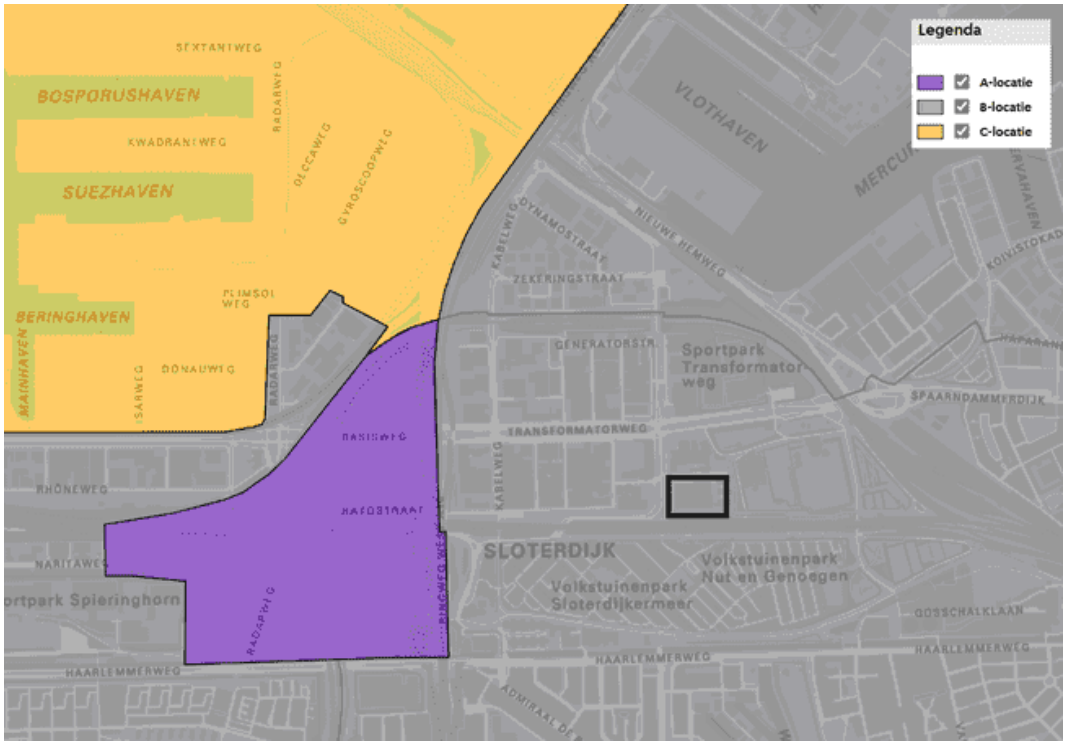
- Zuidas en gebied tussen Zuidas en Gelderlandplein.
- Ringzone West en omgeving station Sloterdijk
- Amsterdam-Noord: omgeving metrostation Noord en Oud-Noord.
- Arenapoort-West.
- Winkelcentra: Boven 't IJ/Buikslotermeerplein,
- Osdorpplein en omgeving, Gelderlandplein,
- Bijlmer Centrum en Arenagebied.

Zone 3 (laag fietsgebruik):

- Overig Amsterdam.

**Besluitgebied**

Onderhavig besluitgebied is aangemerkt als B.-locatie, zoals weergegeven op onderstaand figuur. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.




*Figuur 13: Uitsnede Parkeernormen Auto – Amsterdam.*

*Consequenties voor dit plan*
Om de stad bereikbaar en gezond te houden, vindt een verschuiving plaats in verkeersbewegingen van (vracht)auto's naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. In de Investeringsnota is beschreven dat er voor het gebied een lage parkeernorm voor wonen komt; maximaal 0,2 parkeerplaats per woning. Dit is ook in overeenstemming met de MER Haven-Stad. Deze norm is geborgd in de regels van dit TAM-omgevingsplan.

Daarnaast dient de wijk beter bereikbaar te zijn voor fietsers, stadsbussen en – op termijn – voor hoogwaardig openbaar vervoer. Parkeren wordt niet op straat opgelost, maar inpandig. Duurzame vervoersconcepten, zoals deelconcepten, worden van begin af aan gerealiseerd. De te hanteren autoparkeernorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning sluit aan op de MER-studie Haven-Stad voor de gebieden ten zuiden van het IJ.

Zoals al eerder beschreven wordt aan de noordzijde van het plangebied een mobiliteitshub gerealiseerd met ruimte voor circa 360 autoparkeerplaatsen en meer dan 2.800 fietsparkeerplekken. Door JVST is een parkeerbalans opgesteld voor het programma waar voorliggend TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt. Deze balans is als Bijlage 4 Onderbouwing parkeren opgenomen bij voorliggende motivering. Daaruit volgt een parkeerbehoefte voor zowel het woon (inclusief bezoekers), als niet-woon programma (inclusief bezoekers), van 335 autoparkeerplaatsen, 2.850 fietsparkeerplaatsen en 123 scooterparkeerplaatsen. Aangezien in de mobiliteitshub voldoende ruimte is om aan deze parkeerbehoefte te voldoen, kan geconcludeerd worden dat dit aspect geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van onderhavig TAM-omgevingsplan. De definitieve uitwerking en invulling van de mobiliteitshub vindt plaats in de verdere (plan)fases.

# Hoofdstuk 7 Geluid

## 7.1 Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen

### 7.1.1 Algemeen

Bij het toelaten van een activiteit, (spoor)weg, industrieterrein of geluidgevoelig gebouw moet het geluid op de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld worden. Hiertoe zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels opgenomen. De instructieregels hebben tot doel de gezondheid en het milieu te beschermen tegen te veel geluid. Hiervoor zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving eisen gesteld aan het geluid op geluidgevoelige gebouwen. Een geluidgevoelig gebouw is volgens de begripsbepalingen in bijlage 1, Bkl, een (deel van een) gebouw met een woonfunctie, een gebouw met een onderwijsfunctie, een gebouw voor kinderopvang met bedden, een gebouw voor gezondheidszorg met bedden. Ook ligplaatsen voor woonschepen en standplaatsen voor woonwagens zijn aangewezen als geluidgevoelig.

Een geluidaandachtsgebied is een gebied langs een (spoor)weg of rond een industrieterrein waarbinnen het geluid vanwege de betreffende bron hoger kan zijn dan de standaardwaarde. De grootte van het gebied is afhankelijk van de bron. De standaardwaarde is in het algemeen een aanvaardbaar geluidniveau. In het omgevingsplan kan op basis van het type gebied een hogere of lagere standaardwaarde worden vastgesteld.

Het omgevingsplan voorziet in een aanvaardbaar geluidsniveau van verkeer en industrie op een geluidgevoelig gebouw. Hiervoor zijn in het omgevingsplan regels opgenomen over het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied en over het toelaten of wijzigen van nieuwe of bestaande (spoor)wegen en industrieterreinen.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beschermen van de gezondheid en het milieu tegen het geluid van wegen, spoorwegen en industrieterreinen met geluidproductieplafonds (paragraaf 5.1.4.2a, Bkl).

### 7.1.2 Veel gebruikte begrippen uitgelegd

In het Besluit kwaliteit leefomgeving worden verschillende begrippen gebruikt om geluidsemissies en geluidwaarden te beschrijven. Hieronder volgt een kort overzicht.

**Geluidproductieplafond (gpp)**

Voor geluid vanwege rijkswegen, provinciale wegen, (hoofd)spoorwegen en industrieterreinen geldt een systeem dat gebaseerd is geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond is de maximaal toegelaten hoeveelheid geluid vanwege de betreffende bron op een bepaald punt nabij deze geluidbron (bijvoorbeeld een rijksweg). De rijksoverheid is verplicht de gpp's van rijkswegen en hoofdspoorwegen te bewaken en te monitoren en neemt maatregelen om een overschrijding van een gpp te voorkomen. Voor provinciale (spoor)wegen en industrieterreinen van provinciaal belang is de provincie verantwoordelijk en voor gemeentelijke industrieterreinen de gemeente.

De gegevens over de waarde van het gpp's, de ligging van een geluidreferentiepunt en het geluidaandachtsgebied zijn opgenomen in het geluidregister (artikel 11.52, Bkl). De waarden van de gpp's en de ligging van de geluidaandachtsgebieden, zijn een gegeven.

**Basisgeluidemissie (bge)**

De basisgeluidemissie is het referentieniveau van het geluid van gemeentewegen, waterschapswegen en

lokale spoorwegen. Wegen met een verkeersintensiteit van meer dan 1000 motorvoertuigen per etmaal zijn relevant voor het bepalen van de basisgeluidemissie. De gemeente bewaakt de toename van geluid ten opzichte van de vastgestelde basisgeluidemissie. De bge wordt vastgelegd in het geluidregister en vijfjaarlijks gemonitord. Bij een toename van 1,5dB of meer ten opzichte van de bge worden maatregelen overwogen. De monitoringsverplichting over de bge lopen synchroon met de bestaande vijfjaarlijkse verplichting vanuit de EU-richtlijn omgevingslawaai. De verplichtingen van de monitoring van geluid worden geïntegreerd met de uitvoering van de Europese richtlijn. In het actieplan geluid zal ingegaan worden op de afweging (artikel 3.26 Bkl) of maatregelen moeten worden genomen en de verplichting tot naleving van de binnenwaarde (artikel 3.49, eerste lid, onder c, Bkl). De basisgeluidemissie of het actieplan geluid maakt geen deel uit van het omgevingsplan.

**Standaardwaarden en grenswaarden**

Geluidwaarden worden uitgedrukt in standaardwaarden en grenswaarden. De standaardwaarde is een aanvaardbaar geluidniveau waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Een standaardwaarde kan bij omgevingsplan hoger of lager worden vastgesteld. Zo kan bijvoorbeeld in het omgevingsplan de standaardwaarde voor een bedrijventerrein verhogen en in het buitengebied verlagen. Als aan de standaardwaarde wordt voldaan, is geen nadere afweging of besluitvorming nodig.

Een grenswaarde is een uiterste grens waar niet van mag worden afgeweken. Een overschrijding van de grenswaarde op een geluidgevoelig gebouw is alleen bij uitzondering en in de in het Bkl genoemde gevallen mogelijk.

**Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid**

Het gecumuleerd geluid is het geluid door de geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld met een correctie voor de verschillen in hinderlijkheid. Het gezamenlijk geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, opgeteld zonder correctie voor de verschillen in hinderlijkheid.

Bij zowel het bepalen het gecumuleerd geluid en het gezamenlijk geluid moet in ieder geval het geluid afkomstig van (spoor)wegen, industrieterreinen, luchtvaartverkeer, windturbines en schietbanen worden betrokken.

### 7.1.3 Beoordeling geluid in het omgevingsplan

De regels voor geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen gelden alleen voor geluidgevoelige gebouwen die binnen een geluidaandachtsgebied liggen en voor bronnen met een geluidaandachtsgebied.

Bij het toelaten van een nieuw geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied of het wijzigen of aanleggen van een geluidbron met een geluidsaandachtsgebied moet de geluidbelasting worden getoetst. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd, moeten maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting zoveel mogelijk terug te brengen.

Indien uit onderzoek volgt dat de standaardwaarde wordt overschreden bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw dan wordt het gezamenlijke geluid op de gevel vastgelegd in het omgevingsplan of in de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit.

Het gecumuleerd geluid op de gevel wordt beoordeeld als het geluid van een geluidbronsoort op de gevel hoger is dan de standaardwaarde en toeneemt ten opzichte van het geluid in de bestaande situatie.

De beoordeling van het gecumuleerd geluid vindt plaats bij de wijziging van het omgevingsplan of bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsactiviteit in de volgende situaties:

- Het wijzigen of toelaten van een weg, spoorweg of industrieterrein met gpp (artikel 3.38 Bkl);
- Verhoging van gpp (zonder wijziging) van een weg, spoorweg of industrieterrein (artikel 3.38 Bkl);
- Het wijzigen of toelaten van een weg of lokale spoorweg zonder gpp (artikel 5.78 Bkl)
- Het toelaten van een geluidgevoelig gebouw bij een industrieterrein met gpp, een weg of een spoorweg (artikel 5.78ac Bkl).

### 7.1.4 Waarden voor geluid

Het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat standaardwaarden en grenswaarden voor geluid door een geluidbronsoort op een geluidgevoelig gebouw. Deze waarden zijn van toepassing op het geluid door alle geluidbronnen van een geluidbronsoort en gelden voor een geluidgevoelig gebouw dat langer dan 10 jaar is toegelaten (artikel 5.78, tweede lid, Bkl). De waarden die bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw voor de 7 geluidbronsoorten gelden, staan in de onderstaande tabel.

| geluidbron soort | standaard waarde (tabel 5.78t, Bkl) | grenswaarde (tabel 5.78u, Bkl) |
|---|---|---|
| provinciale wegen rijkswegen | 50 $L_{den}$ | 60 $L_{den}$ |
| gemeente wegen waterschapswegen | 53 $L_{den}$ | 70 $L_{den}$ |
| lokale spoorwegen hoofdspoorwegen | 55 $L_{den}$ | 65 $L_{den}$ |
| Industrieterreinen | 50 $L_{den}$ / 40 $L_{night}$ | 55 $L_{den}$ / 45 $L_{night}$ |

Bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaandachtsgebied wordt de geluidwaarde op het gebouw berekend en beoordeeld. Het uitgangspunt is dat het geluid op een geluidgevoelig gebouw niet hoger is dan de standaardwaarde. Het geluid is dan in ieder geval aanvaardbaar en de kans op gezondheidsschade is klein. Meer geluid dan de standaardwaarde kan echter als aanvaardbaar beoordeeld worden.

### 7.1.5 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het beschermen van geluidgevoelige gebouwen tegen geluid. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties en om Amsterdams geluidbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai. Amsterdam stelt als agglomeratiegemeente elke vijf jaar een geluidskaar en een Actieplan geluid vast. Dit Actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeerlawaai.

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 17 oktober 2023 het Interim geluidbeleid Amsterdam 2024 vastgesteld met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hiermee beoogt het college zoveel mogelijk te voorzien in een beleidsneutrale overgang van het Amsterdams geluidbeleid 2016 (gewijzigd) en de geluidsnota Weesp 2007.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige gebouwen op geluidbelaste locaties. In de stedelijke omgeving van Amsterdam is op veel plaatsen een hoge geluidbelasting. Ondanks deze hoge geluidbelasting moeten stedelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. In het Amsterdams geluidbeleid is opgenomen dat in geval geen maatregelen mogelijk zijn om het geluidniveau te beperken, hogere waarde volgens de Wet geluidhinder verleend konden worden. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat werd bereikt door ervoor te zorgen dat een woning over een stille zijde beschikt. De stille zijde bevindt zich bij voorkeur bij de slaapkamer zodat de bewoner rustig met open raam kan slapen. In uitzonderlijke situaties kon gemotiveerd van dit principe worden afgeweken. In geval van een zogenaamde dove gevel was een stille zijde een verplichting.

Het Amsterdams geluidbeleid is vertaald in de regels van het Omgevingsplan en in beleidsregels geluid (vastgesteld op 17 oktober 2023). Bij overschrijding van de standaardwaarde moet een woning in principe beschikken over een stille zijde, de stille zijde bevindt zich bij voorkeur bij de slaapkamer. Woningen met een niet geluidgevoelige gevel moeten altijd een stille zijde krijgen, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen, zoals tijdelijke bewoning door bijzondere doelgroepen.

Bij de beoordeling van geluid moet rekening worden gehouden met de cumulatie van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Volgens Amsterdams geluidbeleid is sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3dB hoger is dan ten hoogste de maximaal toelaatbare grenswaarde.

### 7.1.6 Besluitgebied

Ten behoeve van het plan is akoestisch onderzoek uitgevoerd door DWA. De rapportage is als Bijlage 5 Akoestisch onderzoek toegevoegd aan voorliggende motivering. De uitgangspunten en resultaten worden hieronder beschreven.

*Wegverkeerslawaai*

Voor de verkeersintensiteiten van de lokale wegen rondom het project is gebruikgemaakt van de open Geodata van de gemeente Amsterdam-Verkeer en Openbare ruimte. Het zijn weekdaggemiddelden voor het jaar 2035. Omdat de procedure in 2026 wordt afgerond dienen de verkeersgegevens te worden geïnterpoleerd naar 2026. Uit de verkeersgegevens van de gemeente Amsterdam voor 2040 blijkt echter dat er een afname wordt verwacht (circa 5%). Om deze reden zijn de verkeersgegevens van 2035 als conservatief uitgangspunt genomen voor dit onderzoek. Er is geen rekening gehouden met de afname in verkeersintensiteiten voor de verschillende wegen in de omgeving. In onderstaand tabel zijn de verkeersgegevens van relevante lokale wegen in de omgeving weergegeven.

| Wegvak | Etmaalintensiteiten | Snelheid [km/uur] | Wegdek |
|---|---|---|---|
| Transformatorweg (deel 210265) | 18.650 | 50 | Referentie wegdek |
| Transformatorweg (deel 253664) | 23.591 | 50 | Referentie wegdek |
| Contactweg 210261 | (21.600+1400 = ) 23.000 | 50 | Referentie wegdek |
| Contactweg 36504 | (3.121+ 1.400 =) 4.521 | 50 | Referentie wegdek |
| Contactweg 468031 | 267 | 50 | Referentie wegdek |
| A10 en A5 | Conform geluidregister | Conform geluidregister | Conform geluidregister (1-laag ZOAB) |

*Figuur 14: Uitsnede akoestisch onderzoek DWA, relevante wegen nabij het plangebied.*

Opgemerkt wordt dat in de eindsituatie de Contactweg aan de westzijde van het plangebied verdwijnt. Vooralsnog is gerekend dat deze weg met de huidige verkeersintensiteit wel aanwezig is. De geplande ontwikkeling van circa 850 woningen zal extra verkeer genereren dat momenteel nog niet is meegenomen in de verkeersprognoses van de gemeente Amsterdam en derhalve is de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling bepaald en meegenomen in het akoestisch onderzoek.

De maximaal optredende geluidbelasting (Lden) verkeerslawaai ten gevolge van de rijkswegen (A5 en A10) bedraagt 51 dB aan de noordwestzijde van het plangebied. Aan deze zijde wordt de standaardwaarde overschreden met maximaal 1 dB voor een drietal gebouwen. Bij overige gevels wordt de standaardwaarde voor rijkswegen nergens overschreden.

De maximaal optredende geluidbelasting( Lden ) verkeerslawaai ten gevolge van gemeentewegen is 57 dB aan de noordzijde van het plangebied. De standaardwaarde wordt overschreden op de noord- en westgevels met 1 tot 4 dB. De grenswaarde van 70 dB wordt niet overschreden.

*Railverkeer*

De hoofdspoorweg Sloterdijk-Amsterdam Centraal is relevant voor het besluitgebied en betreft een spoor met twee lijnen zonder geluidscherm. Conform het geluidregister is de baangesteldheid van de dichtstbijzijnde baan getypeerd als een baan op houten of zigzag betonnen dwarsliggers in ballastbed en de andere baan als een baan op betonnen mono- of duoblok dwarsliggers in ballastbed.

Verder wordt aan de zuidzijde van het plangebied door de gemeente Amsterdam een geluidscherm en raildempers voorzien. Hiervoor is door M+P een geluidmodel opgezet. Dit geluidmodel is ontvangen als Shape-file en geïmporteerd in het rekenmodel dat is opgesteld ten behoeve van voorliggende ontwikkeling.

De geluidbelasting door railverkeer is inzichtelijk gemaakt voor de huidige situatie en de voorgenomen situatie met raildempers en een geluidscherm. Het effect van deze maatregelen is inzichtelijk gemaakt

omdat de geluidsreducerende maatregelen nog niet definitief zijn vastgelegd in een overeenkomst.

Met de huidige spoorgesteldheid wordt de grenswaarde op alle zuidgevels van de eerste lijnsbebouwing overschreden. De hoogste waarde bedraagt 70 dB. De plannen om raildemper en een geluidscherm te realiseren langs de spoorlijn zijn in de afrondende fase. Het effect van deze maatregelen voor de geluidbelasting op Blok 1 Zuid is berekend. Onderstaande afbeelding toont de positie van het scherm.



*Figuur 15: Uitsnede akoestisch onderzoek DWA, geluidsscherm langs de spoorlijn.*

Bij het toepassen van deze bron- en overdrachtsmaatregelen is de optredende geluidbelastingen als volgt. De maximale geluidbelasting Lden ten gevolge van spoorverkeer bedraagt 65 dB. Dit treedt op bij de gebouwen aan de zuidzijde op de zuidgevels. Voor de noord- west- en oostgevels wordt in de toekomstige situatie de grenswaarde nergens overschreden. De genomen maatregelen van raildempers en geluidscherm langs de geluidbelaste zuidgevel levert een geluidreductie op van circa 5 dB op de maatgevende gevelhoogtes.

*Industrielawaai*

Bij het bepalen van de geluidbelasting ten gevolge van industrielawaai is uitgegaan van een worstcase scenario, namelijk dat het industrieterrein Westpoort niet gesaneerd wordt en de huidige geluidbelasting in stand blijft.

Bij de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) is het rekenmodel van Westpoort opgevraagd. In het rekenmodel is de huidige zonegrens met de hogere waarden opgenomen overeenkomstig het provinciaal inpassingsplan "Aanpassen geluidzone Westpoort en HoogTij". Er is gerekend volgens HMRI 2012. Uit de rekenresultaten blijkt dat aan de noordzijde van het plangebied de maximale ontheffingswaarde voor zowel de nacht- als de etmaalwaarde overschreden wordt. De maximaal berekende geluidbelasting Lden bedraagt 57 dB. De maximaal berekende Lnight bedraagt 47 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt met 2 dB overschreden en de voorkeursgrenswaarde met 7 dB.

## 7.2 Geluid vanwege milieubelastende activiteiten

### 7.2.1 Toetsingskader

Hieronder wordt het kader voor het aspect geluid door milieubelastende activiteiten beschreven, anders dan:

- industriegeluid;
- spoorweggeluid;
- wegverkeersgeluid;
- scheepsvaartgeluid;
- luchtvaartgeluid; en
- bouw- of sloopgeluid.

***Rekening houden met geluid***

Op grond van artikel 5.59, eerste lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is het verplicht om rekening te houden met het geluid van activiteiten, anders dan wonen, op geluidgevoelige gebouwen. Deze verplichting is aan de orde zowel bij het toelaten van geluidveroorzakende activiteiten (met uitzondering van de hierboven genoemde bronnen) als bij het toelaten van geluidgevoelige gebouwen.

Een geluidgevoelig gebouw is:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat is toegelaten op grond van dit omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met een:

a. woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
b. onderwijsfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
c. gezondheidszorgfunctie met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;
d. bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;

Concreet betekent deze verplichting dat bij het toelaten van geluidgevoelige of geluid veroorzakende activiteiten gemotiveerd moet worden:

- dat er sprake is van een aanvaardbare geluidsituatie; en
- en wat de gevolgen zijn voor de 'geluidruimte' van activiteiten.

Bij de beoordeling van de geluidsituatie moet niet alleen gekeken worden naar het geluid van de activiteiten afzonderlijk, maar ook gecumuleerd. (Voor gecumuleerd geluid zie verder ook paragraaf Geluid vanwege industrieterrein en (spoor)wegverkeer.)

***Aanvaardbaarheid***

Op grond van het tweede lid van artikel 5.59 Bkl moet het omgevingsplan erin voorzien dat het geluid door een activiteit, anders dan wonen, op geluidgevoelige gebouwen aanvaardbaar is. Aan dit vereiste kan voldaan worden door het stellen van geluidwaarden (conform art. 5.65 t/m 5.69 Bkl). Ook is het mogelijk om geen waarden op te nemen als de aard en de locatie van de milieubelastende activiteit hiertoe aanleiding geven. Tot slot is het ook mogelijk om andere regels dan geluidwaarden te stellen, bv. het verplichten tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

***Geluidregels in het omgevingsplan***

Voor een deel wordt aan deze verplichting invulling gegeven door paragraaf 22.3.4 van het omgevingsplan. De geluidregels in dat onderdeel schrijven voor dat activiteiten aan geluidwaarden (voor

het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ en het maximaal geluidniveau $L_{Amax}$) moeten voldoen.

### 7.2.2 Besluitgebied

Uitgangspunt is dat de bedrijven op het Sloterdijk uiterlijk in 2040 het gebied hebben verlaten en dat de geluidbelasting de komende jaren afneemt. Omdat echter niet met zekerheid kan worden gesteld dat alle bedrijven in 2040 zijn vertrokken is er onderzoek gedaan naar de geluidproductie van de omringende bedrijven. De volgende bedrijven zijn onderzocht:

- Villa Buitenlust
- Hondenschool de Gabber.
- Mediacollege
- Bijenkorf Patisserie
- Azimli Horeca groothandel
- Blast Galaxy Arcade en Karaoke
- Leegstaand pand aan de magneetstraat

De bovenstaande bedrijven zijn niet milieuvergunningsplichtig. Dat betekent dat alle bedrijven vallen onder de Bkl. Hieronder wordt per bedrijf inzichtelijk gemaakt welke impact het heeft op het plangebied.

Villa Buitenlust

Volgens de handreiking Bedrijven en milieuzonering kan villa Buitenlust worden aangemerkt als een hotel met conferentiecentra en valt daarmee in de categorie FM (functiemenging). Dat betekent dat er geen richtafstand wordt vereist. Omdat de toetsing plaatsvindt op wat planologisch mogelijk is, dient Villa Buitenlust zich te houden aan tabel 5.65.1 van de Bkl op grensgebied plangebied. Dat betekent dat villa Buitenlust het plangebied niet in de weg staat. Er zijn geen aanvullende berekeningen gemaakt.

Hondenschool De Gabber

Volgens de handreiking Bedrijven en milieuzonering valt de hondenschool in categorie 2 (Hondendressuurterrein) met een richtafstand van 10 meter. De kortste afstand van het terrein van de hondenschool tot aan het plangebied bedraagt circa 34 meter. Dat is meer dan 10 meter en betekent dat de hondenschool het plangebied niet in de weg staat. Er zijn geen aanvullende berekeningen gemaakt.

Mediacollege

Aan de noordzijde van het plangebied is het mediacollege gelegen. Deze ligt op het bestemmingsplan Sloterdijk I Mediacollege. Hieruit blijkt het volgende:

1. Gemengd gebied
2. Maatschappelijke voorzieningen gericht op onderwijs inclusies ondergeschikt horeca toegestaan
3. (bedrijfs)activiteiten gerelateerd aan en additioneel aan de functie toegestaan
4. Bedrijfsactiviteiten categorie 1 en 2 zijn toegestaan
5. Horeca activiteiten categorie III en IV van maximaal 600 m2 zijn toegestaan.

Onder horeca categorie III wordt in het bestemmingsplan een café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven verstaan. Onder categorie IV wordt een restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven verstaan.

Volgens de handreiking Bedrijven en milieuzonering valt het mediacollege in categorie 1 en is de richtafstand 10 meter. De bedrijfsactiviteiten vallen onder categorie 2. De kortste afstand van het terrein

van het mediacollege tot aan het plangebied bedraagt circa 18 meter. Dat is meer dan 10 meter en betekent dat het mediacollege het plangebied niet in de weg staat. Er zijn geen aanvullende berekeningen gemaakt.

Bedrijven aan de westzijde van het plangebied

Aan de westzijde van het plangebied liggen een drietal bedrijven: Bijenkorf Patisserie, Azimli Horeca

Groothandel, Blast Galaxy Arcade & Karaoke. Het pand aan de Turbinestraat 6 staat momenteel leeg. De panden liggen op het bestemmingsplan Sloterdijk I. Het bestemmingsplan laat op deze percelen

de volgende activiteiten toe:

- Bedrijfsactiviteiten categorie 1 tot en met 3.2 zijn toegestaan
- Detailhandel in volumineuze goederen.

De bedrijfsactiviteiten vallen maximaal onder categorie 3.2. Er is geen milieuvergunning aanwezig waarin maatwerkvoorschriften zijn opgenomen. De kortste afstand van het terrein van deze bedrijven tot aan het plangebied bedraagt circa 88 meter. Dat is meer dan 50 meter en betekent dat de naastgelegen bedrijven het plangebied niet in de weg staan. Er zijn geen aanvullende berekeningen gemaakt.

Tevens zijn binnen het besluitgebied functies voorzien die mogelijk geluidsoverlast kunnen veroorzaken. Hieronder wordt per activiteit inzichtelijk gemaakt welke impact het heeft op het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van de handreiking Activiteiten en milieuzonering.

Mobiliteitshub

Aan de noordzijde van het plangebied is een mobiliteitshub voorzien voor het parkeren van circa 350 voertuigen. Bij een open uitvoering van de gevels van het gebouw kan hinder ontstaan naar de naastgelegen geluidgevoelige functies. Dit wordt veroorzaakt door inrijdende auto's en dichtslaande autodeuren. De kortste afstand van de mobiliteitshub naar de naastgelegen bouwvolumes in het plangebied bedraagt circa 8 meter en circa 18 meter tot het Mediacollege.

Uit de rekenresultaten volgt voor de mobiliteitshub dat de gevel aan de korte zijde gesloten moet worden uitgevoerd, of worden voorzien van geluiddempende roosters. Aan de lange zijde mag de gevel aan de noordzijde maximaal 50 m2 openingen bevatten, of moeten er geluiddempende roosters worden toegepast. Aan de zuidzijde zijn roosters met een demping van 9 dB vereist bij een open uitvoering van een deel van de garage. Parkeren op het dak is niet toegestaan zonder aanvullend onderzoek naar de optredende geluidbelasting op de omringende gevels door het dichtslaan van autodeuren et cetera. Binnen deze kaders is de mobiliteitshub goed inpasbaar in het plan.

Horecaterrassen

Binnen het plangebied wordt maximaal 500 m2 aan horeca voorzien. Deze horecavoorzieningen mogen eventueel een terras van maximaal 50% van het bruto vloeroppervlak hebben. Een terras wordt binnen het besluitgebied niet bij rechte toegestaan. Een terras kan overlast veroorzaken door stemgeluid. Om de uitvoerbaarheid van het plan te onderbouwen is in het akoestisch onderzoek een terras met de maximale omvang van 250 personen (circa 250 m2) en van 100 personen op eventueel naastgelegen woningen inzichtelijk gemaakt.

De positie van eventuele terrassen en de afmetingen zijn nog niet bekend. Uit de berekeningen blijkt dat grote terrassen van 250 m2 zonder voorzieningen een te hoge geluidbelasting op de omringende gevels veroorzaken (tot 18 dB overschrijding op de bovengelegen woning). Bij een terras van deze omvang is

een combinatie van maatregelen (luifels, schermen, beperking van openingstijden) nodig om een aanvaardbare situatie te creëren. Wanneer het aantal plaatsen op het terras wordt beperkt tot 100 zijn er minder voorzieningen noodzakelijk (tot 12 dB op de bovengelegen woning in de nachtperiode).

Op grond van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de bedrijven buiten het plangebied geen belemmering vormen voor de beoogde herontwikkeling die middels voorliggend TAM-omgevingsplan mogelijk gemaakt dient te worden.

Binnen het plangebied worden de volgende activiteiten voorzien die geluidoverlast kunnen veroorzaken:

- Mobiliteitshub
- Installaties
- Laden lossen
- Horeca
- Afvalinzameling

Laden en lossen en de afvalinzameling wordt inpandig gerealiseerd. De aanrijroutes naar de afvalinzameling en het pakketpunt zijn zodanig dat er rondgereden kan worden en keren niet noodzakelijk is. Voor de installaties van de gebouwen geldt dat de geluidsproductie moet voldoen aan de grenswaarden uit het omgevingsplan en het bkl. Voor woninginstallaties moet worden voldaan aan de eisen in het bbl. Met eventuele geluiddempende voorzieningen zijn deze inpasbaar in het plan.

Voor de mobiliteitshub worden beperkingen gesteld aan de openingen in de gevel. De uiteindelijke indeling van de garage, de routing en de uitvoering van de gevels is sterk bepalend voor de optredende geluidbelasting. Wanneer de garage en de omringende gebouwen verder zijn ontworpen moet geluid daarom opnieuw worden beschouwd, en kan mogelijk een groter deel van de gevel open worden uitgevoerd. De mobiliteitshub is binnen de gestelde kaders inpasbaar in het plan.

Voor horeca met terrassen in het plangebied geldt dat deze inpasbaar zijn mits het geluid naar de boven- en naastgelegen woningen wordt beperkt. De afmetingen van het terras, de openingstijden en de positie hebben invloed op de geluidbelasting. Wanneer woningen direct boven het terras zijn gelegen is een luifel of andere horizontale afscherming noodzakelijk. De afmetingen zijn afhankelijk van de diepte van het terras. De zichtlijn naar de gevel van de boven, naast of tegenover gelegen woningen moet onderbroken worden wil de afscherming effectief zijn. Bij de verdere uitwerking van de gebouwen en de commerciële ruimtes zal opnieuw de geluidbelasting van de terrassen moeten worden berekend en de exacte voorzieningen worden bepaald. Een overschrijding op de nabijgelegen gevels tot 5 dB kan als acceptabel worden beschouwd gezien het levendige karakter van dit deel van het plangebied. Een terras is inpasbaar in het plan, mits er de mogelijkheid is om bovengenoemde maatregelen door te voeren.

Aangezien een nadere afweging voor geluid noodzakelijk is bij de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit kan gesteld worden dat er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Daarbij geldt dat de beoogde horeca functie ook niet overal in het plangebied planologisch is toegestaan en zo binnen het gebied, zuid-oostelijk deel, ook een rustig gebied gerealiseerd wordt.

## 7.3 Geluid vanwege luchtvaar

### 7.3.1 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

**Beperkingengebied geluid (LIB 4)**

In bijlage 3 van het LIB is het 'beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen' aangewezen, aangeduid met nummer 4. Dit beperkingengebied is ingesteld om ernstige geluidhinder en slaapverstoring te voorkomen. Gelet op de hoge geluidbelasting die in dit gebied voorkomt, zijn nieuwe geluidgevoelige

gebouwen op grond van artikel `2.2.1.c slechts onder de volgende voorwaarden toegestaan:

- maximum 25 woningen in bestaand stedelijk gebied of maximum 3 woningen in de lintbebouwing;
- vervangende nieuwbouw van geluidsgevoelige objecten van gelijke aard en omvang.

Dit beperkingengebied komt in kleine delen van Nieuw-West en Zuid voor.

**Afwegingsgebied LIB 5**

In bijlage 3 van het LIB is het zogenaamde ruimtelijk afwegingsgebied geluid en externe veiligheid (voorheen: 20 Ke gebied) aangewezen, aangeduid met nummer 5. Volgens het bepaalde in artikel 2.2.1.d, eerste lid, van het LIB zijn binnen het ruimtelijke afwegingsgebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan buiten bestaand stedelijk gebied. Op grond van het tweede lid van hetzelfde artikel motiveren gemeenten in de toelichting op het omgevingsplan de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast het LIB bevat tevens de Omgevingsverordening NH 2022 (de Omgevingsverordening) regels ten aanzien van woningbouw binnen 20 Ke. Op grond van artikel 6.34 van de Omgevingsverordening wordt in de toelichting van een omgevingsplan 'rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen, alsmede de uitkomsten van het onderzoek naar de maatschappelijke haalbaarheid hieromtrent'.

Op 28 juni 2017 heeft de gemeenteraad de beleidsregel 'Wonen en vliegen 20Ke-contour Schiphol' vastgesteld waarin is vastgelegd hoe het 'rekenschap geven' zoals bedoeld in de Omgevingsverordening in de toelichting van een omgevingsplan vorm krijgt.

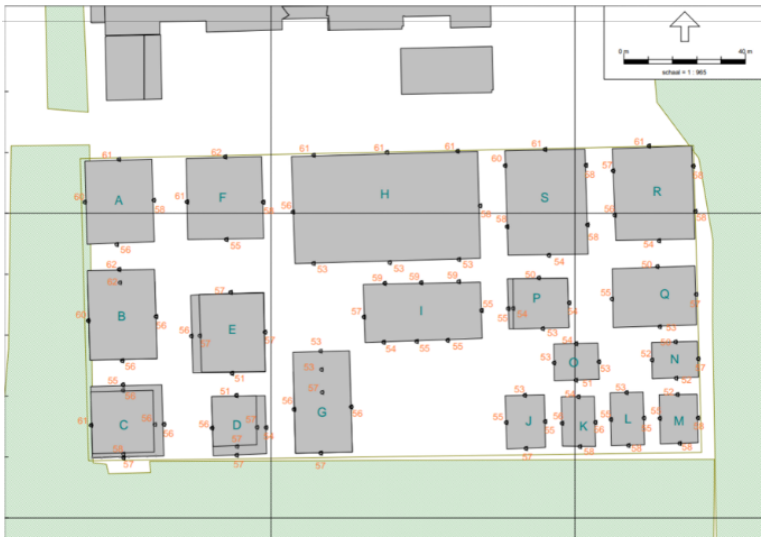
De geluidregels van de omgevingsverordening hebben alleen betrekking op nieuwe woningen, niet op andere geluidgevoelige gebouwen.

### 7.3.2 Besluitgebied

Luchtvaart dient beoordeeld te worden binnen de 48 Lden contour of de 20 kosteneenhedencontour. Deze lijnen liggen om burgerluchthavens en militaire vliegvelden. Het plangebied is buiten de contour van Lden < 45 dB gelegen. Luchtvaartlawaai is daarom niet relevant voor het plangebied.

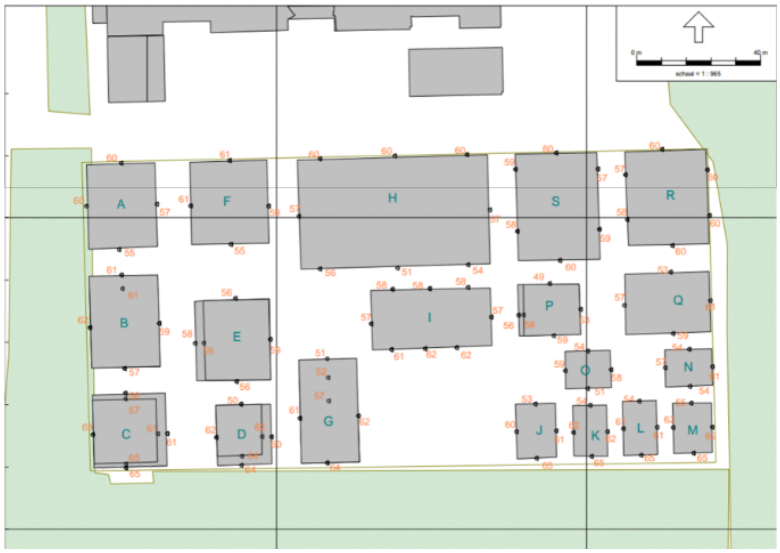
## 7.4 Gecumuleerd en gezamenlijk geluid

Voor de voorgenomen situatie, waarin voor railverkeer raildempers en een geluidscherm zijn toegepast, is het gecumuleerd en het gezamenlijk geluid bepaald. Geluid door luchtvaart is hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze minder dan 48 dB bedraagt. Voor de aanvraag van hogere waarden voor industrielawaai is tevens gecumuleerd volgens Wet geluidhinder. Het maximaal gecumuleerd geluid volgens Bkl bedraagt 62 dB en treedt op ter plaatse van blok F, zoals weergegeven in onderstaand figuur.




*Figuur 16: Maximaal gecumuleerd geluid volgens BkI (inclusief maatregelen spoor).*

Het maximaal gecumuleerd volgens Wet geluidhinder bedraagt 60,6 dB. Het maximaal gecumuleerde geluid Lcum ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen bedraagt 62 dB. Het gecumuleerde geluid varieert op de gevels van de beoogde ontwikkeling tussen de 46 tot 59 dB Lcum. De hoogste waarden treden op aan de noordzijde. Het gezamenlijk geluid is bepaald voor de ontwikkeling. Het gezamenlijke geluid bedraagt maximaal 65 dB Lden en treedt op aan de zuidgevel van diverse blokken.




*Figuur 17: Maximaal optredend gezamenlijk geluid.*

In het interim geluidbeleid van Amsterdam wordt gesteld dat het gecumuleerd geluid niet meer dan 3dB hoger dan de hoogste grenswaarde mag zijn. Dat is voor de ontwikkeling 70+3=73 dB. Hier wordt aan voldaan. Het gecumuleerde geluid volgens BkI bedraagt maximaal 62 dB ter plaatse van blok F. Het gecumuleerd geluid volgens Wgh bedraagt maximaal 61 dB. Een dergelijk gecumuleerd geluid kan als aanvaardbaar worden beschouwd. Doordat het een binnenstedelijke ontwikkeling betreft zal het

gecumuleerde geluid op een dergelijke stedelijke locatie altijd hoger zijn. Ook zullen de beoogde woningen voldoen aan de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en worden voorzien van een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte. Hierdoor wordt binnen in de woningen een goed akoestisch woon- en leefklimaat geborgd.

*Indirecte akoestische effecten*

De toename van de geluidbelasting door wegverkeer op de gevel van het mediacollege is inzichtelijk gemaakt door een berekening met en zonder 1.400 extra voertuigen op de Contactweg uit te voeren. In de huidige situatie bedraagt de maximale geluidbelasting 59,2 dB. Door de verkeersgeneratie van 1.400 voertuigen per etmaal neemt de geluidbelasting op het maatgevende punt toe naar 59,7 dB. De toename is hiermee verwaarloosbaar.

**Aanvaardbaarheid en evenwichtige toedeling van functies**

Er zijn geen geluidbeperkende maatregelen mogelijk om aan de standaardwaarde te voldoen. Wel wordt de geluidbelasting voor railverkeer door geluidbeperkende maatregelen teruggebracht tot op de grenswaarde.

De onderzochte maatregelen (raildempers en geluidscherm) die financieel doelmatig zijn en waartegen het treffen vooralsnog geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan, leiden tot een reductie van de geluidbelasting. De maatregelen zijn momenteel in vergevorderd stadium van planvorming.

De overschrijding van de standaardwaarde voor railverkeer wordt door het toepassen van de eerder omschreven geluidbeperkende maatregelen beperkt maar niet voorkomen. Als de maatregelen geen doorgang vinden kan gesteld worden dat deze stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard. Er wordt daarmee voldaan aan de voorwaarden in artikel 5.78u lid 1a, lid 1b, lid 2, lid 3 en lid 4 van het Bkl. Voor industrielawaai zijn er geen maatregelen mogelijk om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Er moeten maatregelen bij de ontvanger worden getroffen om een geluidluwe gevel te realiseren.

De overschrijding van de grenswaarde van spoorweglawaai wordt bij toepassing van geluidreducerende maatregelen voorkomen. De onderzochte maatregelen die financieel doelmatig zijn en waartegen het treffen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan, leiden tot een reductie van de geluidbelasting, echter niet tot onder de standaardwaarde.

Bronmaatregelen ter beperking van het industrielawaai zijn in planvorming, maar naar verwachting nog niet gereed bij oplevering van de woningen in het plangebied. Overdrachtsmaatregelen zijn niet doelmatig. Er moeten maatregelen worden getroffen bij de ontvanger om de geluidbelasting door industrielawaai op de gevel terug te brengen tot onder de ontheffingswaarde, en iedere woning moet worden voorzien van een geluidluwe gevel.

Er moeten hogere waarden worden aangevraagd voor industrielawaai voor de woningen tot 55 dB Lden. Het gaat hierbij om de woningen/appartementen in blokken A, C, F, H, I, S en R.

| Bron | Hogere waarden conform Wgh | Overschrijding standaard waarden Bkl |
|---|---|---|
| Provinciale wegen en Rijkswegen | n.v.t. | Woningen blok B, C, F tot maximaal 51 $L_{den}$ |
| Gemeentewegen en Waterschapswegen | n.v.t. | Woningen blok A, B, F, H, S tot maximaal 57 $L_{den}$ |
| Lokale spoorwegen en Hoofdspoorwegen | n.v.t. | Woningen alle blokken tot maximaal 65 $L_{den}$ |
| Industrieterreinen | Woningen blok A, C, F, H, I, S en R tot maximaal 55 dB $L_{den}$ en 45dB $L_{night}$ | n.v.t. |

Het gezamenlijk geluid en het gecumuleerd geluid is bepaald. Er wordt voldaan aan de voorwaarden in artikel 5.78ac en artikel 5.78 ad van het Bkl. Bij de verdere planuitwerking zal het belang van een geluidluwe gevel worden betrokken conform artikel 5.78ab van het Bkl.

Door het treffen van maatregelen aan de gevel (bijvoorbeeld afschermende balkons) kan het geluid tot minimaal onder de grenswaarde worden teruggebracht. Met de maatregelen omschreven in hoofdstuk 6 is het mogelijk om voor iedere woning een geluidluwe gevel te realiseren met ontwerpmogelijkheden die binnen het plan inpasbaar zijn. Het grootste deel van de woningen in het plan is tweezijdig georiënteerd. Hierdoor is het mogelijk om, ondanks de hoge geluidbelasting op de locatie, toch een goed akoestisch klimaat te realiseren.

Op maaiveldniveau zijn in het plangebied rustige gebieden aangegeven, waardoor ook buiten de rust kan worden opgezocht. Geluid van activiteiten binnen het plangebied op geluidgevoelige gevels wordt beperkt tot 50/45/40 dB(A).

Door het hoogstedelijke karakter van de locatie, de mogelijkheden om maatregelen te treffen op woningniveau en het feit dat het schetsontwerp voorziet in een groot aantal tweezijdig georiënteerde woningen, kan de voorliggende situatie aanvaardbaar worden geacht en is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

# Hoofdstuk 8 Trillingen

## 8.1 Algemeen

Net als geluid kunnen trillingen een nadelige invloed hebben op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Trillingen hebben effect op de gezondheid en het welzijn (door hinder en slaapverstoring). Ook kunnen trillingen materiële schade aan gebouwen veroorzaken of leiden tot verstoring van gevoelige apparatuur of specifieke handelingen (bijvoorbeeld bij laboratoria of operatiezalen).

Trillingen ontstaan doordat een bron (bijvoorbeeld een machine) een kracht uitoefent op de constructie van een gebouw of op de bodem. Het onderscheid tussen de verschijningsvormen van laagfrequent geluid en trillingen is niet altijd even duidelijk waarneembaar. Anders dan bij geluid vindt de overdracht van trillingen echter niet plaats via de lucht, maar via vaste materie (bodem, vloeren, wanden). Bekende trillingsbronnen zijn: wegverkeer, railverkeer (trein, maar ook tram en metro) en bedrijfsmatige activiteiten (stansmachines, draaiende motoren, heftrucks, zwaar materieel e.d.).

Met uitzondering van de trillinghinder veroorzaakt ten gevolge van milieubelastende activiteiten van bedrijven zijn er geen wettelijke normen vastgelegd om trillinghinder te beperken. Het wettelijk kader beperkt zich tot de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), waar in het omgevingsplan in ieder geval rekening mee dient te worden gehouden.

Het wettelijk kader laat onverlet dat gemeenten in het omgevingsplan met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties ook in andere gevallen een afweging maken over de verenigbaarheid van activiteiten die trillingen veroorzaken met functies die trillingen ondervinden. Dat kan betekenen dat voldoende afstand wordt gehouden tussen die activiteiten en die functies, of dat er regels worden gesteld over de activiteiten. In aanvulling op het wettelijk kader kan trillinghinder o.a. ten gevolge van doorgaand verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen in het omgevingsplan worden geregeld.

Hierbij geldt dat rekening houden met trillingen twee kanten op werkt: bij het mogelijk maken van het verrichten van activiteiten nabij bestaande trillinggevoelige gebouwen, maar omgekeerd ook bij toelaten van trillinggevoelige gebouwen in de nabijheid van bestaande trillingen veroorzakende activiteiten.

## 8.2 Trillinghinder door bedrijven (milieubelastende activiteiten)

De instructieregels uit § 5.1.4.4 van het Bkl zijn beperkt tot de bescherming van trillinggevoelige gebouwen en trillinggevoelige ruimten tegen trillingen in het frequentie interval van 1 tot 80 Hertz (Hz), ten gevolge van (milieubelastende) 'activiteiten anders dan wonen'. Ondanks de ruime benaming suggereert zijn veel activiteiten uitgezonderd. Uitgezonderd van het wettelijk kader zijn:

- activiteiten bij wonen (tenzij het gaat om een bedrijf aan huis)
- het feitelijk verrichten van bouw- en sloopwerkzaamheden aan bouwwerken of het feitelijk verrichten van onderhoudswerkzaamheden aan een bouwwerk of van een terrein
- een milieubelastende activiteit die in hoofdzaak in de openbare buitenruimte wordt verricht
- doorgaand verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen
- evenementen die niet plaatsvinden op een locatie voor evenementen
- tijdelijke trillinggevoelige gebouwen die niet meer dan tien jaar zijn toegelaten
- een trillinggevoelig gebouw dat geheel of gedeeltelijk is gelegen op een industrieterrein waarvoor geluidproductieplafonds als omgevingswaarden zijn vastgesteld, en/of gelegen op een industrieterrein dat onder de Wet geluidhinder 'gezoneerd' was

De wettelijke instructieregels en de uitwerking daarvan in het omgevingsplan dienen te waarborgen dat

trillinggevoelige gebouwen en trillinggevoelige ruimten tegen trillingen van bedrijven beschermd zijn en dat trillingen door een activiteit aanvaardbaar zijn (artikel 5.83 Bkl). De begrippen trillinggevoelige gebouwen en trillinggevoelige ruimten zijn in artikel 5.80 en 5.81 Bkl gedefinieerd. Op grond van artikel 1.1, tweede lid van dit omgevingsplan zijn deze begripsbepalingen van het Bkl ook op dit omgevingsplan van toepassing. Het gaat om woningen en gebouwen voor onderwijs, en gebouwen voor gezondheidszorg- en kinderopvang met bedgebied. Deze categorie komt overeen met geluidgevoelige gebouwen, met het verschil dat woonschepen en woonwagens uitgezonderd zijn van het begrip trillinggevoelig gebouw.

**Aanvaardbaarheid**

Op grond van het tweede lid van artikel 5.83 Bkl moet het omgevingsplan erin voorzien dat trillingen door een activiteit in trillinggevoelige ruimten van trillinggevoelige gebouwen aanvaardbaar zijn. Het Bkl geeft daarbij de standaardwaarden waaraan in ieder geval moet worden voldaan. Onderscheid wordt daarbij gemaakt tussen continue trillingen en herhaald voorkomende trillingen.

Uitgangspunt bij trillinghinder is primair dat continue trillingen niet voelbaar mogen zijn. Continue trillingen worden doorgaans veroorzaakt door stationaire installaties zoals compressoren of koelmachines en stansen ponsactiviteiten. Herhaald voorkomende trillingen worden meestal veroorzaakt door het aan- en afrijden van vrachtwagens en andere transportmiddelen. Voor zowel de continue trillingen als de herhaald voorkomende trillingen zijn normen opgenomen. De normen voor de continue trillingen zijn strenger dan voor de herhaald voorkomende trillingen.

De standaardwaarden voor trillingssterkte in het Bkl zijn ontleend aan de Meet - en beoordelingsrichtlijn van trillingen, onderdeel B: Hinder voor personen in gebouwen van de Stichting Bouwresearch (SBR). Daarbij wordt de trilling beoordeeld aan de hand van de maximaal optredende trillingssterkte (Vmax) en de gemiddelde trillingssterkte (Vper). Als de trillingssterkte onder de standaardwaarden blijft, mag verwacht worden dat er geen hinder zal optreden. De instructieregels uit het Bkl zijn opgenomen in Hoofdstuk 10 van het omgevingsplan. De standaardwaarden zijn, conform wettelijke instructie, opgenomen in de artikelen 10.51 en 10.52 van het omgevingsplan.

In afwijking van de standaardwaarden kan de gemeente ook aan de 'aanvaardbaarheid' voldoen door het gebruik van andere waarden. In het omgevingsplan kunnen hogere of lagere waarden worden vastgesteld. Voor hogere waarden kan dit alleen, gelet op het Bkl, indien:

- eerder al een vergunning of maatwerkvoorschrift is verleend met daarin een hogere waarde;
- het gaat om een afwijking tot 1,8 maal de standaardwaarde op een bedrijventerrein;
- het gaat om een afwijking van de standaard- of grenswaarden als zwaarwegende economische of maatschappelijke belangen dit rechtvaardigen.

Zie ook de bijbehorende artikelsgewijze toelichting behorende bij de artikelen 10.46 t/m 10.53 van het omgevingsplan (basisregeling).

## 8.3 Trillingen ten gevolge van andere activiteiten

In aanvulling op het wettelijk kader kunnen ook regels in het omgevingsplan worden gesteld om trillinghinder te voorkomen of te beperken ten gevolge van andere activiteiten dan (milieubelastende) activiteiten anders dan wonen. Het wettelijk kader in het Bkl laat immers onverlet dat het beginsel van evenwichtige toedeling van functies aan locaties ook in andere gevallen ertoe kan nopen om een afweging ten aanzien van trillingen te maken.

**Spoorwegen**

Er zijn geen wettelijke normen voor trillinghinder ten gevolge van de activiteit spoorwegen (railverkeer).

Wel was op de vaststelling van een tracébesluit voor de aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg de Beleidsregel trillinghinder spoor (Stb. 2012, 7532) van toepassing.

Amsterdam heeft ook geen standaardregels opgesteld voor de bescherming van trillingen ten gevolge van de activiteit spoorwegen. Het toepassingsbereik van Hoofdstuk 10 is beperkt in artikel 10.8 van het omgevingsplan. Indien daartoe aanleiding bestaat met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, dient wel rekening te worden gehouden met trillinghinder ten gevolge van deze activiteit.

Voor spoortrillingen is in 2019 een handreiking opgesteld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Uit deze Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen volgt onder meer dat de gebruikelijk gehanteerde afstand waarbinnen trillinghinder door spoor wordt getoetst, een zone is tot 100 meter van het spoor. Wanneer klachten, bodemopbouw en/of het treinbeeld daartoe aanleiding geven moet een zone van 250 meter worden aangehouden.

De afstand van 100 meter van trillinggevoelige gebouwen tot een spoorweg wordt in principe ook in Amsterdam aangehouden voor de afweging of nader trilling onderzoek noodzakelijk is. Met een dergelijk onderzoek kan, op basis van de eerdergenoemde SBR-richtlijn deel B 'hinder voor personen in gebouwen', een oordeel gegeven worden over de aanvaardbaarheid van de functie op de betreffende locatie.

**Overige trilling veroorzakende activiteiten**

Ondanks het ontbreken van wettelijke regelgeving en specifieke beleidskaders is trillinghinder ten gevolge van andere, dan de hierboven beschreven activiteiten, uit de hoofde van de zorgplicht uit de Omgevingswet, een relevant aandachtspunt voor de besluitvorming op het omgevingsplan.

De gemeente kan eigen regels stellen in het omgevingsplan voor trillinghinder ten gevolge van activiteiten zoals doorgaand verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen.

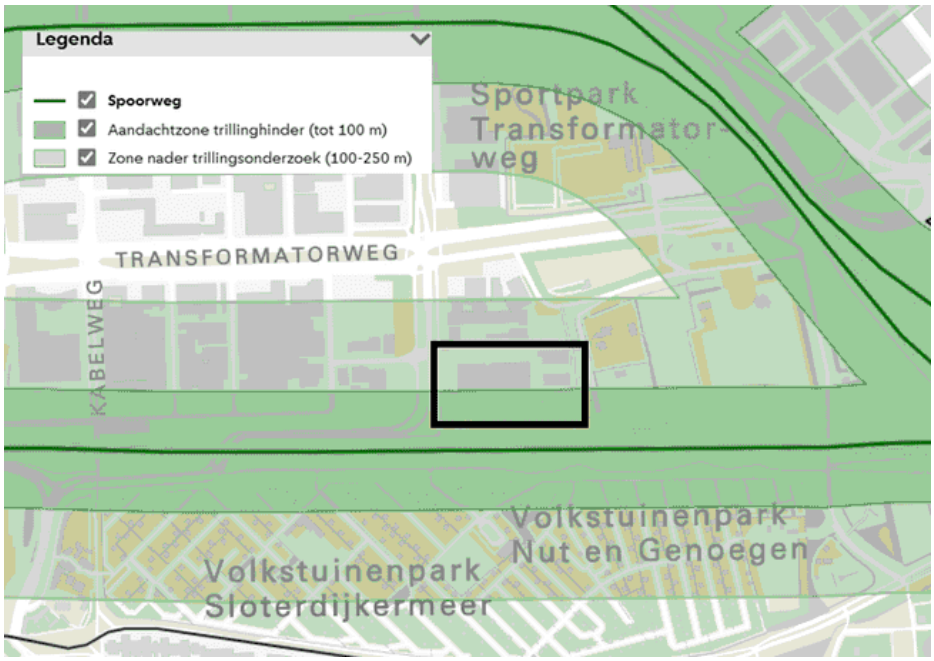
## 8.4 Besluitgebied

Zoals beschreven is het onderdeel trillingen geregeld in paragraaf 22.3.5 van de Bruidsschat. Daarin worden regels gesteld aan trillingen in een frequentie van 1 tot 80 Hz door een activiteit in een trilling gevoelige ruimte van een trilling gevoelig gebouw, die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan. Er gelden maximale waarden voor continue trillingen en voor herhaald voorkomende trillingen. De maximale waarden zijn opgenomen in de tabellen in artikel 22.88 van de Bruidsschat en artikel 5.87 Bkl. Bronnen van trillingen zijn verkeer over de weg of het spoor, machines in de industrie en bouw- en sloopactiviteiten. In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bronnen van trillingen aanwezig, behoudens de spoorlijn ten zuiden van het plangebied.

De gebruikelijk gehanteerde afstand waarbinnen trillingshinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat buiten deze afstand tot het spoor meestal geen trillingsniveaus optreden die boven de streefwaarde voor Vmax van 0,1 komen. Dit blijkt uit de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Uit de hiervoor genoemde Handreiking blijkt dat er in specifieke situaties aanleiding kan bestaan om een ruimere afstand dan 100 meter te hanteren.

In voorliggend geval geldt dat het plangebied nagenoeg direct grenst aan de spoorlijn. Onderstaand figuur betreft een uitsnede van de leefomgevingsfoto (MER Haven-Stad), daaruit blijkt dat het plangebied

gelegen is binnen een 'aandachtzone trillinghinder' en een 'zone nader trillingonderzoek'.




*Figuur 18: Uitsnede leefomgevingsfoto MER Haven-Stad, locatie globaal omlijnd.*

Ten behoeve van het plan is door Peutz een trillinghinderonderzoek uitgevoerd. De rapportage is als bijlage 6 toegevoegd aan voorliggende motivering. De resultaten worden hieronder samenvattend weergegeven.

*Meetmethode, meetinstrumenten en locatie meetposities*

Op twee meetposities op circa 55 meter van het hart van de spoorlijn hebben metingen plaatsgevonden. Het een en ander is weergegeven in onderstaand figuur.




*Figuur 19: Uitsnede trillinghinderonderzoek Peutz.*

De trillingmetingen zijn uitgevoerd conform de richtlijn SBR-B en de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Het berekende trillingniveau ($V_{max}$) t.g.v. de vijftien meest maatgevende treinpassages voor beide meetposities zijn weergegeven in onderstaande figuren.

*Maximale trillingniveaus ($V_{eff,max,30,i}$) gemeten op positie 1*

| X-richting (evenwijdig aan spoor) | Y-richting (loodrecht op het spoor) | Z-richting (verticale richting) |
|---|---|---|
| 0,11 | 0,27 | 0,37 |
| 0,09 | 0,19 | 0,28 |
| 0,09 | 0,18 | 0,26 |
| 0,08 | 0,17 | 0,25 |
| 0,08 | 0,17 | 0,20 |
| 0,07 | 0,16 | 0,20 |
| 0,07 | 0,16 | 0,20 |
| 0,07 | 0,14 | 0,20 |
| 0,07 | 0,12 | 0,19 |
| 0,06 | 0,12 | 0,19 |
| 0,06 | 0,12 | 0,19 |
| 0,06 | 0,12 | 0,19 |
| 0,06 | 0,12 | 0,19 |
| 0,06 | 0,12 | 0,18 |
| 0,06 | 0,12 | 0,18 |

*Figuur 20: Uitsnede trillinghinderonderzoek Peutz.*

*Maximale trillingniveaus (Veff,max,30,i) gemeten op positie 2*

| X-richting (evenwijdig aan spoor) | Y-richting (loodrecht op het spoor) | Z-richting (verticale richting) |
|---|---|---|
| 0,09 | 0,19 | 0,19 |
| 0,08 | 0,15 | 0,17 |
| 0,08 | 0,13 | 0,17 |
| 0,08 | 0,11 | 0,16 |
| 0,07 | 0,11 | 0,15 |
| 0,07 | 0,11 | 0,15 |
| 0,07 | 0,11 | 0,14 |
| 0,06 | 0,11 | 0,14 |
| 0,06 | 0,10 | 0,14 |
| 0,06 | 0,10 | 0,14 |
| 0,06 | 0,10 | 0,13 |
| 0,06 | 0,10 | 0,13 |
| 0,05 | 0,10 | 0,13 |
| 0,05 | 0,09 | 0,13 |
| 0,05 | 0,19 | 0,13 |

*Figuur 21: Uitsnede trillinghinderonderzoek Peutz.*

Uit de conclusie van het onderzoek blijkt dat op enkele treinpassages een overschrijding van de streefwaarde A2 plaatsvindt. Echter zal de toekomstige bebouwing door zijn massa en stijfheid trillingen verder reduceren. Vloeren kunnen het trillingsniveau echter weer verhogen indien aanstootfrequenties van trillingen op maaiveldniveau overeenkomen met de eerste eigenfrequentie van een vloer.

Ten behoeve van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit zal moeten worden aangetoond dat de uiteindelijk beoogde constructie de trillingen op maaiveld voldoende reduceert en dat er geen sprake is van opslingering door de aanwezige vloervelden of andere gebouwdelen. De gemeten trillingniveaus op maaiveld zijn echter niet dusdanig hoog dat in de woningen niet voldaan kan worden aan de streefwaarden. Bij de verdere planvorming dient in het ontwerp aandacht geschonken te worden aan de gebouwconstructie en de afmetingen en het type vloeren. Het aspect vormt in het kader van het TAM-omgevingsplan verder geen belemmering.

# Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

## 9.1 Wetgeving

De gemeente moet bij het toelaten van activiteiten in het omgevingsplan in een aantal situaties toetsen aan omgevingswaarden voor lucht. De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (art. 2.1 en 2.4 Ow).

In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide ($NO_2$) en fijnstof ($PM_{10}$) in acht nemen.

Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit houdt in dat het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als $PM_{10}$ van 1,2 ìg/$m^3$ of minder. De standaardgevallen niet in betekenende mate luchtkwaliteit staan onder artikel 5.54 (Bkl).

**Activiteitentoetsen in en nabij aandachtsgebieden**

De gemeente moet de luchtkwaliteit vooral toetsen binnen aangewezen aandachtsgebieden (artikel 5.51 Bkl). Dat zijn gebieden of locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10). Volgens het tweede lid is de agglomeratie Amsterdam/Haarlem aangewezen als aandachtsgebied voor stikstofdioxide en fijnstof.
De gemeente gaat na of toe te laten activiteiten gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit binnen een aandachtsgebied. De gemeente doet dit voor de activiteiten genoemd in het eerste lid van artikel 5.51 Bkl, namelijk:

a. de aanleg of wijziging van wegen, vaarwegen en spoorwegen, niet zijnde een activiteit als bedoeld in artikel 5.50 eerste lid;
b. activiteiten die een toename van de verkeersintensiteit veroorzaken op wegen, vaarwegen en spoorwegen; of
c. milieubelastende activiteiten waarover in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) regels zijn gesteld met het oog op het beperken van verontreiniging van de lucht.

**Activiteiten die altijd getoetst moeten worden**

Naast activiteiten die in en nabij aandachtsgebieden getoetst moeten worden, zijn er activiteiten, die de gemeente overal moet toetsen. Deze zijn terug te vinden in artikel 5.50 van het Bkl. Hierbij gaat het om:

a. de aanleg van een wegtunnelbuis met een tunnelbuislengte als bedoeld in bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving van ten minste 100 meter;
b. een wijziging van een wegtunnelbuis waarbij de tunnelbuislengte met ten minste 100 meter toeneemt; of
c. de aanleg van een autoweg of een autosnelweg.

**Uitgezonderde locaties luchtkwaliteit, artikel 5.52 (Bkl)**

De instructieregels van de artikelen 5.50 en 5.51 (Bkl) zijn niet van toepassing voor zover het gaat om de verhoging van de concentratie in de buitenlucht van stikstofdioxide of van $PM_{10}$ op:

d. een locatie waartoe het publiek geen toegang heeft en waar geen vaste bewoning is; of
a. de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang tot de middenberm hebben.

**Omgevingswaarden**

Artikel 5.51 vierde lid van het Bkl bepaalt het volgende:

Als de activiteiten leiden tot een verhoging van de concentratie in de buitenlucht van een van de volgende in een daarbij aangegeven aandachtsgebied, worden in een omgevingsplan de daarbij aangegeven omgevingswaarden in acht genomen:

a. in een aandachtsgebied voor zowel stikstofdioxide als fijnstof:
   1°. de omgevingswaarde voor stikstofdioxide, bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, onder b; en 2°. de omgevingswaarden voor PM10, bedoeld in artikel 2.5, eerste lid; en
b. in een aandachtsgebied voor fijnstof: de omgevingswaarden voor PM10, bedoeld in artikel 2.5, eerste lid.

Het vijfde lid bepaalt vervolgens:
Op het berekenen van de concentratie van stikstofdioxide of van PM10 zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing .

De omgevingswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn te vinden in paragraaf 2.2.1 Bkl. De omgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zijn te vinden onder artikel 2.4, respectievelijk 2.5, Bkl.

**Toetsing en monitoring**

In het algemeen geldt dat onder de Omgevingswet minder (ruimtelijke) projecten aan de regels voor luchtkwaliteit worden getoetst en dat geldt ook voor de monitoring. Dat houdt verband met de aangewezen aandachtsgebieden, waar vooral aan de rijksomgevingswaarden voor luchtkwaliteit moet worden getoetst. Aangezien gemeente Amsterdam tot een aangewezen aandachtgebied voor stikstofdioxide en fijnstof behoort, is dit bij de opstelling van het omgevingsplan van belang.

De monitoring van rijksomgevingswaarden vindt jaarlijks vanuit het ministerie door het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) plaats. Of in Amsterdam wel of niet aan de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof wordt voldaan, wordt aldus centraal door meten en berekenen vastgesteld. De gemeente levert daarvoor jaarlijks de gegevens aan. De monitoringsrapportage wordt door de betrokken minister aangeboden aan de Tweede Kamer en vervolgens wordt aan de hand daarvan het gemeentebestuur geïnformeerd over de monitoringsresultaten die specifiek betrekking hebben op Amsterdam.

GCN-kaarten (grootschalige concentratiekaart Nederland) geven een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit in Nederland.

Paragraaf 11.2.1.1 van het Bkl geeft regels over de wijze waarop de monitoring plaatsvindt en hoe de gegevens worden verzameld.

**Beoordelingsregels vergunningverlening milieubelastende activiteiten**

Hoofdstuk 8 Bkl gaat over vergunningverlening, waaronder beoordelingsregels bij aanvragen omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit. Het betreft algemene regels en meer specifieke regels. Artikel 8.17 bevat specifieke beoordelingsregels voor de milieubelastende activiteit luchtkwaliteit.

## 9.2 Het Schone Lucht Akkoord (SLA)

Het doel van het Schone Lucht Akkoord is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten, waaronder Amsterdam. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. Daarbij wordt toegewerkt naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor luchtkwaliteit in 2030 voor fijnstof en stikstofdioxide. Het akkoord onderschrijft de ambitie om in de sectoren (weg)verkeer, inclusief mobiele werktuigen, landbouw, scheepvaart, industrie en huishoudens een dalende trend in te zetten van emissies van stikstofdioxide en fijnstof naar de lucht, waarbij éénieder verantwoordelijk is voor de eigen bijdrage aan de doelstelling en partijen gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van het akkoord. Op 26 maart 2021 is de uitvoeringsagenda 2021-2023 gepubliceerd. De Uitvoeringsagenda gaat over de gezamenlijke aanpak van rijk, provincies en gemeenten van het Schone Lucht Akkoord. De agenda bevat de maatregelen, pilots en activiteiten van de deelnemers om de afspraken uit het Akkoord in praktijk te brengen.

## 9.3 Actieplan Schone Lucht 2019 (ASL)

Het Actieplan Schone Lucht beschrijft op hoofdlijnen onder andere hoe de gemeente in 2030 wil voldoen aan de jaargemiddelde advieswaarden van de World Health Organisation (WHO). Op dat moment waren dat de volgende: een gemiddelde jaarconcentratie voor stikstofdioxide van 40 µg/m3, voor fijnstof vanonder 20 (of 15) µg/m3 (PM10), respectievelijk en 10 (of 5) µg/m3 (PM2.5). Rood is volgens tabel uit document WHO advieswaarden Luchtkwaliteit 2021. Dit zijn, behalve voor stikstofdioxide strengere waarden dan de Europese grenswaarden. Op 22 september 2021 heeft de WHO aangescherpte advieswaarden Luchtkwaliteit gepubliceerd. De haalbaarheid van deze aangescherpte advieswaarden zijn nog in onderzoek en nog niet in nader landelijk en gemeentelijk beleid vertaald.

In het Actieplan Schone Lucht wordt omschreven hoe de gemeente wil gaan voldoen aan deze waarden. De kern van de aanpak luidt als volgt:

- bij de bron beginnen: uitstoot van vieze stoffen voorkomen is beter en uiteindelijk goedkoper dan bestrijden;
- aanpakken wat haalbaar is: tegengaan van de uitstoot van verkeer, houtstook en mobiele werktuigen als aggregaten en bouwwerktuigen;
- meest vieze punten eerst: het centrum heeft de meeste knelpunten in luchtkwaliteit en is het drukste deel van de stad;
- van zakelijk naar privaat: zakelijk verkeer maakt de meeste kilometers en heeft meer mogelijkheden om sneller te verschonen dan bewoners.

Daarnaast heeft de gemeente de volgende mijlpalen verwoord:

- 2020: Realisatie (diesel)milieuzone binnen ring A10 personenauto's vanaf Euro4 en geografische uitbreiding milieuzones;
- 2022: ov-bussen en touringcars centrum zijn uitstootvrij (binnen s100 ten zuiden van het spoor);
- 2025: al het verkeer, waaronder ook taxi's, passagiersvaart, pleziervaart en GVB-veren, maar behalve personenauto's en motoren, is uitstootvrij binnen de ring A10 (voor brom- en snorfietsen geldt de hele bebouwde kom);
- 2030: al het verkeer binnen bebouwde kom is uitstootvrij.

## 9.4 Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010)

Op 21 mei 2024 heeft het college van burgemeester en wethouders de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2024' vastgesteld, waarmee de oude richtlijn uit 2014 werd vervangen. De afstanden voor snelwegen en binnenstedelijke wegen zijn ten opzichte van de oude richtlijn gehalveerd. Dat betekent dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 150 meter van de rand van een snelweg, binnen 50 meter van de rand van een provinciale weg of binnen 25 meter van een drukke stadsweg. Een drukke stadsweg is een weg waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit.

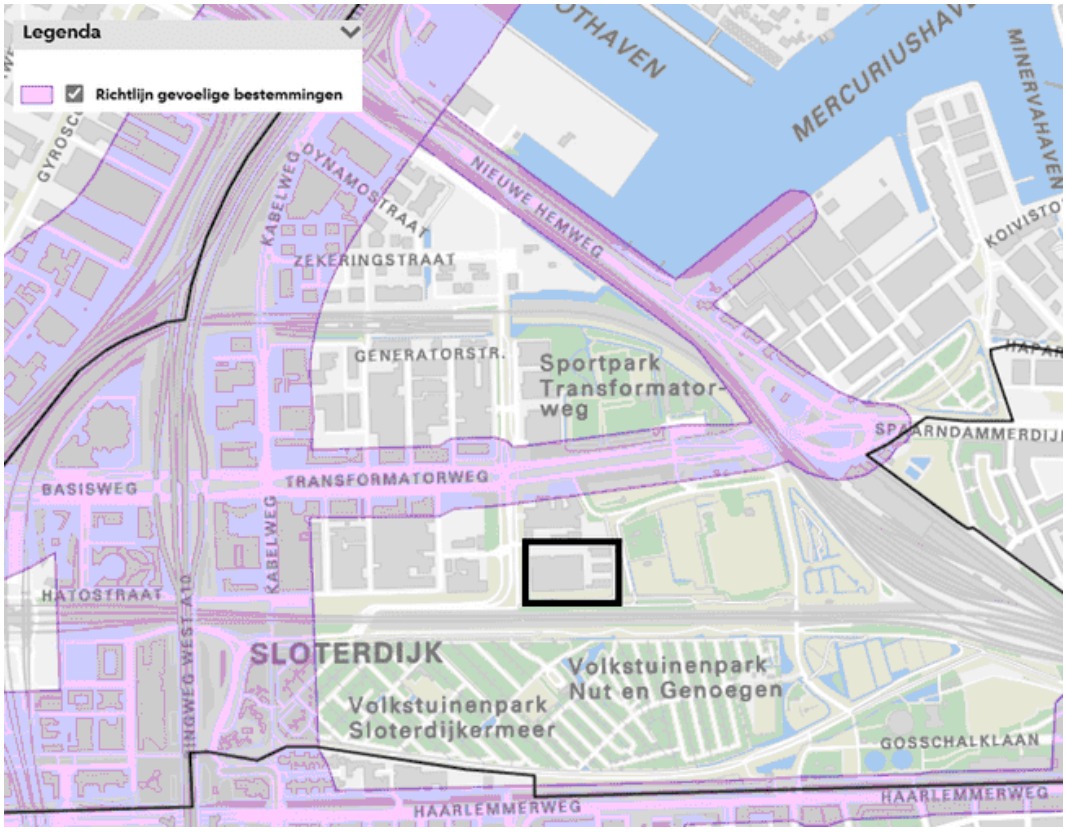
Binnen de zones wordt in beginsel een bouw- en/of gebruiksverbod voor gevoelige functies opgenomen. (De richtlijn hanteert vanwege de herkenbaarheid nog steeds het begrip 'bestemmingen', een kernbegrip van de inmiddels vervallen Wet ruimtelijke ordening. Die term blijft onder de Omgevingswet bruikbaar.) Een gevoelige bestemming kan als volgt gedefinieerd worden: 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 in beginsel alleen betrekking op nieuwe situaties. Hierbij moet worden gedacht aan nieuw te bouwen gebouwen bedoeld voor gevoelige bestemmingen als wel om bestaande gebouwen die een functiewijziging ondergaan waardoor het mogelijk wordt om in een bestaand gebouw een (voor die locatie) nieuwe gevoelige bestemming te vestigen. In de richtlijn wordt het 'nee, tenzij'-principe gehanteerd. Dit betekent dat van de richtlijn gemotiveerd kan worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Daarbij moet expliciet aandacht worden besteed aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit. Als langs een drukke weg vestiging van een gevoelige bestemming gewenst is, is het verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de Geneeskundige en Gezondheidsdienst (GGD) van de gemeente Amsterdam. De uitkomst van deze toetsing (en eventueel daaruit voortvloeiende aanbevelingen) moeten binnen het kader van besluitvorming over het project aan het bevoegd gezag kenbaar worden gemaakt. Indien het bevoegd gezag de eventuele aanbevelingen van de GGD niet overneemt, dan wordt dit schriftelijk met redenen omkleed beargumenteerd.

## 9.5 Besluitgebied

Zoals beschreven moet de gemeente de luchtkwaliteit toetsen binnen aangewezen aandachtsgebieden. Er moet worden nagegaan of de toe te laten activiteiten gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit binnen een aandachtsgebied. De aandachtsgebieden voor NO2 en PM10 zijn bij ministeriële regeling is aangewezen (artikel 5.51 uit het Bkl). Geconcludeerd kan worden dat het plangebied gelegen is binnen een aandachtsgebied voor $NO_2$ en $PM_{10}$.

Uit de leefomgevingsfoto van het MER Haven-Stad blijkt dat het plangebied niet ligt binnen het gebied waar de richtlijn gevoelige bestemmingen van toepassing is. Daarnaast voorzien het plan ook niet in een dergelijk gevoelige functie.




*Figuur 22: Uitsnede leefomgevingsfoto MER Haven-Stad, locatie globaal omlijnd.*

Toetsen aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit is niet nodig indien een project of activiteit niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Dan gaat het bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of activiteit waarvoor een omgevingsvergunning nodig is maar waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Indien dit het geval is, is er geen toetsing aan de rijksomgevingswaarden voor (NO2) en fijnstof (PM10) nodig. Een project of activiteit draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de concentratie NO2 en PM10 niet hoger is dan 1,2 µg/m3. Dat is 3% van de omgevingswaarde voor de jaargemiddelde concentraties. Dit volgt uit artikel 5.53 en 5.54 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). In artikel 5.54 van het Bkl staan standaardgevallen niet in betekenende mate aangegeven, waaronder:

- Gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan: 1.500 woningen netto bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen;
- Gebouwen met een kantoorfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan: 100.000 m2 brutovloeroppervlak bij één ontsluitingsweg en 200.000 m2 brutovloeroppervlak en een gelijkmatige verkeersverdeling bij twee ontsluitingswegen;
- Zowel gebouwen met een kantoorfunctie als gebouwen met een woonfunctie en nevengebruiksfuncties van die gebruiksfuncties, met:
    1. één ontsluitingsweg: het aantal woningen maal 0,0008 en een bruto-vloeroppervlakte van kantoorfuncties en nevengebruiksfuncties daarvan in vierkante meter maal 0,000012 dat samen opgeteld kleiner is dan of gelijk is aan 1,2; of
    2. twee ontsluitingswegen: een evenredig aantal woningen en een evenredig grote bruto-vloeroppervlakte van kantoorfuncties.

In onderhavig geval is sprake van een maximale toevoeging van 850 woningen met een

niet-woonprogramma van maximaal 10.000 $m^2$ bvo en derhalve kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt op basis van voorgenoemde voorbeelden.

In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties zijn de achtergrondconcentraties ter plaatse van het plangebied beoordeeld. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40 µg/m3 voor stikstofdioxide NO2, 40 µg/m3 voor fijnstof PM10 en 25 µg/m3 voor fijnstof PM2,5. Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij het plangebied (geraadpleegd via CIMLK op 8 juli 2025).

| Jaar | Totale concentratie, rekenpunt 34366966_1089162 | | |
|---|---|---|---|
| | **$NO_2$ (µg/$m^3$)** | **$PM_{10}$ (µg/$m^3$)** | PM2,5 (µg/$m^3$) |
| Monitoringsronde 2024 – monitoringsjaar 2025 | 17,89 | 17,24 | 8,57 |
| Monitoringsronde 2024 – monitoringsjaar 2030 | 15,33 | 16,26 | 7,67 |
| Grenswaarden | 40 | 40 | 25 |

*Figuur 23: Tabel achtergrondconcentraties nabij plangebied.*

Uit de tabel blijkt dat de concentraties voor $NO_2$, $PM_{10}$ en $PM_{2,5}$ ruimschoots onder de grenswaarden liggen. Op basis van de resultaten uit het CIMLK kan niet alleen geconcludeerd worden dat de concentraties ruim onder de maatgevende omgevingswaarden voor deze stoffen liggen, maar ook naar de toekomst toe steeds verder dalen. Daarnaast geldt dat er voor $PM_{10}$ 6,01 overschrijdingsdagen optreden. Dit aantal is ruim minder dan het maximum van 35 overschrijdingsdagen. Zodoende kan geconcludeerd worden dat de rijksomgevingswaarden (grenswaarden in bovenstaand tabel) op de ontwikkellocatie niet worden overschreden. Ook kan worden geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

# Hoofdstuk 10 Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)

## 10.1 Algemeen

Een van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Een viertal begrippen is van belang: het plaatsgebonden risico (PR), brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebieden (BAG, EAG en GAG), voorschriftengebieden en het groepsrisico (GR). Deze begrippen vullen elkaar aan en leiden gecombineerd met elkaar tot een voldoende (en afgewogen) beschermingsniveau per functie en locatie.

**Plaatsgebonden risico**

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour rond de risicovolle activiteit en geeft daarmee de (minimaal) aan te houden afstand aan tussen de risicovolle activiteit en te beschermen objecten.

**Aandachtsgebieden**

Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Aandachtsgebieden volgen uit het toestaan van een bepaalde risicobron op een locatie en gelden automatisch zodra de risicoactiviteit vergund is dan wel met de risicoactiviteit is begonnen. In brand-, explosie- of gifwolkaandachtsgebieden, moet je rekening houden met gevaren die door bedrijven of door het transport van gevaarlijke stoffen veroorzaakt worden. Binnen deze aandachtsgebieden kunnen voorwaarden worden gesteld voor bijvoorbeeld het bouwen van woningen, scholen, kantoorpanden en ziekenhuizen. Hiertoe wordt er onderscheid gemaakt tussen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen (zoals kinderopvang en ziekenhuizen) en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties (zoals kampeerterreinen en grote evenementen). De definities van deze categorieën zijn opgenomen in bijlage VI bij het Besluit kwaliteit leefomgeving.

**Voorschriftengebied**

In het omgevingsplan worden aandachtsgebieden als voorschriftengebieden aangewezen, waardoor (bouwtechnische) maatregelen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gaan gelden voor nieuwe gebouwen. De gemeente moet in principe in een omgevingsplan een geldend brandaandachtsgebied aanwijzen als een brandvoorschriftengebied en een geldend explosieaandachtsgebied als een explosievoorschriftengebied. De gemeenteraad kan gemotiveerd afzien van de verplichte aanwijzing van een voorschriftengebied of een kleiner voorschriftengebied aanwijzen. Voor zover zeer kwetsbare gebouwen zijn voorzien op een locatie in het aandachtsgebied bestaat deze mogelijkheid niet en moeten de maatregelen uit het Bbl worden toegepast. Voor een gifwolkaandachtsgebied is het niet mogelijk (en ook niet nodig) een voorschriftengebied aan te wijzen, omdat de generieke bouweisen uit het Bbl al voldoende mogelijkheden bieden om bescherming tegen een gifwolk te realiseren.

**Groepsrisico**

Binnen de aandachtsgebieden kunnen zich ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen voordoen, waarbij afhankelijk van de bevolkingsdichtheid in het gebied meer of minder slachtoffers kunnen vallen. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Uit onder meer de Nota van toelichting bij het Bkl is echter op te maken dat het in het nieuwe beleid niet alleen gaat om het voorkomen van doden, maar ook om het voorkomen of beperken van maatschappelijke ontwrichting. Maatschappelijke ontwrichting kan verband houden met het overlijden van een groep mensen, maar ook met gewonden, milieuschade en economische schade.

Voor externe veiligheid wordt door het Rijk sinds 2013 nieuw beleid ontwikkeld dat wordt aangeduid als omgevingsveiligheidsbeleid. Het omgevingsveiligheidsbeleid is er op gericht dat het bevoegd gezag externe veiligheidsrisico's als ontwerp-variabele zo vroeg mogelijk bij de totstandkoming van omgevingsplannen betrekt. In de ontwerpfase zijn immer meestal nog meerdere keuzes mogelijk, zoals een keuze voor een andere, minder risicovolle locatie of voor het voorschrijven van maatregelen die het aantal mogelijke slachtoffers bij een ongeval verminderen. Omdat het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) de term omgevingsveiligheid niet gebruikt wordt de term externe veiligheid in dit omgevingsplan gebruikt.

Omgevingsveiligheid wordt ook wel in verband gebracht met artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op grond van dat artikel moet in een omgevingsplan rekening worden gehouden met de mogelijkheden om een brand, ramp of crisis te voorkomen, beperken en te bestrijden en met de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van personen en geneeskundige hulpverlening. Dit betreft dus een bredere afweging, externe veiligheid is dan slechts één van die veiligheidsrisico's, maar het kan ook gaan om overstromingen, natuurbranden of paniek in een menigte. Deze andere aspecten van veiligheid worden uitgewerkt in het regionaal risicoprofiel en het regionaal beleidsplan die worden opgesteld door de Veiligheidsregio. Wanneer onderdelen hiervan gevolgen hebben voor dit omgevingsplan, wordt dit uitgewerkt in de betreffende paragraaf of toegepast op dat gebied.

## 10.2 Regelgeving

### 10.2.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

De Omgevingswet geeft aan welke instructieregels worden gesteld over met het oog het waarborgen van de veiligheid, het beschermen van de gezondheid en het beschermen van het milieu, met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen, in ieder geval ter uitvoering van de Seveso-richtlijn. Deze instructieregels zijn opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

De instructieregels gaan in op het plaatsgebonden risico, aandachtsgebieden, voorschriftengebieden en het groepsrisico in relatie tot beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties. Wat er onder beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties valt, is opgenomen in Bijlage VI van het Bkl. In de bijlagen VII, VIII, IX en X van het Bkl staan de risicovolle activiteiten genoemd.

Voor alle risicovolle activiteiten geldt dat binnen de PR 10-6 geen nieuwe kwetsbare of zeer kwetsbare gebouwen of locaties mogen worden toegestaan en alleen onder voorwaarden kunnen er beperkt kwetsbare gebouwen of locaties worden toegestaan. Voor windturbines zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving andere eisen opgenomen met betrekking tot het plaatsgebonden risico.

In de brand- en explosieaandachtsgebieden geldt dat er een voorschriftengebied moet worden aangewezen in het omgevingsplan. Hiervan kan gemotiveerd een kleiner gebied worden aangewezen of worden afgezien. Dit geldt echter niet als op een locatie zeer kwetsbare gebouwen binnen een brand- en explosieaandachtsgebied worden toegelaten; die locatie moet als een voorschriftengebied worden aangewezen.

Voor transportassen opgenomen in het Basisnet geldt dat hiervoor in de omgevingsregeling een brandvoorschriftengebied is aangewezen.

Voor buisleidingen is het verplicht om in het omgevingsplan de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden van het hart van de leiding) meegenomen, waarbinnen geen kwetsbare en beperkt kwetsbare gebouwen mogen worden opgericht. Verder dient het omgevingsplan te waarborgen dat het bouwen van andere bouwwerken en het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook, de integriteit en werking van de buisleiding niet schaadt.

De bevoegdheid voor het maken van keuzes over externe veiligheid ligt grotendeels bij de gemeente. Uit de toelichting van het Bkl betreffende het groepsrisico blijkt tot slot dat gemeenten worden geacht de volgende opties achtereenvolgens af te wegen:

1. De te beschermen functies worden buiten een het aandachtsgebied gerealiseerd.
2. Indien te beschermen functies binnen een aandachtsgebied worden gerealiseerd, dan dienen de volgende afwegingen gemaakt moeten worden:
   a. Het omgevingsplan biedt waarborgen dat binnen een aandachtsgebied zodanige maatregelen zijn getroffen dat de kans dat personen binnen een gebouw of op een locatie buiten een gebouw overlijden als gevolg van een brand, explosie of giftige stof voldoende wordt beperkt.
   b. Het omgevingsplan bevat regels die het mogelijke aantal slachtoffers binnen het aandachtsgebied beperken.

Het gaat dus om een volgordelijk patroon van: afstand houden of anders het waarborgen van maatregelen en het opnemen van regels over beperking mogelijk aantal slachtoffers.

### 10.2.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

**Beperkingengebied LIB 3**

Uit de kaarten behorende bij het LIB blijkt dat voorliggend besluitgebied buiten de beperkingencontour van het LIB 3 is gelegen. In voorliggende motivering wordt hier verder niet op ingegaan.

**Afwegingsgebied LIB 5**

Bijlage 3 van het LIB bevat het ruimtelijk afwegingsgebied geluid en externe veiligheid (voorheen: 20 Ke gebied), aangeduid met nummer 5. Volgens het bepaalde in artikel 2.2.1.d, eerste lid, van het LIB zijn binnen het ruimtelijke afwegingsgebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan buiten bestaand stedelijk gebied. Op grond van het tweede lid van hetzelfde artikel motiveren gemeenten in de toelichting op het omgevingsplan de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

## 10.3 Gemeentelijk beleid

**Omgevingsvisie Amsterdam 2050**

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gaat onder het kopje Omgevingsveiligheid in op zowel de brede definitie van omgevingsveiligheid als de beperkte. In de omgevingsvisie wordt meegegeven dat een volledig veilige stad niet mogelijk is. Veiligheid als absolute doelstelling kan niet en zou tot een onleefbare stad leiden. Tot op zekere hoogte horen risico's bij een gemengde stad.

Door Amsterdam liggen belangrijke regionale en nationale routes voor gevaarlijke stoffen. Dit zijn routes via alle modaliteiten: buisleidingen, (rijks)wegen, spoor- en vaarwegen. Daarnaast zijn er bedrijven die vanwege het gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen als risicobron gelden. De routes gevaarlijke stoffen worden mogelijk nog belangrijker in de toekomst. Vanwege de energietransitie zullen andere niet-fossiele brandstoffen nodig zijn, zoals waterstof.

De aandachtsgebieden van al deze risicobronnen zullen deels over stedelijk gebied komen te liggen en soms de gemeentegrens overschrijden. Langs de routes zal in de komende 30 jaar ook worden getransformeerd en verdicht. De wijze waarop in dergelijke gebieden om wordt gegaan met deze risico's en welke risico's daar aanvaardbaar zijn, moet nog verder worden uitgewerkt.

In het havengebied zijn risicobedrijven gevestigd en zullen ook nieuwe risicobedrijven zich vestigen voor de energietransitie. Voor het industriegebied waar de haven deel van uitmaakt, Westpoort, is gebiedsgericht beleid gemaakt (Gebiedsvisie EV Westpoort 2009). Dit beleid wordt ook in de komende jaren geactualiseerd.

**Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012**

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico s zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water of door buisleidingen in plaats van vervoer per spoor door de stad.

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

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

Naast het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012 zijn er nog vier andere vigerende beleidsdocumenten in Amsterdam:

- Gebiedsgerichte visie externe veiligheid Westpoort (2009), van toepassing op Wespoort;

- Spoorzone Zuidoostlob Amsterdam, Omgevingsvisie externe veiligheid (2012), van toepassing op de spoorzone in stadsdeel Zuidoost;
- Beleidsvisie externe veiligheid, Gooi- en Vechtstreek (2010), van toepassing op het grondgebied van de voormalige gemeente Weesp;
- Beleidsnotitie advisering Groepsrisico (2006) van toepassing op het grondgebied van de voormalige gemeente Weesp.

Het uitvoeringsbeleid is echter het meest uitgebreid en geldt voor een groot deel van de stad. Op het ogenblik is er nieuw beleid in voorbereiding. Totdat het nieuwe beleid is vastgesteld wordt getoetst op basis van deze visies en het uitvoeringsbeleid.

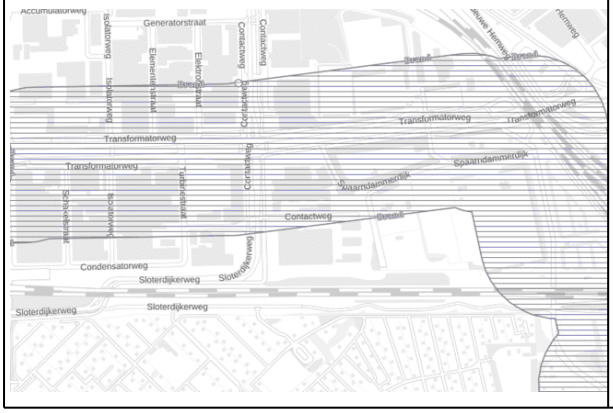
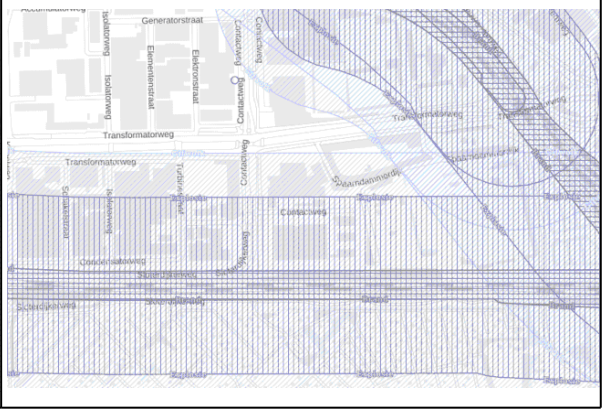
**Gebiedsvisie externe veiligheid Westpoort**

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

## 10.4 Besluitgebied

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van de beschikbare openbare kaarten (Atlasleefomgeving). Daaruit blijkt dat het plangebied gelegen is binnen het brand- (slechts deels) en explosieaandachtsgebied van het spoor (ten zuiden) en brandaandachtsgebied (slechts deels) van een buisleiding.

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van de beschikbare openbare kaarten (Atlasleefomgeving). Daaruit blijkt dat het plangebied gelegen is binnen het brand- (slechts deels) en explosieaandachtsgebied van het spoor (ten zuiden) en brandaandachtsgebied (slechts deels) van een buisleiding.

| Brandaandachtsgebied buisleiding (W-534-08) | Brand- en explosieaandachtsgebied spoor |
|---|---|
|  |  |



*Figuur 24: Uitsnede atalasleefomgeving, plangebied in brand en explosieaandachtsgebied.*

Het een en ander blijkt tevens uit de leefomgevingsfoto van het MER Haven-Stad.




*Figuur 25: Uitsnede leefomgevingsfoto MER Haven-Stad.*

Ten behoeve van het plan is door DWA een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Het is als bijlage 7 opgenomen bij deze motivering. De resultaten worden hieronder nader beschreven.

*Externe veiligheidsrisico's plangebied - spoorlijn*

Over de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam centraal worden gevaarlijke stoffen getransporteerd en ligt op circa 50 meter ten zuiden van het plangebied. Het plangebied ligt daarmee buiten het brandaandachtsgebied (BAG) van 30 meter, maar binnen het explosieaandachtsgebied (EAG) van 200 meter.

Een afstand van 0 meter betekent dat het plaatsgebonden risico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen op die afstand – gemeten vanaf het midden tussen de buitenste sporen waarover gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd – niet hoger mag zijn dan PR 10?6 per jaar. Aangezien het plangebied zich op minimaal 50 meter ten noorden van het spoor bevindt, ligt het buiten deze risicocontour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Het plangebied bevindt zich binnen het explosieaandachtsgebied (EAG) van 200 meter. Het explosieaandachtsgebied is weergegeven in bovenstaand figuur. Binnen deze zone kunnen bouwkundige eisen worden gesteld, maar alleen onder de volgende voorwaarden:

- Als het bevoegd gezag een explosievoorschriftengebied heeft aangewezen, of
- als de ontwikkeling betrekking heeft op een zeer kwetsbaar gebouw.

In het omgevingsplan is  geen explosievoorschriftengebied is aangewezen. Daarom kunnen er geen aanvullende bouwkundige eisen worden opgelegd op grond van artikel 4.96 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). De geplande ontwikkeling wordt wel aangemerkt als een kwetsbaar gebouw (conform Bijlage VI van het Bkl). Voor dit type gebouw geldt geen verplichting tot het aanwijzen van een voorschriftengebied in het omgevingsplan.

Voor nieuwbouw geldt dat het handmatig kunnen uitschakelen van een mechanisch ventilatiesysteem een standaard bouwkundige eis is volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Dankzij deze maatregel biedt schuilen in een gebouw bij een gifwolk doorgaans betere bescherming dan vluchten. Hierdoor zijn personen in nieuwe gebouwen binnen een gifwolkaandachtsgebied in principe voldoende beschermd tegen de effecten van een giftige gaswolk.

*Externe veiligheidsrisico's plangebied -  buisleiding*

Het plangebied bevindt zich deels binnen het brandaandachtsgebied (BAG) van de betreffende buisleiding, zoals weergegeven in bovenstaand figuur. Er is  geen brandvoorschriftengebied aangewezen.

De ontwikkeling binnen het plangebied wordt aangemerkt als een kwetsbaar gebouw (conform Bijlage VI van het Bkl). Voor dit type gebouw is het voor het bevoegd gezag niet verplicht om een voorschriftengebied aan te wijzen in het omgevingsplan.

Mocht het bevoegd gezag alsnog besluiten om een brandvoorschriftengebied aan te wijzen, dan gelden voor een deel van de gebouwen in het plangebied aanvullende bouweisen op grond van artikelen 4.91 tot en met 4.95 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Deze eisen hebben betrekking op:

- Brandwerendheid van uitwendige scheidingsconstructies [artikel 4.91 Bbl]
- Brandklasse A2 voor gevels en dak [artikel 4.92 en 4.93 Bbl]
- Veilige vluchtroutes [artikel 4.94 Bbl]
- Sterkte van het gebouw bij brand [artikel 4.95 Bbl]

*Beschouwing groepsrisico*

Conform artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen een aandachtsgebied rekening worden gehouden met de kans op het overlijden van een groep van tien of meer personen per jaar als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door een activiteit. Dit betreft het groepsrisico. Conform artikel 5.15 lid 2 van de Bkl wordt aan het hier bovenstaande in ieder geval voldaan als een omgevingsplan binnen een aandachtsgebied:

- geen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat; of
- waar het omgevingsplan beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties toelaat, het volgende waarborgt:
    1. Maatregelen zijn getroffen ter bescherming van personen in deze gebouwen en op deze locaties, of
    2. Het aantal aanwezige personen of de verblijfsduur van die personen op deze locaties beperkt is.

Het bevoegd gezag kan gebruik maken van een zogeheten 'gereedschapskist' met maatregelen om de veiligheid binnen aandachtsgebieden te waarborgen:

1. Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied
2. Aanvullende risicocommunicatie richting bewoners en gebruikers
3. Beperken van personendichtheid in de directe omgeving
4. Vlucht- en schuilmogelijkheden creëren of verbeteren

5. Omgevingsmaatregelen, zoals groenstroken of fysieke barrières
6. Aanvullende bouwmaatregelen binnen een aangewezen voorschriftengebied

***Zelfredzaamheid***

*Afstand houden tot de risicobron binnen het aandachtsgebied*

De ontwikkeling ligt voor een deel binnen het explosieaandachtsgebied van het spoor en het brandaandachtsgebied van de buisleiding. Daarmee ligt het planvoornemen grotendeels buiten de meest risicovolle zone van de aandachtsgebieden. De ruimte op de beschikbare kavel voor het meer afstand nemen tot deze risicobronnen is zeer beperkt.

*Aanvullende risicocommunicatie*

Bij een ondergrondse buisleiding kan een breuk of lekkage worden veroorzaakt door (graaf)werkzaamheden nabij of aan de leiding. Wanneer nieuwe bewoners de locatie betrekken, kunnen zij op de hoogte worden gebracht, bijvoorbeeld middels een brochure waarin informatie is opgenomen over de scenario's, de effecten en het bijbehorende handelingsperspectief bij een fakkelbrand. Op dezelfde wijze kunnen bewoners op de hoogte worden gebracht bijvoorbeeld middels een brochure waarin informatie is opgenomen over de scenario's, de effecten en het bijbehorende handelingsperspectief bij een ongeval op het spoor.

*Beperken van personendichtheden in de omgeving van de risicobron.*

Aangenomen wordt dat door de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een toename van 1.695 personen. Deze zelfredzame personen zijn vanwege de woonfunctie voor 50% overdag en 100% 's nachts aanwezig verondersteld. Deze toename van personen is een logisch gevolg van de ontwikkeling.

Snelle ongevalsscenario's geven minder mogelijkheden voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Conform het uitvoeringsbeleid zal Amsterdam zal bij de afweging omtrent een ruimtelijk besluit langs alle rijkswegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd en langs de spoorzone (traject Haven-Centraal station-Station Muiderpoort-Duivendrecht) expliciet in worden gegaan op de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied. In basis dienen nieuwe objecten bedoeld voor minder zelfredzame personen (als kinderen < 12 jaar, zieken, bejaarden en gehandicapten) te worden gesitueerd buiten de 100%-letaliteitsgrens van LPG (80 meter vanaf de rand van de rechterrijbaan van rijkswegen en 100 meter vanaf de buitenste spoorstaaf). Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval op de weg of het spoor.

Het gehele plangebied ligt binnen het explosieaandachtsgebied. Hierbij kan de eerste lijns bebouwing dienen als afschermende werking voor de achterliggende objecten. Uitgangspunt voor het plangebied is dat hier geen zeer kwetsbare groepen of terreinen worden gerealiseerd. Bovendien wordt, in lijn met het uitvoeringsbeleid van de gemeente Amsterdam, op het plangebied geen minder zelfredzame personen gehuisvest (als kinderen < 12 jaar, zieken, bejaarden en gehandicapten). Met de minder zelfredzame personen wordt uitdrukkelijk niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn. Deze zijn volgens het uitvoeringsbeleid wel mogelijk binnen het explosieaandachtsgebied. Op dit punt voldoet het plan dus aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid.

*Vlucht- en schuilmogelijkheden.*

Afhankelijk van waar op het spoor of de aardgasleiding een calamiteit plaatsvindt, kan gevlucht worden in tegengestelde richting, waarbij het gebouw als bescherming fungeert, namelijk:

- Calamiteit spoor: vluchten via de contactweg naar Transformatorweg, bij een gifwolk dient in de woning te worden gebleven en het ventilatiesysteem te worden uitgeschakeld.
- Calamiteit buisleiding: Vluchten via de contactweg onder het spoor door naar de Sloterdijkerweg.

*Omgevingsmaatregelen.*

Gerichte risicocommunicatie met aanwezigen binnen de aandachtsgebieden in geval van calamiteit. NL-Alert kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

Daarnaast dient om de gevolgen van ongevallen te beperken in ieder geval rekening gehouden te worden met (art. 5.2 Bkl):

- het voorkomen, beperken en bestrijden van die branden, rampen en crises;
- de mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen; en
- de geneeskundige hulpverlening aan personen

**Conclusie**

Het plangebied ligt binnen het explosieaandachtsgebied (EAG) van het spoor. Omdat erin het omgevingsplan geen voorschriftengebied is voorgeschreven, zijn de eisen uit de Bbl niet van kracht. Dit is ook niet vereist. Enkel wanneer er in het plangebied zeer kwetsbare gebouwen worden voorzien (zoals woonfuncties voor 24-uurs zorg, ziekenhuizen, kinderdagverblijven en penitentiaire inrichtingen) moet door het bevoegd gezag het voorschriftengebied worden aangewezen in het omgevingsplan. Aangezien deze functie in voorliggend TAM-omgevingsplan niet zijn toegestaan is dit niet direct van toepassing.

Verder ligt het plangebied binnen het (toekomstige) gifwolkaandachtsgebied (GAG). Voor nieuwbouw binnen dit gebied geldt dat het handmatig kunnen uitschakelen van mechanische ventilatie een standaard bouwkundige eis is volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Dankzij deze maatregel zijn aanwezigen in nieuwe gebouwen in principe voldoende beschermd tegen de effecten van een gifwolk. Daarnaast wordt bij de verdere planvorming rekening gehouden met de volgende aspecten:

- Zorg dragen voor het feit dat de gebruiker bekend is met de externe veiligheidsrisico's middels een brochure waarin informatie is opgenomen over de scenario's, de effecten en het bijbehorende handelingsperspectief bij de betreffende externe veiligheidsrisico's.
- Borg dat de vluchtroutes vanuit de gebouwen van de bron afleiden en het gebouw bescherming biedt.
- Gerichte risicocommunicatie met aanwezigen binnen de aandachtsgebieden in geval van calamiteit. NL-Alert kan ertoe bijdragen dat alarmering van het gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten).

Geconcludeerd kan worden dat het plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor wat betreft externe veiligheid.

# Hoofdstuk 11 Milieuruimte van milieubelastende activeiten

## 11.1 Algemeen kader voor toelating van milieubelastende en milieugevoelige activiteiten

***Milieuhinder en milieuruimte i.h.k.v. evenwichtige toedeling van functies aan locaties***

Een kernbegrip van de Omgevingswet is 'milieubelastende activiteit'. Dat is (gelet op bijlage 1 bij de Omgevingswet) een activiteit die nadelige gevolgen voor het milieu kan veroorzaken (anders dan lozen op een oppervlaktewaterlichaam of op een zuiveringtechnisch werk of wateronttrekking).

Een evenwichtige toedeling van functies aan locaties houdt onder meer in dat:

7. milieuhinder voor gevoelige activiteiten wordt voorkomen of zo veel mogelijk beperkt ('beschermen'); en
8. er voldoende ruimte wordt geboden voor milieubelastende activiteiten ('benutten').

Gelet hierop dient bij het toelaten van nieuwe milieubelastende activiteiten beoordeeld te worden of milieubelasting van die nieuwe activiteiten aanvaardbaar is voor toegelaten (bestaande en mogelijk toekomstige) woningen ('aanvaardbaar woon- en leefklimaat') en voor andere milieugevoelige activiteiten. Ook bij het 'hertoelaten' (herbestemmen onder het oude recht) van bestaande milieubelastende activiteiten dient beoordeeld te worden of er nog steeds sprake is van een aanvaardbare situatie.

Ook dient getoetst te worden of een nieuwe milieubelastende activiteit qua benodigde milieuruimte passend is op de locatie. Is de betreffende locatie geschikt voor het vestigen van die activiteit of is de ruimte gereserveerd voor lichtere of zwaardere functies qua milieugebruik? In geval van bestaande activiteiten (bv. bij het hertoelaten van een bestaand bedrijventerrein) wordt ook bekeken of de milieuruimte nog steeds passend is gezien de omgeving. De maatschappij en de economie zijn immers continue in beweging. Daardoor of daartoe kan het karakter van gebieden veranderen of veranderd worden. Bijvoorbeeld doordat leegstaande kantoren worden vervangen door woonruimte. Het in de loop der tijd veranderen van woon- en werkomgeving kan aanleiding geven voor herziening van vestigings- of uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven.

Bij het (her)toelaten van milieugevoelige activiteiten moet ook een afweging plaats vinden. Enerzijds dient beoordeeld te worden of er sprake is van een aanvaardbare woon- of verblijfsklimaat gelet op de toegelaten (aanwezige en mogelijke toekomstige) milieubelastende activiteiten in de omgeving. Anderzijds moet ook afgewogen worden of een nieuwe gevoelige activiteit een aanvaardbare beperking vormt voor de milieu- of gebruiksruimte van milieubelastende activiteiten. Daarbij dient niet alleen de bestaande bedrijfsvoering van bedrijven betrokken te worden maar de ook de mogelijkheden die het omgevingsplan biedt voor de vestiging van nieuwe (nog niet bestaand, maar toegelaten) activiteiten.

Sommige activiteiten kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn, bijvoorbeeld een school of kinderdagverblijf. In dat geval dienen beide aspecten (effecten omgeving op de school en gevolgen school voor de omgeving) beoordeeld te worden.

***Samenhang met regels ter bescherming van het milieu***

Dit omgevingsplan (alsmede andere wetgeving, zoals het Besluit activiteiten leefomgeving) bevat milieuregels met het beschermen van het milieu als doel. Op basis van de milieuregels moeten milieubelastende activiteiten alle redelijke maatregelen treffen om gevolgen voor het milieu te voorkomen. Ook als een milieubelastende activiteit volledig voldoet aan de milieuregels, kan het enige hinder naar de omgeving veroorzaken. Teneinde een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen moet

daarom vooraf bij het toelaten van milieubelastende activiteiten een afweging plaatsvinden. Zie verder het wettelijk kader voor geluid in paragraaf , voor gevaar in paragraaf , de overige milieuaspecten in hoofdstuk .

## 11.2 Bedrijvenregeling

**Onderscheid bedrijven en andere milieubelastende activiteiten**

Bij de meeste vormen van planologische gebruiksactiviteiten kunnen de milieugevolgen op voorhand goed ingeschat worden en kan de hierboven beschreven afweging gemaakt worden. Bij bedrijven (in een enge zin) is dit echter anders. Het begrip bedrijf bevat immers een breed scala aan activiteiten gericht op het bedrijfsmatig produceren, bewerken, verwerken, herstellen, opslaan, verhuren van goederen, alsmede distributie en groothandel. De milieugevolgen van een kledingreparatiebedrijf is dan ook heel anders dan een groot chemisch productiebedrijf of een metaalfabriek. Gelet hierop is voor bedrijven een nadere regeling nodig om te kunnen sturen op de vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven in verband met het aspect milieuhinder. Deze regeling t.b.v. vestigings- en uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven noemen we de bedrijvenregeling en het wordt hieronder kort beschreven.

**Werkwijze bij functiescheiding en functiemenging**

Onder functiescheiding wordt het ordeningsprincipe verstaan dat milieubelastende activiteiten en gevoelige activiteiten van elkaar gescheiden worden. Door een afstand aan te houden door die twee groepen activiteiten kan aan beide doelen (beschermen en benutten) voldaan worden. De aan te houden afstand is afhankelijk van hoe zwaar de mogelijke milieugevolgen kunnen zijn en hoe hoog de ambities zijn omtrent woon- en leefklimaat. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de werkwijze met milieuhindercategorieën die in de inmiddels ingetrokken handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten. Hoewel de VNG deze brochure inmiddels heeft ingetrokken, blijft de gemeente Amsterdam de werkwijze met milieuhindercategorieën als uitgangspunt gebruiken. De Brochure blijkt in de praktijk een goed werkend instrument dat in de afgelopen decennia zijn nut heeft bewezen. Indien nodig, zal de gemeente de Lijst van bedrijfsactiviteiten actualiseren of bijwerken.

Bij functiemenging vindt geen scheiding plaats. In (hoog)stedelijke gebieden is het juist wenselijk omwille van levendigheid en beleving dat de verschillende activiteiten 'door elkaar zijn'. Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te borgen kan dit echter alleen bij milieubelastende activiteiten met geringe milieugevolgen.

**Lijst van bedrijfsactiviteiten**

In Bijlage IV bij het omgevingsplan is de Lijst van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Hierin zijn bedrijfsactiviteiten opgesomd en is de potentiële milieubelasting met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof in een indicatieve richtafstand uitgedrukt. De hoogste afstand bepaalt de milieuhindercategorie die aan een activiteit wordt toegekend.

De richtafstanden kunnen gebruikt worden bij het toelaten van bedrijven om te bepalen bedrijven uit welke milieuhindercategorie op een bepaalde locatie aanvaardbaar zijn (gelet op de afstand tot woningen). Ten tweede kunnen ze ook gebruikt worden bij het toelaten van woningen (of andere gevoelige activiteiten) om te bepalen op welke afstand van bedrijven (of bedrijventerrein) nieuwe woningen aanvaardbaar zijn. De afstanden in de lijst zijn indicatief van karakter; de concrete bedrijfsvoering van bedrijven kan aanleiding geven om een kleinere of grotere afstand aan te houden.

De richtafstanden op de lijst zijn geschikt om het woon- en leefklimaat passend bij een rustige woonwijk te behalen. Indien er sprake is van een gemengd gebied met meer 'stedelijk karakter' is het ook

aanvaardbaar om de afstanden te 'halveren'. Daarbij wordt de afstand behorend bij één milieuhindercategorie lager aangehouden. Onderstaande tabel geeft de relatie tussen milieuhindercategorieën en richtafstanden tot gebiedstypen rustige woonwijk en gemengd gebied weer.

| Milieuhindercategorie | Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk | Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied |
|---|---|---|
| 1 | 10 | 0 |
| 2 | 30 | 10 |
| 3.1 | 50 | 30 |
| 3.2 | 100 | 50 |
| 4.1 | 200 | 100 |
| 4.2 | 300 | 200 |
| 5.1 | 500 | 300 |
| 5.2 | 700 | 500 |
| 5.3 | 1000 | 700 |
| 6 | 1500 | 1000 |

**Lijst gemengde gebieden**

Bij functiemenging is de systematiek met richtafstanden niet werkbaar. Bovendien is in gemengde gebieden de kans op hinder door bedrijven voor de omgeving groter gezien de geringe afstand tussen bron en ontvanger. Het is daarom van belang om terughoudend te zijn met het toestaan van nieuwe bedrijven (toestaan van wijzigingen van bestaande bedrijven).

Gelet hierop is in het omgevingsplan een korte lijst opgenomen van bedrijven waarvan op voorhand duidelijk is dat deze in ieder geval geen onaanvaardbare hinder zullen veroorzaken. Andere activiteiten kunnen tevens toegelaten worden als aangetoond wordt dat de betreffende activiteit ook slechts geringe milieugevolgen heeft.

## 11.3 Besluitgebied

**Beoogde gevoelige functies in relatie tot milieubelastende activiteiten**

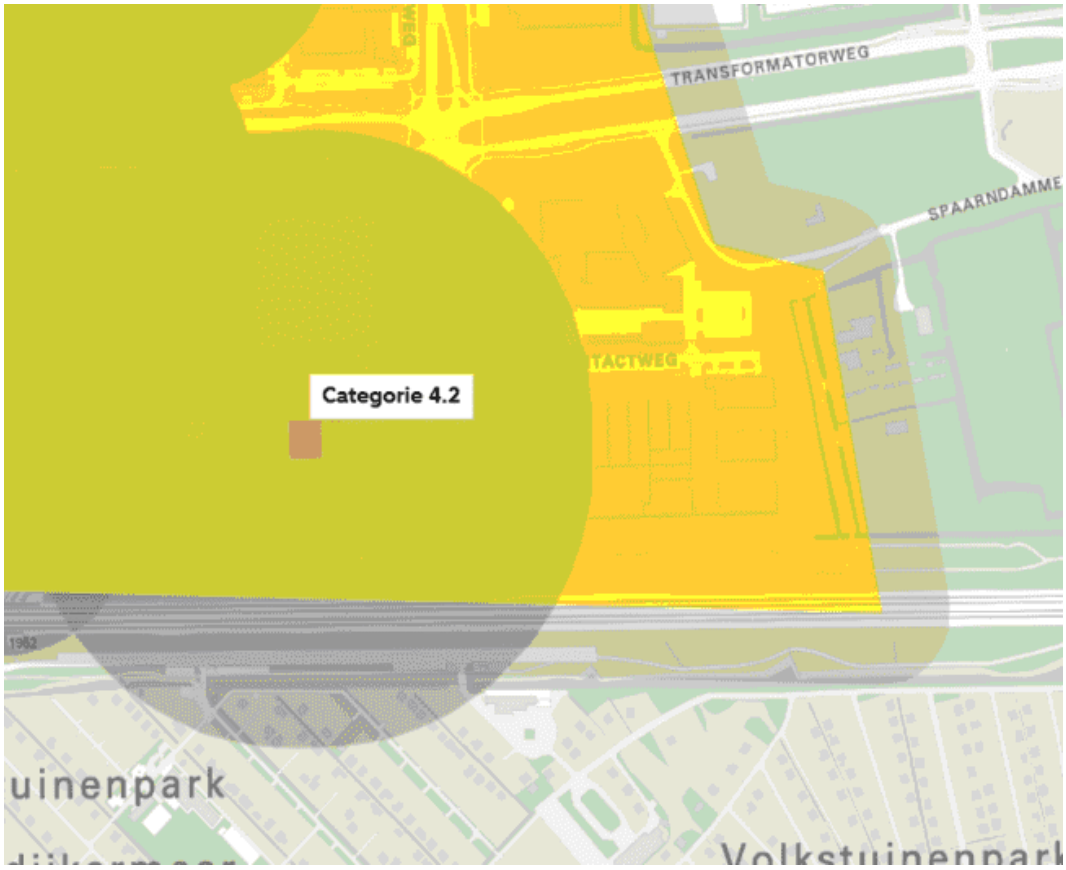
Het besluitgebied is gelegen binnen het omgevingstype 'gemengd gebied' door de ligging ten opzichte van wegen bedrijvigheid, industrie en de spoorlijn ten zuiden. Met de beoogde transformatie van het besluitgebied en heel Sloterdijk I Zuid wordt daarnaast ook een gemengd gebied gerealiseerd, waarbij de functies wonen en werken in hoge dichtheid samenkomen.

Bestaande bedrijvigheid in Sloterdijk I Zuid

Het nu geldende omgevingsplan staat ter plaatse van het besluitgebied en de directe omgeving, bedrijven tot maximaal categorie 3.2 toe. Specifiek geldt dat ten noorden van het plangebied het Mediacollege is gelegen. Binnen dat bestemmingsplan wordt niet alleen het Mediacollege toegestaan, maar is planologisch ook ruimte voor een programma van maximaal 40.000 $m^2$ bvo in de verhouding 75% wonen en 25% commerciële activiteiten (bedrijven, horeca, dienstverlening, andere maatschappelijke voorzieningen etc.), die aanvullend zijn op de onderwijsvoorziening dan wel het wonen (maximaal 10.000 $m^2$ bvo). Daarmee kan gesteld worden dat er diverse geluidsgevoelige functies reeds aanwezig zijn in de directe omgeving van voorliggend besluitgebied, die bepalend zijn voor de

bedrijfsvoering van de bestaande bedrijven in het gebied.

Ten westen van het plangebied aan de Contactweg, Magneetstraat en Turbinestraat, zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan. Dergelijke bedrijven hebben een te hanteren richtafstand van 50 meter in een gemengd gebied. Aangezien het besluitgebied op circa 90 meter van deze gronden is gelegen vormt dit aspect geen belemmering. Opgemerkt wordt dat uit de leefomgevingsfoto van het MER Haven-Stad blijkt dat ter plaatse van de Magneetstraat 3 en 5 bedrijven zijn toegestaan met een ruimere milieucategorie dan 3.2. Ter plaatse van de Magneetstraat 5 is namelijk een milieucategorie 4.2 toegestaan, zoals weergegeven op onderstaand figuur.




*Figuur 26: Uitsnede leefomgevingsfoto MER Haven-Stad, locatie globaal omlijnd.*

De richtafstand reikt indicatief tot binnen de projectlocatie. Echter is verder op de maken uit de leefomgevingsfoto dat voor geur en stof de richtafstanden niet tot binnen de projectlocatie reiken. Voor wat betreft geluid wordt nader verwezen naar hoofdstuk 7. Daarnaast geldt ook voor deze kavels dat er gewerkt wordt aan plannen om een woon-werkgebied te realiseren, maar omdat voorliggend plangebied voorop loopt in de herontwikkeling van het bedrijventerrein dient nog te worden uitgegaan van de maximaal planologische invulling. Vanuit de maximale planologische invulling geredeneerd vormt dit aspect geen belemmering.

Ten oosten van het plangebied geldt dat de gronden bestemd zijn als recreatie, maatschappelijk – 3 en cultuur en ontspanning. Ter plaatste bevindt zich in de huidige situatie een hondenschool en Villa Buitenlust (trouwlocatie). Op deze locaties is nader ingegaan in hoofdstuk 7.

**Bedrijvenregeling**

Dit plan omvat naast wonen ook kantoor-, commerciële en bedrijfsfuncties. Bedrijven tot milieucategorie 2 zijn direct planologisch toegestaan. Een hogere categorie mag alleen als deze vergelijkbare milieuhinder (categorie 2) veroorzaakt. De functies binnen het plangebied dienen bouwkundig van woningen gescheiden te zijn en passen daarmee in een gemengd gebied. Ten aanzien van de overige milieubelastende activiteiten is in de andere hoofdstukken per specifiek milieuaspect aangegeven hoe rekening is gehouden met de milieuhinder en milieuruimte van de milieubelastende activiteit(en). Hiervoor wordt verwezen naar navolgend hoofdstuk.

# Hoofdstuk 12 Overige milieuaspecten

## 12.1 Geur

### 12.1.1 Kader

**Rekening houden met geur**

Op grond van artikel 5.90, eerste lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is het verplicht om in het omgevingsplan (of bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit) rekening te houden met de geur van activiteiten, anders dan wonen, op geurgevoelige gebouwen.

Deze verplichting is aan de orde zowel bij het toelaten van geurveroorzakende activiteiten als bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen. Een geurgevoelig gebouw is:

a. een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat is toegelaten op grond van dit omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met een:
   1. woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
   2. onderwijsfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
   3. gezondheidszorgfunctie met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;
   4. bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;
b. een ander gebouw dat op grond van dit omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit mag worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en dat volgens aard, indeling en inrichting geschikt is om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en daarvoor permanent of op een daarmee vergelijkbare wijze, wordt gebruikt.

Concreet betekent dit artikel dat het gemotiveerd moet worden:

- of er sprake is van een aanvaardbaar geursituatie; en
- en wat de gevolgen zijn voor de 'geurruimte' van activiteiten.

Bij de beoordeling van de geursituatie moet niet alle gekeken van de geur van de activiteiten afzonderlijk, maar ook gecumuleerd.

**Aanvaardbaarheid**

Op grond van het tweede lid van artikel 5.92 Bkl moet het omgevingsplan erin voorzien dat het geur door een activiteit, anders dan wonen, op geurgevoelige gebouwen aanvaardbaar is.

Met uitzondering van enkele bijzondere activiteiten (bepaalde agrarische activiteiten en zuiveringstechnische werken) wordt in het Bkl niet bepaald wat onder een aanvaardbaar geurniveau wordt verstaan. Amsterdam heeft geen geurbeleid om hieraan nadere invulling te geven. Dit wordt per geval beoordeeld. Voor zover activiteiten met potentiële geurhinder dichtbij gevoelige activiteiten worden toegelaten dient beoordeeld te worden in hoeverre geurhinder het aanvaardbaar woon- en leefklimaat raakt. Ook bij het toelaten van geurgevoelige activiteiten dichtbij activiteiten met potentiële geurhinder wordt afgewogen wat het gevolg daarvan is voor die activiteit met potentiële geurhinder.

**Milieuregels**

Artikel 2.11 van het Besluit activiteiten leefomgeving bevat een specifieke zorgplicht milieu. Deze zorgplicht houdt onder meer in dat degene die de milieubelastende activiteit verricht verplicht is om alle redelijkerwijs te vergen maatregelen te treffen om geurhinder te vorkomen dan wel de gevolgen ervan te beperken. Artikel 22.44 van de Hoofdregeling bevat eveneens dezelfde zorgplicht voor activiteiten die

niet onder de reikwijdte van dat besluit vallen. Hiernaast bevatten het Bal en het omgevingsplan specifieke geurregels voor enkele aangewezen activiteiten, zoals bepaalde agrarische activiteiten, rioolwaterzuiveringswerken en activiteiten met voedingsmiddelen. De specifieke geurregels kunnen geurnormen zijn of concrete voorzieningen, zoals het afzuigen en afvoeren van emissies.

### 12.1.2 Besluitgebied

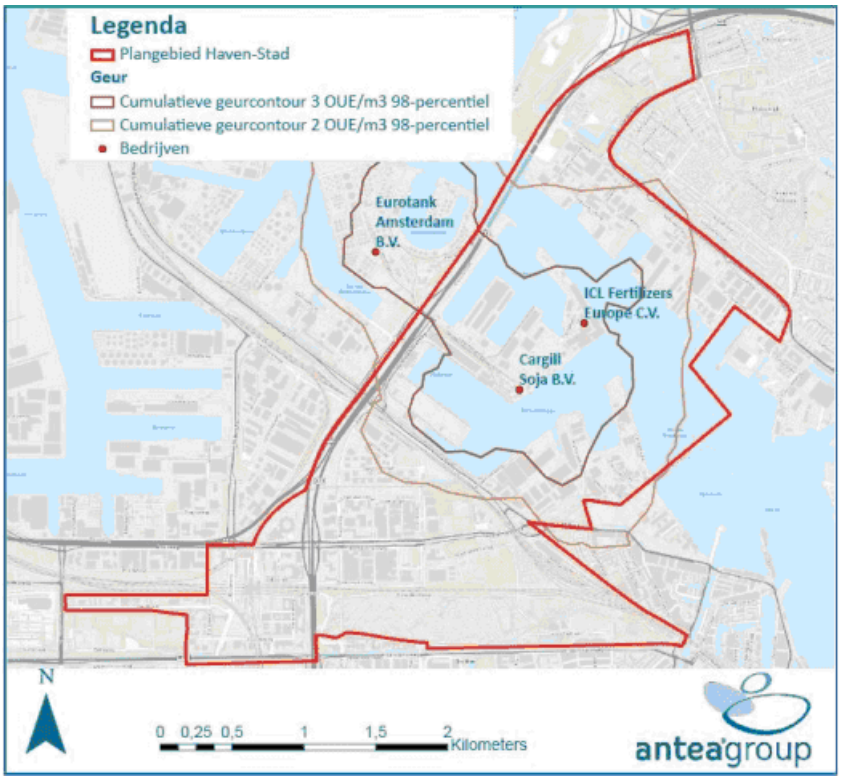
Rekening houden met geur werkt twee kanten op:

1. Bij het mogelijk maken van het verrichten van activiteiten in de buurt van gevoelige gebouwen;
2. Bij het toelaten van geurgevoelige gebouwen in de buurt van bestaande geur veroorzakende bedrijven.

Het eerste punt is niet van toepassing omdat de beoogde ontwikkeling niet gepaard gaat met een geuremissie en derhalve geen relevante invloed heeft op de geur in de omgeving.

Door de beoogde ontwikkeling is wel sprake van de toevoeging van geurgevoelige functies. In dat kader dient – ondanks dat de beoogde ontwikkeling hier geen effect op heeft - ook de mogelijke geurbronnen

in de omgeving beschouwd te worden. Hiervoor is onder andere het MER Haven-Stad geraadpleegd. Daarin is beschreven dat meer dan 90 procent van de geurbelasting op het plangebied van Haven-Stad wordt veroorzaakt door de volgende bedrijven: Cargill/Bunge Sojafabrieken, ICL Fertilizers en de cacao bedrijven uit de Zaanstreek. De eerste twee genoemde zijn verantwoordelijk voor ruim 70 procent van de geurbelasting. Onderstaand figuur betreft een uitsnede van de milieueffectrapportage waarin de cumulatieve geurcontour van de geurrelevante bedrijven is weergegeven. Daaruit is op te maken dat het plangebied buiten de cumulatieve geurcontouren van de geurrelevante bedrijven is gelegen.




*Figuur 27: Uitsnede milieueffectrapportage Haven-Stad, cumulatieve geurcontouren bedrijven.*

Tevens blijkt uit de leefomgevingsfoto van het MER Haven-Stad, dat er geen geurcontouren tot binnen het plangebied reiken. Ten westen van het plangebied aan de Magneetstraat zijn bedrijven toe gestaan met een mogelijke richtafstand voor wat betreft het aspect geur. Deze reikt echter niet tot binnen het plangebied.

Derhalve kan geconcludeerd worden dat er geen activiteiten in de omgeving van het TAM-omgevingsplan zijn met een geuremissie die rijkt tot binnen het plangebied. In dit kader is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## 12.2 Stofhinder

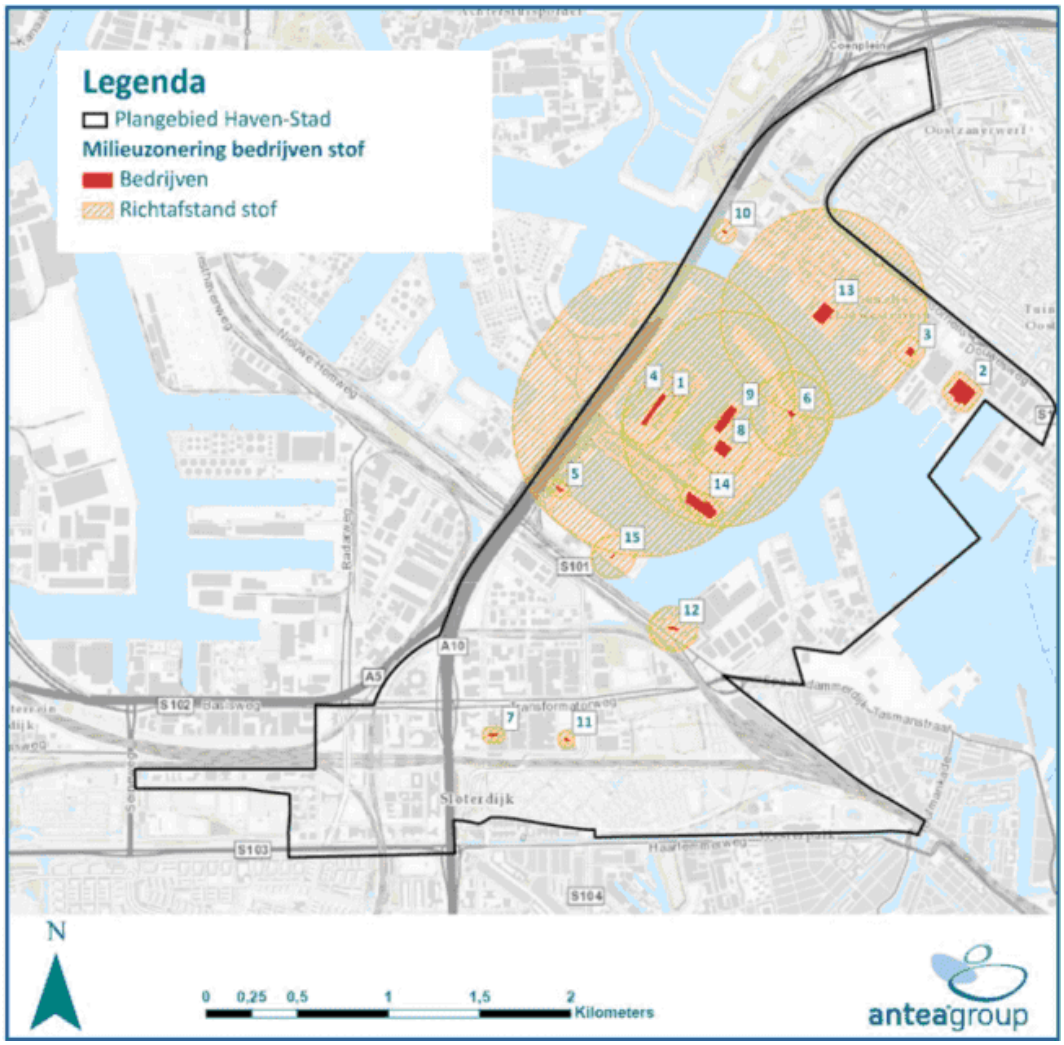
### 12.2.1 Kader

Ten aanzien van het aspect stofhinder zijn er geen eisen opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Ook is er geen Amsterdams beleid over stofhinder. Desalniettemin kan in het kader van evenwichtige toedeling van functies aan locaties dit aspect ook relevant zijn. Voor zover activiteiten met potentiële stofhinder dichtbij gevoelige activiteiten worden toegelaten dient beoordeeld te worden in hoeverre stofhinder het aanvaardbaar woon- en leefklimaat raakt. Ook bij het toelaten van gevoelige activiteiten dichtbij activiteiten met potentiële stofhinder wordt afgewogen wat het gevolg daarvan is voor die activiteit met potentiële stofhinder. Dit wordt per geval beoordeeld.

Artikel 2.11 van het Besluit activiteiten leefomgeving bevat een specifieke zorgplicht milieu. Deze zorgplicht houdt onder meer in dat degene die de milieubelastende activiteit verricht verplicht is om alle redelijkerwijs te vergen maatregelen te treffen om stofhinder te vorkomen dan wel de gevolgen ervan te beperken. Artikel 22.44 van de Hoofdregeling bevat eveneens dezelfde zorgplicht voor activiteiten die niet onder de reikwijdte van dat besluit vallen. Ook het Bal bevat voorschriften voor specifieke activiteiten met het oog op het voorkomen van stofhinder, zoals het afzuigen en afvoeren van emissies.

### 12.2.2 Besluitgebied

De voorgenomen ontwikkeling die dit TAM-omgevingsplan mogelijk maakt, voorziet niet in activiteiten waarvan onevenredige stofhinder te verwachten is. Daarnaast is gekeken of er in de omgeving van het TAM-omgevingsplan activiteiten zijn toegestaan met een richtafstand voor het aspect stof die tot binnen het plangebied reikt. Daarbij is onder andere gebruik gemaakt van de milieueffectrapportage Haven-Stad, waarin alle bedrijven beschreven zijn die een milieucontour groter dan 30 meter hebben (milieucategorie 3.1 of hoger) voor stof. Daaruit blijkt dat aan de Magneetstraat 5 bedrijvigheid aanwezig is met een indicatieve hinderafstand van 30 meter. Het gaat om de bedrijvigheid toegestaan ter plaatste van nummer 11 in onderstaand figuur. Echter blijkt dat de richtafstand niet tot binnen de grenzen van voorliggend besluitgebied reiken en dit aspect geen belemmering vormt. In dit kader is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.




*Figuur: 28: Uitsnede milieueffectrapportage Haven-Stad, indicatieve stofcontouren voor individuele bedrijven.*

## 12.3 Lichthinder

Lichthinder is het negatieve effect dat veroorzaakt wordt door kunstmatige verlichting. De hoeveelheid lichthinder is afhankelijk van de aard, intensiteit, duur en plaats van de verlichting. Er is nog weinig duidelijkheid over de zogenoemde effectafstanden. Er zijn wel effecten aan te wijzen die van invloed zijn. Ten eerste vormen de kenmerken van de verlichting (verlichtingsintensiteit bijv.) een variabele. Het tweede aspect is de situatie waarin de verlichting plaatsvindt (transparantie van het landschap bijv.). Er zijn vier soorten lichthinder te onderscheiden:

- Lichthinder voor de mens (light trespass): het niet kunnen onttrekken aan kunstmatige verlichting.
- Lichthinder langs de wegen (glare): licht langs (rijks)wegen kan leiden tot gevaarlijke situaties.
- Verstoring voor de natuur: nachtelijk kunstmatige verlichting kan een (negatief) effect hebben op het gedrag van dieren. Dieren kunnen hun dag- en nachtcyclus aanpassen aan de kunstmatige verlichting. Het kan ook leiden tot desoriëntatie, afstoting of aantrekking.

- Horizonvervuiling (skyglow): de zichtbaarheid van licht op langere afstanden. De kunstmatige verlichting van sportvelden of landbouwkassen reikt soms ver.

### 12.3.1 Regelgeving en beleid

**Internationale wetgeving**

Richtlijn Lichthinder

De Richtlijn Lichthinder CIE150:2017 (vervanging van de Richtlijn Lichthinder CIE150:2013) is opgesteld door The International Commission on Illumination (CIE). Deze richtlijn helpt om het effect van kunstmatige verlichting op de omgeving te kunnen beoordelen. Daarnaast geeft het aanbevelingen om op basis van relevante parameters limieten te stellen om het effect van lichtvervuiling te beperken. In principe is de richtlijn toepasbaar op nieuwe installaties, maar er zijn ook adviezen geformuleerd voor bestaande installaties, in de vorm van herstellende maatregelen. Deze richtlijn bevat strengere regels ter bescherming van omwonenden en flora/fauna dan de eerdere richtlijn. Sinds 1 november 2021 is de Richtlijn Lichthinder CIE150:2017 via het NSVV (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde) ook in Nederland van kracht.

**Europese wetgeving**

Directive 2009/125/E

Het Europees Parlement heeft in 2009 de Directive 2009/125/E vastgesteld. Deze richtlijn is een kader voor nationale overheden om eisen te stellen ten aanzien van ecologisch ontwerp voor energiegerelateerde producten. Er worden hiermee ook voorwaarden gesteld voor lichtinstallaties. Het is echter geen richtlijn om lichthinder te verminderen.

Green Public Procurement Criteria for Road Lighting and Traffic Signals (GPP)

De Europese Commissie heeft in 2019 de eerdere GPP herzien. Het document bevat criteria voor wegverlichting en stoplichten zodat achterhaalt kan worden wat de impact ervan is op de omgeving. Er zijn adviezen opgenomen om lichtvervuiling, na installatie van nieuwe lichtbronnen, te verminderen. Dit document heeft echter geen bindende werking.

Guidelines for consideration of bats in lighting projects

In dit document, opgesteld door EUROBATS, worden de negatieve effecten van kunstmatige verlichting op vleermuizen tijdens de nacht beschreven. Er zijn richtlijnen opgesteld om deze negatieve effecten op vleermuizen mee te kunnen nemen in projecten.

**Nationale wetgeving**

Alhoewel Nederland geen overkoepelende wetgeving heeft over lichthinder komt het onderwerp toch terug in verschillende nationale wetten en regelingen.

Omgevingswet

Net als vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn ook nu voornamelijk provincies en gemeentes verantwoordelijk voor het reguleren van verlichting en lichthinder. Toch zijn onder de Omgevingswet regels over dit onderwerp vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en het Invoeringsbesluit. De Bbl bevat bijvoorbeeld regels over de zorgplicht bij het mobiel breken van bouw- en sloopafval. Voor kunstlicht in de tuinbouw bij kassen

gelden specifieke rijksregels in de vorm van een meldingsplicht en maatregelen. Kassen moeten een lichtscherminstallatie hebben die ten minste 98% van de kunstmatige verlichting tijdens het donkerte afschermt. Deze regel is opgenomen in artikel 4.790 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) en komt oorspronkelijk voort uit het inmiddels vervallen Besluit Glastuinbouw. Verder geldt de specifieke zorgplicht voor activiteiten die in de Bal geregeld worden. Bij een milieubelastende activiteit zal zorg gedragen moeten worden voor het voorkomen ofwel beperken van lichthinder.

In de bruidsschat in het Invoeringsbesluit zijn tot slot regels te vinden over lichthinder bij sportvelden. Deze regels zijn onder de Omgevingswet automatisch onderdeel geworden van het Omgevingsplan.

De decentrale overheden moeten verder zelf een afweging maken bij het opstellen van beleid over dit onderwerp. Er kunnen bijvoorbeeld maatwerkvoorschriften of lokaal algemeen verbindende voorschriften opgesteld worden. Bij het vastleggen van regels kunnen overheden gebruik maken van de Richtlijn lichthinder, gebaseerd op de internationale Richtlijn Lichthinder CIE150:2017, van de NVSS. Hierin staan uitgangspunten hoe getoetst kan worden of nieuwe installaties voldoen aan de internationale standaarden. Er is daarnaast ook een leidraad voor overheden om het beleid voor lichthinder uit te werken. Ook is er een handleiding voor de beoordeling van objecten langs autowegen en autosnelwegen, opgesteld door Rijkswaterstaat.

### 12.3.2 Besluitgebied

In stedelijke gebieden is veel licht aanwezig. Dit licht komt van industrie, woningen, sportvelden, straatverlichting en auto's. In de avond en zeker in de nachtperiode kan te veel licht slaapverstorend werken. In de milieueffectrapportage Haven-Stad is nader ingegaan op het aspect lichthinder. Daarin is onder andere beschreven dat in Haven-Stad de havenactiviteiten in de 's nachtperiode voor enige lichthinder zorgen. Dit is alleen voor de gebieden die direct aan de haven gelegen zijn. Gezien de ruime afstand tot voorliggend plangebied van het TAM-omgevingsplan vormt dit aspect geen belemmering en is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

## 12.4 Stralingshinder

### 12.4.1 Algemeen

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met stralingsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. Er zijn verschillende soorten straling. Of straling schadelijk is, hangt af van het soort straling en de hoeveelheid straling. Ook maakt het verschil of iemand korte tijd of langere tijd is blootgesteld aan straling. Straling wordt ingedeeld in ioniserende- en niet-ioniserende straling.

**Niet-ioniserende straling**

Een belangrijke vorm hiervan is elektromagnetische straling, ook wel elektromagnetische velden of magneetveld genoemd. Deze straling komt bijvoorbeeld van elektrische apparaten, hoogspanningslijnen, zendmasten en mobiele telefoons. Ook de straling van de zon (ultraviolette straling) is niet-ioniserende straling.

**Ioniserende straling**

Dit wordt in de volksmond ook wel radioactieve straling genoemd. Deze straling komt onder andere voor in de industrie en de gezondheidszorg. Denk bijvoorbeeld aan het maken van röntgenfoto's bij de tandarts (röntgenstraling) of het opwekken van energie in een kerncentrale. Ioniserende straling kan ook op natuurlijke wijze ontstaan in de bodem. In het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) zijn

bijvoorbeeld regels te vinden over ioniserende straling in kruipruimtes.

**Kortdurende blootstelling**

Sterke elektromagnetische straling kan bij kortdurende blootstelling lichamelijke reacties veroorzaken. Voorbeelden daarvan zijn tintelingen in de armen en het zien van lichtflitsen.

**Langdurende blootstelling**

Volgens wetenschappelijk onderzoek lijkt er een verband te zijn tussen hoogspanningslijnen en kinderleukemie. Kinderen die langdurig in de buurt van een bovengrondse hoogspanningslijn zijn, zouden een hogere kans hebben die ziekte te krijgen. Het staat niet helemaal vast dat dit komt door elektromagnetische straling.

**Stralingshinder door hoogspanningslijnen**

Hoogspanningslijnen zorgen voor elektromagnetische straling. Er zijn bovengrondse en ondergrondse hoogspanningslijnen. Bovengrondse hoogspanningslijnen zijn bevestigd aan hoogspanningsmasten. Ondergrondse hoogspanningslijnen liggen onder de grond.

**Stralingshinder door antennes**

Antenne-installaties staan op gebouwen, op een ander bouwwerk of op een vrijstaande eigen mast, bijvoorbeeld een zendmast. Antennes in producten als mobiele telefoons moeten voldoen aan veiligheidseisen. Ze leveren daarmee geen gevaar op. Bij sommige antennes is het wel nodig om afstand te houden. Het gaat daarbij om antennes met een groot bereik en met sterke elektromagnetische velden, zoals zendmasten voor tv, radio en radar.

De antenne zendt en ontvangt elektromagnetische straling. De straling van een antenne geeft een bepaalde veldsterkte. Daarnaast verschillen antennes in de kracht waarmee zij hun signaal uitzenden. Deze kracht heet het zendvermogen. Door de verschillen in zendvermogen variëren elektromagnetische velden in sterkte. Hoe groter de afstand tot de antenne, hoe lager de sterkte van dit veld en hoe minder de blootstelling aan straling. Elektromagnetische velden van antennes kunnen het lichaam opwarmen. Dat kan slecht zijn voor de gezondheid en daarom zijn er blootstellingslimieten.

### 12.4.2 Regelgeving en beleid

**Stralingshinder door hoogspanningslijnen**

De Europese Unie beveelt aan dat het magneetveld bij een hoogspanningslijn niet sterker is dan 100 microtesla. Bij velden onder deze grens treden deze lichamelijke reacties niet op. In Nederland blijven - op locaties bij hoogspanningslijnen waar burgers mogen komen - elektromagnetische velden onder deze grens.

De beoordeling van stralingshinder door hoogspanningslijnen vindt in Nederland zijn grondslag met name in het Magneetveldvoorzorgsbeleid. Dit beleid is vanuit het Rijk ontwikkeld en is een advies aan gemeenten en provincies over hoogspanningslijnen in de nabijheid van gevoelige bestemmingen in verband met gezondheidsrisico's. Het gaat dan om een langdurig verblijf in 'gevoelige bestemmingen' binnen die zone. Onder het begrip 'gevoelige bestemming' wordt bijvoorbeeld verstaan: een woning, school, crèche en kinderopvangplaats. 'Langdurig' wil hier zeggen minimaal 14 tot 18 uur per dag gedurende minimaal één jaar.

Het Rijk zal regels stellen ten aanzien hoogspanningslijnen (ook ondergronds). Dit is nog in ontwikkeling.

**Stralingshinder door antennes**

Bij inpassing van een antenne gaat het erom dat deze past in de omgeving. Aan de ene kant betekent dit een aanvaardbaar leefklimaat en veilige omgeving rondom de antenne. Aan de andere kant moet de locatie geschikt zijn voor een goed werkend communicatienetwerk.

Het beleid voor zendinstallaties is vastgelegd in het Nationaal Antennebeleid. Het doel van het Nationaal Antennebeleid (NAB) is om leefmilieu en veiligheid te stimuleren en faciliteren dat er voldoende ruimte is voor antenne opstelpunten.

In bijlage 2 van het NAB is aangegeven dat de Rijksoverheid de gebouwen die onder het beheer van de Rijksgebouwendienst vallen, in principe beschikbaar stelt als opstellocaties. Het gaat dan om kantoorgebouwen, terreinen en kunstwerken zoals bruggen, sluizen en wegportalen.

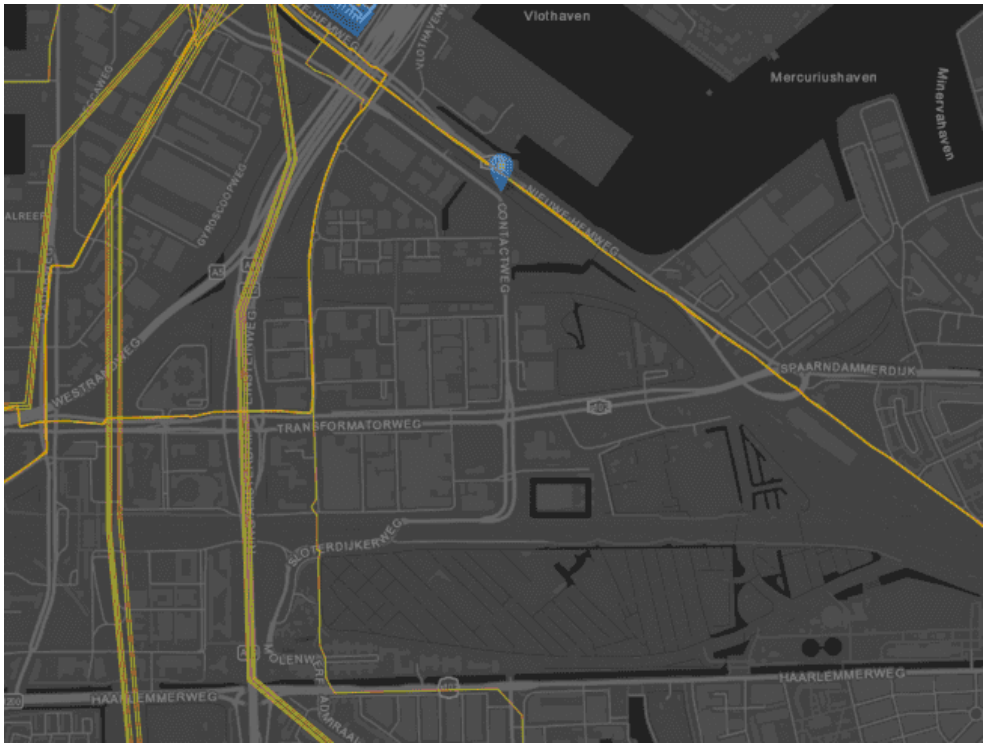
Als maatregelen nodig zijn, dan moeten deze geborgd worden in de omgevingsvergunning of het omgevingsplan. De antenne-eigenaar dient bij de vergunningsaanvraag aan te geven dat wordt voldaan aan de blootstellingslimieten van de International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP). Dit betekent dat door plaatsing van de antenne-installatie de toegestane veldsterkte niet wordt overschreden op publiek toegankelijke plekken.

De milieubelastende activiteit zendmast staat in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Het gaat om het omzetten van elektrische energie in elektromagnetische stralingsenergie als het elektrisch vermogen groter is dan 4 kW. Met elektrisch vermogen wordt dus niet het zendvermogen bedoeld, maar het van het elektriciteitsnet opgenomen vermogen.

Het plaatsen van een antenne is, binnen bepaalde randvoorwaarden, vergunningvrij toelaatbaar. Ook als dit niet past binnen de bouwregels van het omgevingsplan. Dit staat in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

### 12.4.3 Besluitgebied

Binnen of in de directe nabijheid van het besluitgebied bevinden zich geen hoogspanningsverbindingen, hoogspanningslijnen of andere planologische relevante kabels, leidingen en antennes die stralingshinder kunnen veroorzaken. Het een en ander is weergegeven op onderstaand figuur. In dit kader is sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.




*Figuur 29: Uitsnede van de hoogspanningskaart (bron: Hoogspanningsnet.com).*

# Hoofdstuk 13 Bodem en ondergrond

## 13.1 Bodemkwaliteit

**Wettelijk kader**

In het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient voorkomen worden dat bodemgevoelige activiteiten op verontreinigd grond plaats vinden. Gelet hierop bevat paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie.

Een bodemgevoelige locatie is:

1. een locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit;
2. een onmiddellijk aan een bodemgevoelig gebouw grenzende aaneengesloten tuin of een daaraan grenzend aaneengesloten terrein.

Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn of een woonschip of woonwagen, met uitzondering van een bijbehorend bouwwerk van ten hoogste 50 m2.

Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (zie hiervoor de artikelen 22.29 en 22.30 van het omgevingsplan). Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelige gebouw aannemelijk zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is. Hiernaast moet ook bij het toestaan van wijziging van het gebruik van bestaande gebouwen of locaties moet aannemelijk zijn dat de bodem geschikt is voor dat nieuwe gebruik.

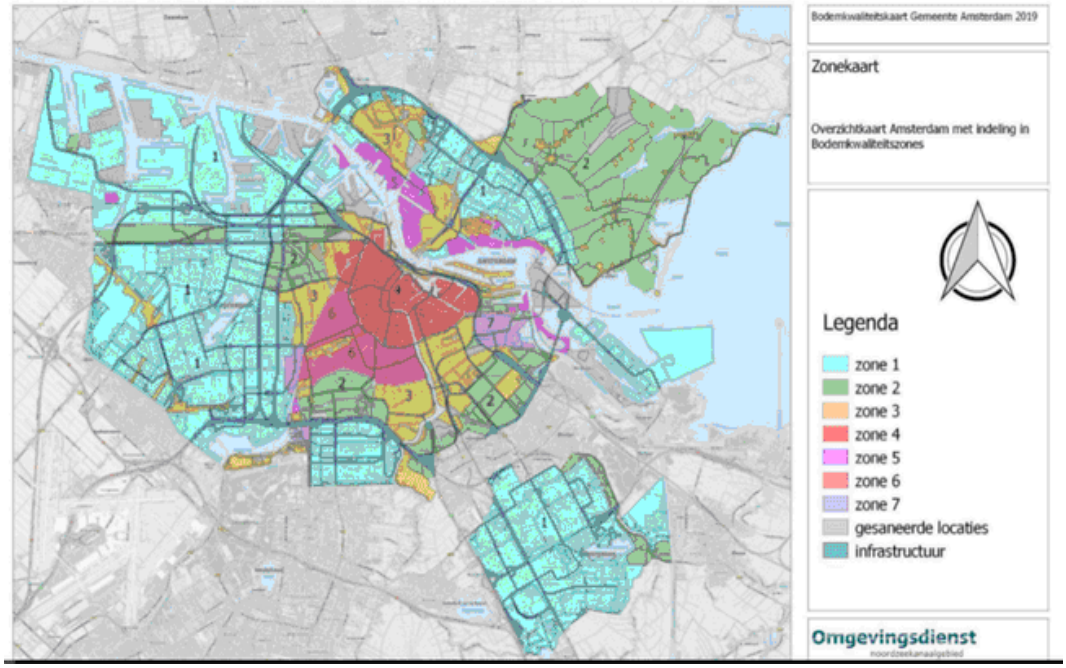
Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het wijzigingsplan / verlening van de omgevingsvergunning voor het buitenplanse omgevingsplanactiviteit (al dan niet dossier-) onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het besluitgebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

**Bodemkwaliteitskaart**

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit heeft de gemeenteraad de Nota bodembeheer Amsterdam en de daarbij horende bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De Nota bodembeheer bevat onder meer het gebiedsspecifiek beleid voor het toepassen van grond en baggerspecie. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de wettelijke grondslag van die besluiten vervallen. Om een rechtsvacuüm te voorkomen voorziet artikel 22.1, onder b, van de Omgevingswet erin dat het gebiedsspecifiek beleid en de bijbehorende kaarten onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Op termijn worden deze kaarten en besluiten omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Bijlage 3A is de zonekaart waarin verschillende zones zijn gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en

ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht, afhankelijk van de bodemfunctie.




Met zones 1 en 2 op de bodemkwaliteitskaart hebben betrekking op locaties met een relatief schone bodem. Voorafgaand het bouwen van een bodemgevoelige gebouw is in deze zones in principe een vooronderzoek (dossieronderzoek) voldoende, tenzij dat onderzoek aanleiding geeft voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

Besluitgebied

Op de bodemkwaliteitskaart is het besluitgebied gelegen in zone 3, het een en ander is weergegeven in onderstaand figuur. De boven- en ondergrond voldoen naar verwachting aan de kwaliteit 'industrie'. Volgens de kaart 'Ophooggeschiedenis Amsterdam' ligt de onderzoekslocatie deels in een gebied dat in de periode direct na de oorlog (1945-1959) is opgehoogd. Puin gerelateerd aan een ophoging is gezien de leeftijd verdacht op het voorkomen van asbest.




*Figuur 30: Uitsnede bodemkwaliteitskaart Amsterdam (bron: maps.amsterdam.nl).*

Verder is voor de herontwikkeling van het plangebied door onderzoeksbureau CRUX een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is om de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem vast te stellen, het bepalen van de hergebruiksmogelijkheden van eventueel vrijkomende grond en de veiligheidsklasse te bepalen. De rapportage is als bijlage 8 opgenomen bij voorliggende motivering. De resultaten en conclusie uit het onderzoek worden hieronder weergegeven.

**Grond**

*Bodemopbouw*

De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP + 0,6 m (op basis van gegevens van Actueel Hoogtebestand Nederland).

De bodem bestaat vanaf onderkant verharding tot minimaal 3,2 m-mv hoofdzakelijk uit zand. Zeer plaatselijk is in de diepere ondergrond een klei of veenlaagje met een dikte van circa 20 cm aangetroffen.

*Algemene kwaliteit*

Zowel de boven- als ondergrond zijn overwegend niet verontreinigd en de grond voldoet aan de kwaliteit

'landbouw/natuur'. Enkel in de boven- en ondergrond op het zuidwestelijk terreindeel (grond ten zuiden van bebouwing) zijn enkele lichte overschrijdingen van de achtergrondwaarden voor kwik, lood, zink, PAK en/of PCB gemeten. Deze grond voldoet aan de kwaliteit 'industrie'.

*Asbest*

In de puinhoudende bovengrond op het oostelijk terreindeel zijn twee stukjes asbesthoudend plaatmateriaal aangetoond (10-15 % hechtgebonden chrysotiel). De gewogen asbestconcentratie van 2,03 mg/kg d.s. ligt ruim onder de hergebruiks-/ interventiewaarde voor asbest. De grond kan als niet verontreinigd met asbest worden beschouwd.

*PFAS*

De grond voldoet op basis van het Handelingskader PFAS aan de kwaliteit 'landbouw/natuur'.

*Grondwater*

Het grondwater is niet verontreinigd met de standaard parameters waarop is onderzocht.

*Hergebruiksmogelijkheden (indicatief)*

De grond voldoet overwegend aan klasse 'landbouw/natuur'. Enkel de grond ten zuiden van de zuidwestelijke bebouwing voldoet aan de klasse 'industrie'. PFAS en chloridegehalten resulteren niet in beperkte hergebruiksmogelijkheden. Hergebruik van grond binnen het project is mogelijk zolang er wordt voldaan aan het stand-still principe (de bestaande kwaliteit van de bodem mag niet verslechteren).

*Conclusie*

Er zijn geen noemenswaardige verontreinigingen aangetoond. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is er geen bezwaar tegen de geplande werkzaamheden die middels voorliggend TAM-omgevingsplan mogelijk gemaakt dienen te worden. Wel wordt opgemerkt dat onderhavig onderzoek enkel uitpandig is verricht. De bodemkwaliteit van het niet onderzochte terreindeel wordt na sloop van de opstallen verricht. Dit staat aan de uitvoerbaarheid van voorliggend TAM-omgevingsplan niet in de weg.

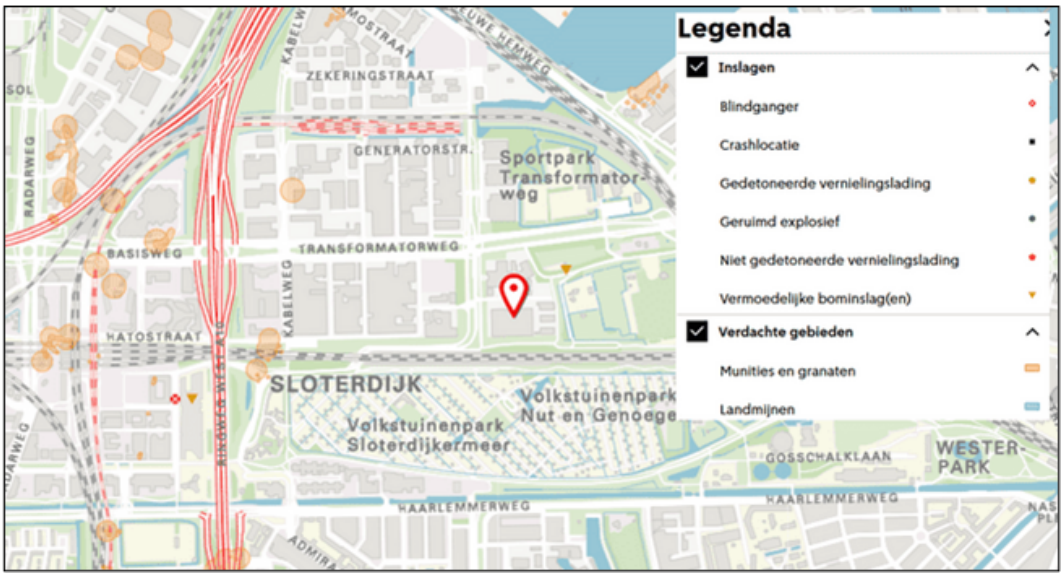
## 13.2 Niet gesprongen explosieven

Niet-gesprongen explosieven zijn ontplofbare oorlogsresten, bijvoorbeeld uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog. Ze leveren een gevaar op als ze verplaatst of aangeraakt worden bij graaf- of baggerwerkzaamheden.

In Amsterdam wordt de NGE-bodembelastingskaart bijgehouden. NGE staat voor Niet Gesprongen Explosieven. Op deze 'bommenkaart' is te zien waar mogelijk oude vliegtuigbommen (blindgangers) uit WOII in de bodem zitten. Deze informatie is van belang voor het inplannen of uitvoeren van grootschalige (grond)werkzaamheden. Wanneer een gebied als 'verdacht' is aangemerkt is een uitgebreid bodemonderzoek nodig, tenzij de grond sinds 1945 geroerd is of nieuwe grondlagen zijn aangebracht.

**Besluitgebied**

Op basis van de NGE-bodembelastingskaart ('bommenkaart') van Amsterdam, is het besluitgebied niet aangewezen als een verdacht gebied. Dit is weergegeven op onderstaand figuur. Nader onderzoek naar NGE's is derhalve niet noodzakelijk en dit aspect staat derhalve de uitvoerbaarheid van dit TAM-omgevingsplan niet in de weg.




*Figuur 31: NGE-bodembelastingkaart Amsterdam, besluitgebied indicatief aangegeven met rode pijl (bron: maps.amsterdam.nl).*

## 13.3 Kabels en leidingen

13.3 Kabels en leidingen

Bij het toelaten van ruimtelijke ontwikkelingen die bouwactiviteiten met zich mee brengen is het relevant of er kabels en leidingen in het besluitgebied liggen. Hierbij gaat het om overige kabels en leidingen, anders dan een buisleiding met gevaarlijke stoffen of hoogspanningslijnen, dus bijvoorbeeld om water-, elektriciteit- en telecomleidingen.

Er is geen specifieke (milieu)wetgeving die betrekking hebben op het toelaten van gevoelige activiteiten dichtbij deze leidingen met het oog op de bescherming van die gevoelige activiteiten. Er is wel een wet met het doel om beschadiging van ondergrondse kabels of leidingen te voorkomen, de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken (Wibon). Gezien het belang van deze leidingen in het functioneren van de economie en maatschappij kan beschadiging economische schade tot gevolg hebben. Daarom is het van belang om bij de uitvoering van dit plan rekening te houden met de ligging van kabels en leidingen en de regels van de Wibon na te leven.

Alle mechanische graafwerkzaamheden vallen onder het bereik van de Wibon. Hiervoor gelden wettelijk verplichte voorzorgsmaatregelen. De voor het graafwerk verantwoordelijke partij, in de wet grondroerder genoemd, is verplicht om minstens 3 dagen voorafgaand aan de werkzaamheden, maar maximaal 20 dagen van tevoren, een melding te doen. Hij dient ook de precieze ligging vast te stellen van de leidingen zoals die uit de tekeningen naar voren komen en die zich op de graaflocatie bevinden. Ook moet hij de via het kadaster verkregen informatie (de 'gebiedsinformatie') op de graaflocatie aanwezig hebben.

Tot slot kunnen ruimtelijke ontwikkelingen in enkele gevallen aanleiding zijn om de kabels en leidingen te verplaatsen. In dat geval dient bij het wijzigen van het omgevingsplan/ verlenen van de omgevingsvergunning rekening te houden met de hiermee gepaarde kosten (financiële uitvoerbaarheid).

**Besluitgebied**

Binnen of in de directe nabijheid van het besluitgebied bevinden zich geen hoogspanningsverbindingen, hoogspanningslijnen of andere planologische relevante kabels, leidingen en antennes die (stralings)hinder kunnen veroorzaken. Dit aspect staat niet aan de uitvoerbaarheid van voorliggend TAM-omgevingsplan in de weg.

# Hoofdstuk 14 Water

## 14.1 Regelgeving en beleid

### 14.1.1 Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2027 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen.

Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken. Daarnaast geldt sinds 2006 de Grondwater Richtlijn (GWR). Deze richtlijn beschermt het grondwater tegen verontreiniging.

Waterprogramma's spelen een belangrijke rol bij het behalen van doelstellingen uit de KRW en GWR. In de Omgevingswet zijn voor zowel het Rijk, de provincies als de waterschappen verplichtingen opgenomen tot het vaststellen van waterbeheerprogramma's waarin maatregelen zijn opgenomen. Voor het Rijk is dat een nationaal waterprogramma, voor de provincie een regionaal waterprogramma en voor waterschappen een waterbeheerprogramma. De daarin op te nemen maatregelen staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

### 14.1.2 Nationaal beleid en regelgeving

**Omgevingswet**

De Omgevingswet regelt de taken en bevoegdheden ten aanzien van water. De regels van de Waterwet zijn grotendeels opgegaan in de Omgevingswet. Alleen de regels over het Deltaprogramma, deltacommissaris en deltafonds staan nog in de Waterwet. Vanuit het Deltaprogramma worden voorstellen gedaan voor de waterveiligheid, ruimtelijke adaptatie en de zoetwatervoorziening in Nederland.

Op grond van artikel 2.19 van de Omgevingswet is het rijk belast met het beheer van rijkswateren. In het Omgevingsbesluit in Bijlage II zijn de oppervlaktewateren en vaarwegen die in beheer zijn bij het Rijk aangewezen.

*Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027*

Het Nationaal Waterprogramma 2022 - 2027 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid, de uitvoering ervan in de rijkswateren en de daartoe behorende aspecten van het omgevingsbeleid. Het NWP 2022 - 2027 geeft uitvoering aan de EU richtlijnen,is de opvolger van het NWP 2016 -2021 en vervangt dat plan. Het NWP is de doorwerking van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en een verplicht programma op grond van de Omgevingswet. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee.

*Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving*

*Watertoets*

Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook ‘watertoets’ genoemd.

*Primaire waterkeringen*

In verband met de waterveiligheid bepaalt artikel 5.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dat een omgevingsplan moet waarborgen dat er geen belemmeringen ontstaan voor de instandhouding, het onderhoud of de versterking van de primaire waterkering.

Veiligheid scheepsvaartverkeer

Een ander aspect van de waterveiligheid is de veiligheid voor het scheepsvaartverkeer. Op grond van artikel 5.161 Besluit kwaliteit leefomgeving dient een omgevingsplan bij een rijkswater (zoals bedoeld in artikel 5.160 Bkl) dat een vaarweg is of een vrijwaringsgebied heeft rekening te houden met het belang van het voorkomen van belemmeringen voor het scheepvaartverkeer, namelijk:

a. de vlotte en veilige doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
d. de toegankelijkheid van de vaarweg voor hulpdiensten; en
e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de vaarweg.

De begrenzing van een vrijwaringsgebied is opgenomen in Bijlage III van de Omgevingsregeling, https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/Datacollecties/2022/dc-2022-17/1/html/dc-2022-17.html

Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevinden zich walradars, die schepen via radarsignalen kunnen monitoren. Bebouwing langs het IJ mag deze radars ook niet verstoren. Veilig gebruik van de vaarweg kan bijvoorbeeld door geen bebouwing of begroeiing te plaatsen op locaties die de navigatie van de scheepvaart (radar en zicht) kunnen verstoren. In het omgevingsplan dient de gemeente hiermee rekening te houden.

### 14.1.3 Provinciaal beleid

Op grond van artikel 2.18 Omgevingswet heeft de provincie de volgende taken op het gebied van waterbeheer:

- het beschermen van de kwaliteit van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden
- op het gebied van het beheer van watersystemen en het zwemwaterbeheer:
  1. het beheer van watersystemen, voor zover dat aan de provincie is toegedeeld;
  2. het houden van toezicht op het beheer van watersystemen voor zover dat is toegedeeld aan de waterschappen, met uitzondering van het beheer van primaire waterkeringen,
  3. het beheer van de zwemwaterkwaliteit, voor zover deze taak niet bij een gemeente, een waterschap of het Rijk ligt.

De provincie stelt een regionaal waterprogramma vast om uitvoering te geven aan verschillende Europese richtlijnen zoals de KRW en de GWR en is daartoe verplicht op grond van de Omgevingswet. De provincie neemt hierin het regionaal waterbeleid op. Daarnaast coördineert ze de gebiedsgerichte uitoefening van taken en bevoegdheden door gemeenten en waterschappen.

**Omgevingsverordening**

*Grondwater*

De provincie heeft als taak de kwaliteit van het grondwater te beschermen in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 2.18 Omgevingswet). In de omgevingsverordening moet de provincie daarom regels opnemen voor het beschermen van de kwaliteit van het grondwater. Op grond van artikel 4.4 lid 2 het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wijst de provincie onder meer de grondwaterbeschermingsgebieden aan. De grondwaterbeschermingsgebieden liggen buiten het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

*Regionale waterkeringen*

Op grond van de Omgevingswet (artikel 2.13) is de provincie verplicht omgevingswaarden voor de veiligheid van regionale waterkeringen in de omgevingsverordening op te nemen. Daarbij neemt de provincie de gemiddelde kans op overstroming van bij verordening aangewezen gebieden op en wijst de vaarwegen aan die in beheer bij gemeenten zijn.

Op grond van artikel 6.84 van de Omgevingsverordening moet het omgevingsplan voorzien in regels die waterkerende activiteiten beschermen.

In principe zijn in het werkingsgebied van de regionale waterkeringen – de beschermingszone - op grond van artikel 6.85 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Alleen in overeenstemming met de waterbeheerder en de provincie is dit mogelijk.

*Vaarwegen*

Op grond van de provinciale Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 heeft de provincie een aantal vaarwegen in Amsterdam van regionaal belang verklaard voor beroepsvaart en recreatievaart (conform de eisen uit de Scheepvaartverkeerswet). Onder bevoegd gezag van de provincie zijn het vaarwegbeheer en het nautisch beheer bij waterschappen of de gemeente belegd (bijlage 8 met vaarwegenlijst A, B en C). De gemeente is belast met het beheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied vaarweg – beheer gemeente, zoals op onderstaande afbeelding weergegeven.

Een aantal wateren die niet van regionaal belang is voor de beroepsvaart of recreatievaart, maar waar de gemeenten wel al reeds vaarwegbeheer voeren of vaarwegbeheer willen ontwikkelen zijn ook aangewezen met het werkingsgebied ‘vaarwegbeheer – gemeente’. De gemeenten zijn volledig vrij invulling te geven aan het vaarwegbeheer voor deze wateren op grond van hun autonome bevoegdheid krachtens de Gemeentewet (Vaarwegenlijst C).

### 14.1.4 Waterschappen

De waterschappen zijn beheerder van de regionale watersystemen.

**Waterschapsverordening**

De verschillende waterschappen die voor Amsterdam van belang zijn hebben elk een eigen waterschapsverordening vastgesteld wat een samenvoeging inhoudt van de voorheen geldende Keuren, keurbesluiten en andersoortige regelingen. In de waterschapsverordening van het waterschap zijn regels opgenomen gericht op het watersysteem en waterstaatswerken binnen het beheergebied van het waterschap.

*Waterberging*

In de Waterschapsverordening zijn regels gesteld over onder meer de compensatie van verhard oppervlak in verband met het verlies aan waterberging in de bodem en de verhoogde afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende waterberging te worden aangelegd, zodat dit niet afgewenteld wordt op de omgeving. Daarom dient waterneutraal te worden gebouwd. Voldoende compenserende maatregelen dienen hiertoe getroffen te worden. Een maatwerkberekening is vereist waar het om een aanzienlijke verharding gaat, om de benodigde waterbergingscapaciteit te kwantificeren.

Standaard wordt gecompenseerd in vergroting van het wateroppervlak. Maar als gevolg van verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor de openbare ruimte vaak multifunctioneel wordt benut. Hierdoor is de ruimte beperkt om waterberging te realiseren. Er zijn vormen van waterberging ontwikkeld die een alternatief kunnen vormen voor het realiseren van extra oppervlaktewater. De beleidsregels van het hoogheemraadschap geven ruimte aan de toepassing van deze andere vormen van waterberging.

Bij een toename aan oppervlakteverharding van 2.0000 m2 of meer geldt een omgevingsvergunningplicht. Bij minder dan 2.000 m2 aan verharding geldt de zorgplicht uit 2.3 van de Waterschapsverordening. In bijna alle gevallen waarin verharding plaatsvindt dient de toename aan verharding gelet op de Waterschapsverordening te worden gecompenseerd door binnen hetzelfde peilgebied 10 procent van de oppervlakte ervan als verbreed of nieuw water te graven. Indien de verharding minder dan 800 m2 betreft is geen compensatie vereist.

*Overige vergunningplichtige activiteiten*

Voor activiteiten in en rondom beperkingengebieden zoals bijvoorbeeld een oppervlaktewaterlichaam, een waterkering of dijklichaam, het aanleggen van een bouwwerk, maar ook het onttrekken van grondwater is een omgevingsvergunning van het waterschap vereist.

### 14.1.5 Gemeentelijk beleid en regelgeving

De gemeente heeft op grond van artikel 2.16 Omgevingswet een aantal zorgtaken en verplichtingen op het gebied van het beheer van watersystemen en waterketenbeheer.

Het gaat hier om:

- Hemelwaterzorgplicht;
- Grondwaterzorgplicht;
- Inzameling en transport stedelijk afvalwater;
- Beheer van watersystemen, voor zover toegedeeld bij provinciale omgevingsverordening of Omgevingsregeling;
- Zuivering van stedelijk afvalwater, voor zover van toepassing.

**Grondwatereffecten bij ondergrondse bouwwerken**

***Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam***

Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam is gebleken dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater

beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen.

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam (hierna: Afwegingskader) op 20 januari 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit afwegingskader is onder meer een gebiedsanalyse opgenomen waarin wordt aangegeven welke maatregelen per buurt nodig zijn en daarnaast technische eisen aan de aanleg van een kelder om de stroom van het grondwater in stand te houden.

***Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam***

In de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam, laatstelijk vastgesteld d.d. 7 februari 2022, door het college van burgemeester en wethouders zijn de criteria opgenomen waar aanvragen omgevingsvergunning voor kelders aan worden getoetst. Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. Deze beleidsregel is gedestilleerd uit het Afwegingskader dat op 20 januari 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld.

**Vaarwegen**

De gemeente is vaarwegbeheerder en nautisch beheerder van de vaarwegen waarvoor zij zijn aangewezen door de provincie in de Omgevingsverordening NH 2022 (bijlage 8). Voor wat betreft het IJ is het Centraal Nautisch beheer Noordzeekanaalgebied het orgaan waaraan verschillende bevoegdheden zijn overgedragen. De taken van dit orgaan worden uitgevoerd door de Haven Amsterdam (Port Amsterdam).

**Verordening op het binnenwater 2010**

In de Verordening op het binnenwater 2010 (Vob) is een aantal regels opgenomen die zien op het beheer van het openbaar water. De Vob kan gezien worden als een Apv, specifiek voor het water.

In de Vob zijn ook regels opgenomen over exploitatievergunningen voor passagiers en transportvaartuigen en transport over water en regels over het nemen van ligplaats voor wonen en diverse bedrijfsactiviteiten.

Omdat diverse zaken in deze verordening gerelateerd zijn aan de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitieregelement en dit geen onderdeel is van de Omgevingswet blijft de Vob door de komst van de Omgevingswet in stand.

**Regeling doorvaartprofielen 2008**

Voor het vaarwegbeheer van vaarwegen onder de bevoegdheid van de gemeente is de Regeling doorvaartprofielen 2008 van belang. Hierin heeft het college van

burgemeester en wethouders van Amsterdam vastgelegd wat de minimaal beschikbare breedte en diepte van een vaarweg moet zijn en welke vaartuigen van bepaalde vaarwegen gebruik mogen maken. Het is niet toegestaan dat nieuwe activiteiten in strijd met deze doorvaartprofielen worden vergund.

**Hemelwaterverordening**

De Hemelwaterverordening Amsterdam regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of

waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

De waterbergingseisen zijn het volgende.

- Vanaf gebouwen mag hemelwater op het riool of op de openbare ruimte geloosd worden nadat hemelwaterberging is aangebracht die in stand wordt gehouden.
- Een waterberging heeft een minimale capaciteit nodig van 60 liter per m2.
- De berging dient binnen 60 uur weer leeg te zijn, zodat de capaciteit beschikbaar is voor de volgende bui.
- Voor hergebruiksystemen en centrale besturingssystemen gelden afwijkende eisen.
- Vergunningsvrij gebouwen voldoen aan de eisen als ze zijn voorzien van een groen dak, met minimaal 30 liter waterberging per m2.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Hemelwaterverordening van rechtswege onderdeel uit van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan. Aanvragen om een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit bouwwerken worden aan de waterbergingseisen getoetst.

**Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027**

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. De ambitie voor de taken op het gebied van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld op 8 juli 2021.

Deze ambitie is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 (OPR) verder uitgewerkt, dat op 15 februari 2022 door het college van burgemeester en wethouders (onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van de gemeenteraad) is vastgesteld.

***Hemelwaterberging***

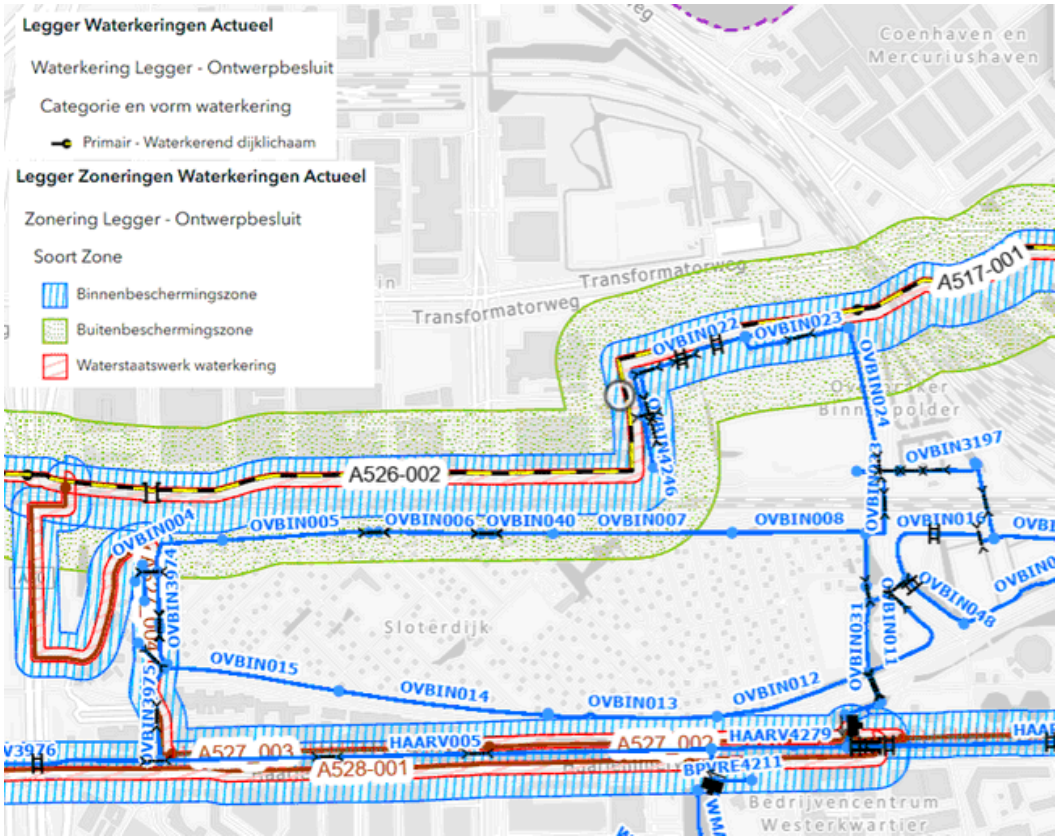
Conform het OPR moet de capaciteit voor hemelwaterberging op publiek terrein minimaal 70 mm/uur zijn door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel. De norm is daarbij in het OPR van 60 mm naar 70 mm verhoogd, op basis van het KNMI Klimaatsignaal '21.

***Ontwateringsdiepte***

In het OPR wordt ook ingezet op zorg dragen voor een ontwateringsdiepte die is afgestemd op de benodigde functies in het gebied, zoals wonen, transport en groen ten behoeve van een klimaatbestendige stad. Hierbij is een ontwateringdiepte van minimaal 90 cm de norm. De ontwateringsdiepte is het verschil tussen het maaiveldniveau en de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Zowel het maaiveldniveau als de grondwaterstand kunnen binnen een relatief korte afstand toch variëren. Vandaar dat de ontwateringsdiepte in praktijk ook van locatie tot locatie kan verschillen. Voldoende ontwateringsdiepte is essentieel voor stedelijke functies zoals bebouwing, wegen, bomen en hemelwaterinfiltratie. Een belangrijk aspect daarbij is het voorkomen van (grond)wateroverlast, nu en in de toekomst anticiperend op klimaatverandering. Een ontwateringsdiepte van 90 cm wordt daarbij gezien als duurzame norm voor een robuuste maaiveldhoogte.

## 14.2 Besluitgebied

Voor het plangebied geldt dat het behoort tot het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Amsterdam. In onderstaand figuur is een uitsnede van de vigerende legger opgenomen. Daaruit blijkt dat ten zuiden van het plangebied een primaire waterkering is gelegen (waterkerend dijklichaam) waarvan de binnen- en buitenbeschermingszone tot binnen het plangebied van voorliggend TAM-omgevingsplan reiken. Deze zone kent op grond van het bestemmingsplan “Sloterdijk I” ook de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’.




*Figuur 32: Uitsnede Legger Amstel Gooi en Vecht (bron: legger AGV).*

Ten behoeve van het plan is de verplichte procedure voor de 'weging van het waterbelang' doorlopen. Dit instrument zorgt ervoor dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en evenwichtig worden meegewogen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het proces stimuleert een vroegtijdige dialoog tussen de initiatiefnemer van het ruimtelijk plan en de betrokken waterbeheerders. De rapportage van DWA is als bijlage 9 opgenomen bij voorliggende motivering. In het rapport van DWA worden de randvoorwaarden met betrekking tot de waterhuishouding voor de voorgenomen ontwikkeling beschreven. De resultaten uit het rapport weging van het waterbelang worden hieronder samenvattend weergegeven.

**Huidige situatie**

*Maaiveld*

De maaiveldhoogte is vastgesteld op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN5). Voor het huidige bebouwde deel bedraagt de gemiddelde maaiveldhoogte circa NAP +0,57 m. De laagste gemeten maaiveldhoogte is NAP -0,23 m, terwijl de hoogste waarde NAP +0,99 m bedraagt.

*Grondwater*

Het plangebied is niet gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied of boringsvrije zone. Daarnaast wordt verwezen naar het verkennend bodemonderzoek zoals beschreven in hoofdstuk 13. Daarin is nader in gegaan op de kwaliteit en de stad van het grondwater en volgt dat het grondwater niet verontreinigd is met de standaard parameters waarop is onderzocht.

*Watersysteem en waterveiligheid*

Binnen het plangebied is geen watersysteem gelegen. In de omgeving van het plangebied is op een aantal plaatsen oppervlaktewater aanwezig. Het oppervlaktewater is gelegen aan de andere kant van de waterkering en is dus geen onderdeel van het watersysteem rondom het plangebied. Daarnaast is reeds beschreven dat het plangebied, op grond van de vigerende legger ligt binnen de buiten- en binnenbeschermingszone van een regionale waterkering en het plangebied zich bevindt in buitendijks gebied.

*Overstromingen en overlast door hevige neerslag*

Het Landelijk Informatiesysteem Water en Overstromingen (LIWO) bevat kaartlagen waarin de overstromingskenmerken van een gebied zijn weergegeven. Hiermee is een indicatie gegeven van de overstromingsdiepte behorend bij een kans van ongeveer eens per 100 jaar en eens per 1.000 jaar. De kaarten zijn gegenereerd op basis van modelsimulaties en worden ontsloten via de klimaateffectatlas. Uit de kaarten blijkt dat bij een overstroming die eens per 100 jaar voorkomt, overstroomt het plangebied niet en bij een overstroming eens per 1.000 jaar overstroomt het plangebied ook niet. Hevige neerslag in korte tijd kan lokaal leiden tot wateroverlast. Uit de beschikbare kaarten blijkt bij een bui van 70 mm in 2 uur, een gebeurtenis die in het huidige klimaat gemiddeld eens per 100 jaar voorkomt, langs de randen van de huidige gebouwen een maximale waterdiepte van circa 30 cm verwacht wordt.

*Toekomstige situatie*

De huidige situatie bestaat uit onverhard oppervlak van 185 m2, verhard oppervlak van 6.604 m2 en voor 12.726 m2 bebouwing. In de toekomstige situatie (huidige stand van het ontwerp) bestaat het plangebied uit een onverhard oppervlak van 1.400 m2, uit 7.615 m2 verhard oppervlak en uit 10.500 m2 bebouwing. In de tabel hieronder staan de oppervlakken indicatief weergegeven.

Op grond van het gemeentelijk beleid (Investeringsnota) moet per vierkante meter bebouwd oppervlak 60 liter water worden geborgen. Voor dit project betekent dat een totale wateropgave van 1.171 m³ op grond van de huidige uitgangspunten. Binnen het ontwerp zijn diverse maatregelen onderzocht om aan deze eis te voldoen. Door de daken te voorzien van waterbergende voorzieningen en de openbare ruimte van infiltratiekratten en verdiepte waterbergingen kan voldaan worden aan de waterbergingsopgave. De som van deze maatregelen voldoet namelijk aan de eisen voor waterberging. Bij de verdere planuitwerking wordt nader onderzocht welke definitieve maatregelen getroffen worden.

*Watersysteem en grondwaterstand*

Om het risico op grondwateroverlast te beperken dient de ontwateringsdiepte voldoende te zijn. De ontwateringsdiepte is de afstand tussen de gemiddeld hoogste grondwaterstand en het straatpeil, het maaiveld en/of vloerpeil. De grondwaterstand is berekend door Crux, zoals ook beschreven in hoofdstuk

13, en varieert tussen -1,55 en -2,00 onder maaiveld. Het plangebied wordt opgehoogd tot een hoogte van NAP +1,0 m. Hiermee ontstaat naar verwachting voldoende ontwatering tot de grondwaterstand voor gebouwen, openbare ruimte en bomen. Het plangebied zelf bevat geen oppervlaktewater. In de nabije omgeving wordt ook geen oppervlaktewater gerealiseerd. Aan de zuid en oost kant van het plangebied wordt wel oppervlaktewater gerealiseerd, maar dit is geen onderdeel van het watersysteem van het plangebied.

*Vuil- en hemelwaterafvoer*

Volgens het beleid van de gemeente moeten afvalwater en regenwater afzonderlijk worden afgevoerd. Voor het afvalwater betekent dit een aansluiting op het vuilwaterriool. In de huidige situatie is er langs de geplande bebouwing al een gescheiden rioolsysteem aanwezig. Omdat het zuidelijke deel van de nieuwe gebouwen bovenop deze bestaande infrastructuur komt te liggen, is het noodzakelijk om de rioolleidingen te verplaatsen. Zo blijft de werking van het huidige afvoersysteem voor zowel vuil- als hemelwater behouden. De toekomstige bebouwing zal zorgen voor een toename van de hoeveelheid afvalwater die op het riool wordt geloosd. Daarom is overleg met de gemeente Amsterdam nodig om te bepalen of het bestaande vuilwaterriool deze extra belasting aankan. De nieuwe ontwikkeling moet worden aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel voor afvalwater. Voor deze aansluiting is een rioleringsplan of technisch ontwerp vereist. Hierin moet worden aangetoond dat het extra aanbod van afvalwater geen nadelige gevolgen heeft voor het bestaande systeem. Als dat wel het geval is, moet het rioolstelsel worden aangepast om de extra belasting op te vangen. Het een en ander is onderdeel van de verdere planvorming en uitwerking.

*Waterkwaliteit*

Om hemelwater afkomstig van daken en andere verharde oppervlakken te mogen infiltreren of bergen, moet onder andere aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Het is vereist om bouwmaterialen toe te passen die niet uitlogen. Materialen zoals staal, aluminium en zink mogen worden gebruikt, mits ze zijn voorzien van een duurzame coating. Bij correct gebruik van deze gecoate materialen ontstaan geen verhoogde concentraties van verontreinigende stoffen in het milieu;
- Hemelwater dat afkomstig is van (afgekoppelde) verhardingen mag niet vervuild zijn met chemische bestrijdingsmiddelen, olie, agressieve reinigingsmiddelen of andere schadelijke stoffen. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de uitwerking van de parkeergarage. In de communicatie met toekomstige gebruikers van het plangebied moet nadrukkelijk worden gewezen op de risico’s van het gebruik van dergelijke middelen en op de negatieve gevolgen voor de waterkwaliteit wanneer deze regels niet worden nageleefd.

*Waterveiligheid*

Zoals al beschreven bevindt het plangebied zich in diverse zones behorend bij regionale waterkering. Het voorgenomen plan is ter indicatie weergegeven in onderstaand figuur. Daaruit is op te maken dat een deel van de beoogde bebouwing, met name aan de oost- en zuidzijde gelegen zijn binnen de beschermingszone van de regionale waterkering.




*Figuur 33: Uitsnede weging van het waterbelang (bron: DWA).*

Daarom wordt in overleg met Waterschap Amstel, Gooi en Vecht verder afgestemd hoe rekening gehouden kan worden met de van toepassing zijnde waterveiligheidseisen. Voor werkzaamheden in deze zone geldt dat een vergunning benodigd is. Het aspect staat niet aan de uitvoerbaarheid van het omgevingsplan in de weg.

# Hoofdstuk 15 Ecologie

## 15.1 Regelgeving en beleid

### 15.1.1 Gebiedsbescherming: Natura 2000

Op grond van de Vogel- en van de Habitatrichtlijn zijn door de Europese lidstaten gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Voor die gebieden geldt een zware bescherming en zijn doelstellingen voor de daar voorkomende beschermde planten- of diersoorten vastgesteld.

Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante negatieve effecten heeft op de soorten en/of habitattypen waar doelstellingen voor zijn. Sommige negatieve effecten, zoals die van stikstof, kunnen verreiken.

De natuurbeschermingswetgeving vereist dat het zeker moet zijn dat significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan of project uitgesloten zijn, voordat toestemming verleend wordt voor dat plan of project. Als het niet op voorhand zeker is dat dergelijke effecten uitgesloten zijn, moet een zogenoemde passende beoordeling opgesteld worden en een omgevingsvergunning bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (namens deze: de Omgevingsdienst Noord-Holland-Noord) worden aangevraagd voor een Natura2000-activiteit. Als uit de passende beoordeling blijkt dat die effecten ook niet met te treffen maatregelen kunnen worden uitgesloten, dan moet de zogenoemde ADC-toets worden doorlopen: er zijn geen Alternatieven, er is sprake van Dwingende redenen van openbaar belang en er vindt Compensatie plaats. Dit moet in het te nemen besluit gemotiveerd worden.

De voormalige Wet natuurbescherming is via het aanvullingsspoor beleidsneutraal omgezet in de Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving (hfd. 11), zie Aanvullingswet natuur Omgevingswet (Stb. 2020, 310) en Aanvullingsbesluit natuur Omgevingswet (Stb. 2021, 22). Ook de Spoedwet aanpak stikstof (Stb. 2019,517), Verzamelwet LNV 2021 (Stb. 2021, 27) en de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Stb. 2021, 140) zijn opgegaan in de Omgevingswet.

### 15.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN.

### 15.1.3 Beschermde soorten

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden.

Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

### 15.1.4 Bomenverordening

De Bomenverordening is sinds 1 oktober 2016 van kracht en geldt voor de hele gemeente. Met behulp van de bomenverordening zorgt de gemeente ervoor dat het volume van het bomenbestand in de stad behouden blijft en dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met de bomen. In de verordening staan regels over bijvoorbeeld kap, behoud, bescherming, handhaving en compensatie van bomen. In artikel 7 staat de Herplantplicht, waarbij het mogelijk is om bomen fysiek (één op één) te compenseren of als dat niet mogelijk is dat de monetaire waarde wordt gestort in het gemeentelijk herplantfonds. In de nota Compensatie en herplant van bomen wordt dit verder uitgewerkt.

### 15.1.5 Hoofdgroenstructuur

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld in 2021) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Deze is uitgewerkt in het Beleidskader Hoofdgroenstructuur 2.0. Dit beleidskader vervangt het beleid voor de hoofdgroenstructuur uit de Structuurvisie 2012.

De Hoofdgroenstructuur bevat de minimaal benodigde hoeveelheid stedelijk groen en bijbehorende waterstructuren. Het gaat om bestaand groen met een wijkoverstijgende functie. Daarnaast kan de waarde van een groengebied een reden zijn om het aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen. Denk hierbij aan waarde voor een klimaatbestendige stad, voor de gezondheid of voor de natuur. Om een groen netwerk te realiseren zijn verbindingen nodig. Daarom vallen ook die onder de Hoofdgroenstructuur.

Op de toetskaart in het beleidskader staan alle bestaande groengebieden ingetekend die tot de Hoofdgroenstructuur behoren.

Om de diversiteit van het groen te bewaken wordt gewerkt met zogenaamde 'groentypen'. In het ene groentype kan meer dan in het andere groentype. Zo biedt een stadspark gericht ruimte aan voorzieningen om te wandelen, fietsen, sporten en spelen of elkaar te ontmoeten, naast groene attracties zoals een natuurpad, bloemweide, rosarium of kruidentuin. In een natuurpark draait het juist om beleving van natuur en stilte. Beschermen en bevorderen van de natuurwaarde en biodiversiteit zijn hier het meest belangrijk.

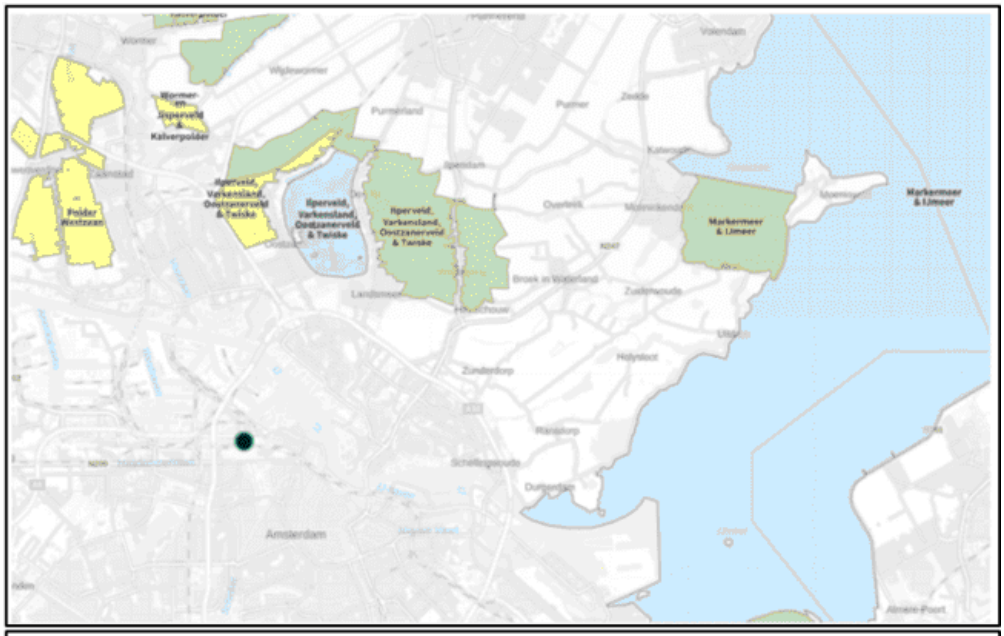
De groenfunctie van de Hoofdgroenstructuur wordt streng 'bewaakt': alleen plannen of initiatieven die zorgen voor een verbetering van de Hoofdgroenstructuur zijn toegestaan. Initiatieven die daarentegen een aantasting ervan vormen niet.

## 15.2 Besluitgebied

**Natura 2000**

Het plangebied ligt niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied. Van een directe aantasting en afname van areaal aan beschermd natuurgebied is geen sprake. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske, ligt op voldoende ruime afstand dat geen negatieve invloed verwacht wordt van factoren die slechts een korte reikwijdte hebben, zoals bodemtrillingen, geluids- en lichtbelasting. De enige factor die op grotere afstand werkzaam is en op basis van zijn reikwijdte van invloed kan zijn, betreft stikstofdepositie en derhalve is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd door DWA. Het is als bijlage 10 opgenomen bij voorliggende motivering. De resultaten worden hieronder samenvattend weergegeven.

Het meest nabij gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Dit gebied ligt op 5,4 kilometer afstand van het bouwplan. In onderstaand figuur zijn alle Natura 2000- gebieden in de omgeving van het bouwplan weergegeven en de ligging van het plangebied ten opzichte van deze gebieden.



Tabel 1: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied

| Natura 2000-gebied | Afstand tot het plangebied | Overbelasting stikstof |
|---|---|---|
| Ilperveld, Varkensland, Oostzanderveld & Twiske | 5,4 kilometer | Ja |
| Polder Westzaan | 6,5 kilometer | Ja |
| Markermeer & IJmeer | 8,4 kilometer | Nee |
| Wormer- en Jisperveld & Klaverpolder | 9,6 kilometer | Ja |

*Figuur 34: Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied (bron: stikstofdepositieberekening DWA).*

*Uitgangspunten en rekenresultaten aanlegfase*

De aanlegfase omvat alle werkzaamheden op de bouwplaats, van het bouwrijp maken van het plangebied tot de uiteindelijke realisatie van het gebouw. De ontwikkeling is verdeeld in drie clusters, waarbij wordt gerekend met een bouwtijd van minimaal 1 jaar per cluster. Omdat nog niets bekend is over de fasering van de bouw zijn twee varianten berekend. De eerste berekening gaat uit van een bouwproces waarbij het gebied niet tussentijds in gebruik wordt genomen. De tweede berekening gaat uit van een bouwproces waarbij het gebied gefaseerd in gebruik wordt genomen en er na het eerste jaar al sprake is van bewoonde appartementen. In dit scenario is de stikstofdepositie berekend voor de aanlegfase van het derde cluster, aangezien dit het meest maatgevend zal zijn. Dit omdat er niet alleen moet worden gerekend met een derde deel van de materieelinzet. Ook de verkeersbewegingen van de opgeleverde woningen uit de andere clusters moeten in rekening worden gebracht.

Voor de inzet van mobiele werktuigen en het aantal verkeersbewegingen tijdens de aanlegfase is gekozen om een quickscan uit te voeren op basis van kengetallen. Deze getallen zijn gebaseerd op de notitie 'Kengetallen voor aanlegfase' van LBP|SIGHT. Daarin zijn gegevens van concrete bouwprojecten beoordeeld en omgezet in emissies per 1000 $m^2$ BVO/hectare. De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron onder de sector 'Verkeer – Rijdend verkeer'. De lijnbronnen zijn gemodelleerd tot het kruispunt waar het aan het bouwplan gerelateerde verkeer wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Voor het verkeer dient tevens een zogenoemde 'Koude start' te worden ingevoerd. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het feit dat voertuigen met een koude motor meer emissie uitstoten dan voertuigen met een warmte motor. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. Aangezien de hogere emissies in de eerste minuut na de start plaatsvinden, zijn de 'koude starts' als vlakbron gemodelleerd onder de sector 'Verkeer – Koude start: overig'.

In het scenario dat het gebied niet in gebruik wordt genomen tijdens de bouw is de totale uitstoot 248,9 kg NOx en 6,9 kg NH3. Dit scenario voldoet aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar in de aanlegfase wanneer er 30% elektrisch materieel wordt ingezet. In het scenario dat het gebied voor 1/3e gebruik wordt genomen tijdens de bouw van de laatste fase resulteert in een uitstoot van 266,1 kg NOx en 10,3 kg NH3 per jaar. Er wordt geadviseerd om minimaal 40% elektrisch materieel in te zetten, dit ligt in lijn met het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Het percentage is hoger dan bij de berekening voor de totale aanlegfase, aangezien het laatste cluster is beoordeeld, met als bouwjaar 2027. Het berekende scenario voldoet aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar in de aanlegfase. Op grond van bovenstaande uitgangspunten kan geconcludeerd worden dat het plan uitvoerbaar is. Zodra er meer bekend is over de fasering, bouw en oplevering, zal in het kader van de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit een nieuw onderzoek uitgevoerd worden. De volgende aspecten hebben invloed op de stikstofemissie:

- Jaar van ingebruikname: bij een latere ingebruikname gaat de rekenmethode uit van een hoger aandeel elektrische auto's, wat een gunstig effect heeft;
- Bouwtijd: er is nu gerekend met 3 jaar totale bouwtijd, bij een gebiedsontwikkeling van deze omvang is dat kort. Een langere bouwtijd resulteert in een hogere spreiding van de stikstofemissies over de tijd;
- Mate van ingebruikname: nu is uitgegaan van 2/3 in gebruik gelijktijdig met het bouwen van het laatste cluster.
- Inzet van materieel over de tijd: zwaarder materiaal wordt veelal vroeg in het proces ingezet. Deze inzet is nu gelijkmatig over 3 jaar gespreid maar zal in realiteit meer in de beginfase plaatsvinden;
- Type materieel: er is deze variant niet gerekend met elektrisch materieel omdat het gebruik van het gebied de maatgevende component is. Inzet van elektrisch materieel verlaagd de stikstofemissie.

Op grond van de stikstofdepositieberekening kan geconcludeerd worden dat er op grond van een realistisch scenario voldaan wordt aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar. Dit aspect staat derhalve niet aan de uitvoerbaarheid van voorliggend TAM-omgevingsplan in de weg. In de verdere planvorming wordt de fasering van de bouw en de oplevering van de gebouwen opnieuw beoordeeld.

*Uitgangspunten en rekenresultaten gebruiksfase*

Het nieuwe gebouw wordt gasloos opgeleverd en zorgt dan ook niet voor stikstofemissie. In de gebruiksfase zijn daarom alleen de vervoersbewegingen van het wegverkeer beoordeeld. Het aantal verkeersbewegingen is bepaald met behulp van CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' en de 'Nota Parkeernormen Auto' van de Gemeente Amsterdam.

Daarbij is uitgegaan van het de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' en de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk'. Dit zou in een standaardsituatie leiden tot 993 parkeerplaatsen. Echter, de Gemeente Amsterdam hanteert beduidend lagere parkeernormen, waardoor er in het plan circa 350 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De verhouding tussen parkeerplaatsen en verkeersbewegingen in de CROW-publicatie is gebruikt om te bepalen wat het totaal aantal verkeersbewegingen voor de ontwikkeling is op grond van het aantal parkeerplaatsen waar het plan ruimte aan biedt. Dit resulteert in 497.091 verkeersbewegingen per jaar voor licht verkeer en 17.311 verkeersbewegingen per jaar voor vrachtverkeer. De verkeersbewegingen zijn ingevoerd als lijnbron onder de sector 'Verkeer – Rijdend verkeer'. De lijnbronnen zijn gemodelleerd tot daar waar het aan het bouwplan gerelateerde verkeer wordt opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Dit betekent dat de voertuigen nog maar enkele procenten van de reeds aanwezige voertuigintensiteiten mogen uitmaken. In dit geval is het verkeer ingevoerd volgens onderstaande figuur. Hierbij wordt aangenomen dat 100% van het verkeer zich vanaf de centrale parkeerhub richting de transformatorweg begeeft, waarna 80% zich richting de snelweg verplaatst en 20% gebruikmaakt van andere wegen. Vervolgens zijn alleen het aantal verkeersbewegingen richting de snelweg gemodelleerd tot de op- en afritten, gezien de voertuigintensiteiten daarna ten opzichte van het plan voldoende hoog zijn. Het vrachtverkeer is al eerder opgenomen in het heersende verkeersbeeld (zie de stippellijn in onderstaande figuur). Daarnaast is de routing van het vrachtverkeer op de kavel zelf nog gemodelleerd.

Voor alle wegen is uitgegaan van het wegtype 'doorstromend verkeer', in combinatie met een filepercentage van 40%. Er is gekozen voor een hoog filepercentage, omdat nog niet bekend is of de wegen rondom de nieuwbouwontwikkeling worden gewijzigd. In de praktijk is er vrijwel nergens sprake van meer dan 40% stagnatie. Om te kunnen garanderen dat de stikstofemissies niet hoger uit zullen vallen is echter wel gekozen voor dit conservatieve uitgangspunt.

Voor het verkeer dient tevens een zogenoemde 'Koude start' te worden ingevoerd. Op deze wijze wordt rekening gehouden met het feit dat voertuigen met een koude motor meer emissie veroorzaken dan voertuigen met een warmte motor. Er is sprake van een koude start wanneer motorvoertuigen gestart worden nadat ze 2 uur of langer stil gestaan hebben. In het plan wordt gebruikgemaakt van een parkeerhub, welke is voorzien van circa 350 parkeerplaatsen. Alle auto's zullen daar worden geparkeerd, in de straten is het enkel toegestaan om te laden en lossen. In de berekening zijn 2 koude starts per parkeerplaats per dag gehanteerd. Het uitgangspunt

is dat de parkeergarage natuurlijk wordt geventileerd. De openingen bevinden zich aan de noord- en zuidgevel. Voor elke verdieping zijn aparte bronnen gemodelleerd, waarbij is aangenomen dat de uittreedhoogte op 1,5 meter boven vloerniveau ligt. Aangezien de hogere emissies in de eerste minuut na de start plaatsvinden, zijn de 'koude starts' als puntbron gemodelleerd onder de sector 'Verkeer – Koude start: overig', ter plaatse van de uitblaas van de parkeergarage.

De emissie van verkeer tijdens de gebruiksfase bedraagt 195,1 kg NOx en 14,8 kg NH3 per jaar. Dit scenario voldoet aan de grenswaarde van afgerond 0,00 mol/ha/jaar in de gebruiksfase voor het jaar 2030.

**NNN**

Binnen en in de nabijheid van het besluitgebied bevinden zich geen gebieden vallend onder de NNN.

**Soortenbescherming**

Ten behoeve van het voorgenomen initiatief is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage 11 opgenomen bij voorliggende motivering. De conclusie van de quickscan wordt hieronder samenvattend weergegeven.

*Zoogdieren*

In de omgeving van het plangebied zijn er in het verleden de volgende grondgebonden zoogdieren waargenomen waarvoor in Noord-Holland een provinciale vrijstelling geldt. Hiermee is er vrijstelling op het verbod: “Voortplantingsplaatsen of rustplaatsen (opzettelijk) te beschadigen, vernielen of wegnemen” (artikel 11.54 van de Omgevingswet). Het aanvragen van een vergunning of het uitvoeren van nader onderzoek naar deze soorten is derhalve niet vereist, echter blijft de zorgplicht onverminderd van kracht.

*Marterachtigen*

De wezel is beschermd onder de Omgevingswet artikel 11.54. Op grond van de quickscan dient vervolgonderzoek plaats te vinden om aan-of afwezigheid aan te tonen eventuele effecten in kaart te brengen.

*Vogels*

In de omgeving van het plangebied is een potentieel jaarrond beschermd nest waargenomen. Dit nest is beschermd onder artikel 11.37 van de Omgevingswet. Omdat het mogelijk is dat boomvalk, sperwer of ransuil van het nest gebruikmaakt, is het noodzakelijk dit in kaart te brengen door middel van een roofvogelonderzoek.

*Ongewervelden*

In de omgeving van het plangebied is de aanwezigheid van Teunisbloempijlstaart bekend. Daarnaast zijn er in en om het plangebied op verschillende plekken Teunisbloem waargenomen. Teunisbloempijlstaart is beschermd onder de Habitatrichtlijn, Omgevingswet artikel 11.46. Er zal onderzocht moeten worden of de aangetroffen planten gebruikt worden door de Teunisbloempijlstaart met een soortgericht onderzoek.

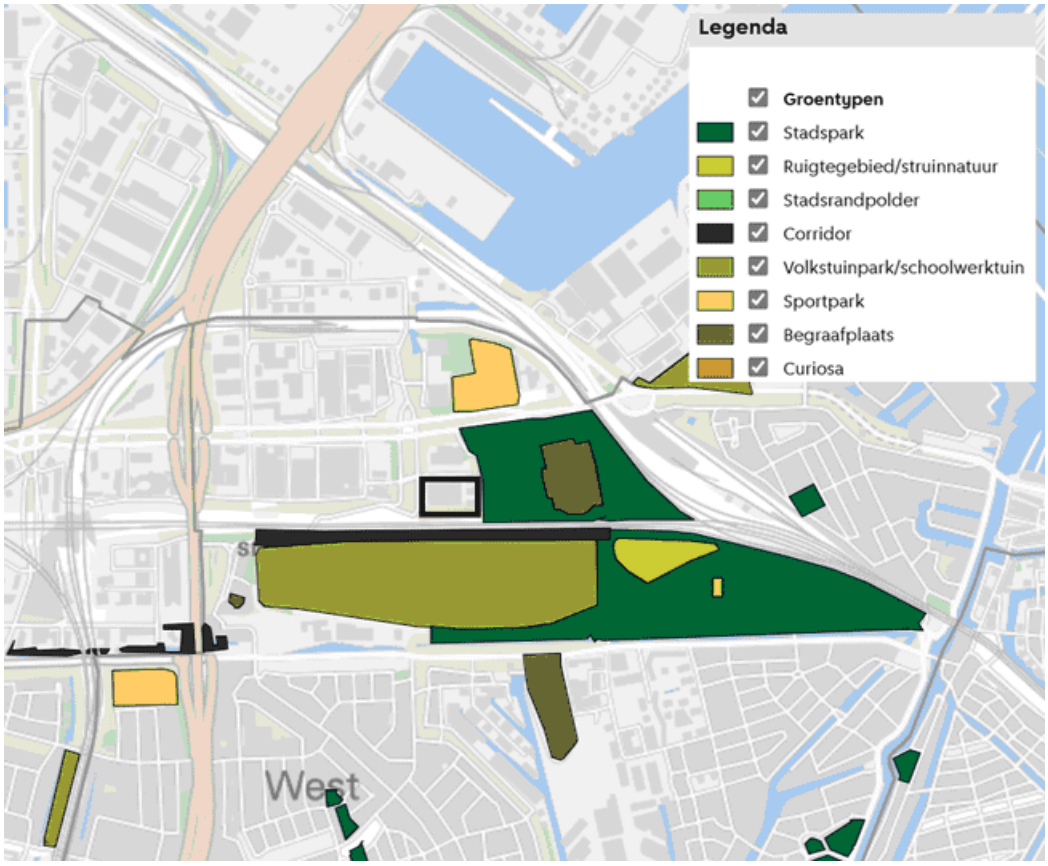
De resultaten van de quickscan geven aanleiding tot nader onderzoek. Hier wordt invulling aan gegeven. De noodzaak tot het eventueel moeten treffen van mitigerende maatregelen of het aanvragen van een omgevingsvergunning staan niet aan de uitvoerbaarheid van voorliggend TAM-omgevingsplan in de weg.

**Bomenverordening**

De aanwezige bomen in het besluitgebied maken geen onderdeel uit van de hoofdboomstructuur in Amsterdam. Daarnaast zijn geen monumentale bomen in het besluitgebied aanwezig.

**Hoofdgroenstructuur**

Deze wijziging van het omgevingsplan heeft geen betrekking op gronden in de hoofdgroenstructuur. Wel geldt dat het plangebied grenst aan het groentype ´Stadspark – rondom Sint Barbara'. Het een en ander is weergeven op onderstaand figuur.




*Figuur 35: Fragment kaart Hoofdgroenstructuur met daarop het besluitgebied indicatief met de zwarte contour weergegeven (bron: maps.amsterdam.nl)*

Het plangebied, als onderdeel van de herontwikkeling 'Sloterdijk I Zuid' wordt een groene wijk. Het een en ander is ook beschreven in de Investeringsnota. Groene daken, groene balkons, groene binnenplaatsen en paden vormen de basis van woningen en bedrijfsruimtes, het een en ander ook als uitgangspunt voor de verdere planvorming van het programma waar voorliggend TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt. In hoofdstuk 14 en 18 wordt hier nader op ingegaan.

# Hoofdstuk 16 Cultuurhistorie en archeologie

## 16.1 Wet- en regelgeving - algemeen

Cultureel erfgoed is overal in onze samenleving aanwezig. In musea, historische binnensteden en in het landelijk gebied. Maar ook in de bodem en onder water. En als immaterieel erfgoed in tradities, rituelen en verhalen. Het vertelt over waar we vandaan komen, wie wij zijn en hoe we ons ontwikkelen.

Cultureel erfgoed is als onderdeel van de fysieke leefomgeving medebepalend voor de kwaliteit van die leefomgeving. Het gaat hierbij om bekende of aantoonbaar te verwachten overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden en de terreinen waarin of waarop deze zich bevinden (archeologische monumenten) en andere door de mens tot stand gebrachte of in wisselwerking tussen de mens en omgeving ontstane objecten, ensembles, patronen en structuren (gebouwde en aangelegde monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen), die onderdeel uitmaken van onze fysieke leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

Cultureel erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de omgevingskwaliteit van Amsterdam en biedt aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is bepalend voor hoe bewoners en bezoekers de stad beleven. Door de eeuwen heen zijn unieke plekken ontstaan die ieder op eigen wijze bijdragen aan de kwaliteit van de stad en waarmee mensen zich verbonden voelen. Niet alleen de beschermde stadsgezichten zoals de grachtengordel, Plan Zuid van H.P. Berlage, een deel van de Westelijke Tuinsteden, de tuin- en dijkdorpen en de vele gebouwde monumenten in de stad hebben cultuurhistorische waarde. Ook historische landschappelijke structuren en elementen zoals waterwegen, dijken en archeologische resten in de bodem zijn waardevol. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke opbouw van Amsterdam als lobbenstad, gelegen te midden van waardevolle cultuurlandschappen. Ten slotte is ook de rijke traditie van integraal stedenbouwkundig ontwerpen in Amsterdam een vorm van (immaterieel) erfgoed.

### 16.1.1 Internationale verdragen

**Verdrag van Granada**

Op de tweede ministerconferentie van de Raad van Europa, gehouden in Granada, werd op 3 oktober 1985 een overeenkomst bereikt inzake het behoud van het architectonische erfgoed van Europa. In 1994 is Nederland toegetreden tot het Verdrag van Granada, waarin staat de bescherming van het architectonische erfgoed een essentieel doel is van de ruimtelijke ordening: niet alleen bij de planologische uitwerking, maar ook het vormgeven aan ontwikkelingen. Dit verdrag geeft een bredere definitie van erfgoed, waardoor bijvoorbeeld ook industrieel erfgoed, cultuurlandschappen, ensembles en roerend erfgoed binnen de term erfgoed kunnen worden opgenomen.
Het verdrag bevat verder bepalingen betreffende inventarisatie, documentatie, bescherming en restauratie. De ruimtelijke ordening wordt hier voor het eerst aangegeven als middel voor instandhouding. Naast het voorkomen van achteruitgang heeft het opwaarderen van de directe omgeving van een beschermd monument een positieve invloed op de waardering en beleving ervan. Artikel 7 van het verdrag van Granada verplicht daarom tot maatregelen om de kwaliteit van de openbare ruimte rond beschermde monumenten, in beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen te verbeteren. In de Omgevingswet en de bijbehorende AMvB's is de regelgeving ten aanzien van de omgeving van monumenten geactualiseerd en in lijn gebracht met de bedoelingen van het Verdrag van Granada.

**Verdrag van Malta**

Op 16 april 1992 hebben een aantal Europese lidstaten, w.o. Nederland, het Verdrag van Malta ondertekend. Dit verdrag wordt ook wel Conventie van Valletta genoemd. Aanleiding voor het opstellen van het verdrag was de toenemende bedreiging van het Europese archeologische erfgoed door natuurlijke processen, ondeskundig gebruik van het bodemarchief en door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening. Uit het verdrag volgt onder meer dat bij projecten in de fysieke leefomgeving vroegtijdig rekening gehouden moet worden met bekende of te verwachten archeologische monumenten, die bij voorkeur in situ behouden moeten worden. Wanneer behoud in situ niet mogelijk is, is de verstoorder verantwoordelijk voor het doen van opgravingen en het documenteren van de archeologische waarde.
Door het ondertekenen van het verdrag heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. De uitgangspunten van het verdrag zijn terug te vinden in de Erfgoedwet. De Omgevingswet regelt de omgang met (verwachte) archeologische waarden bij ruimtelijke plannen.

**Werelderfgoedverdrag**

Het Werelderfgoedverdrag, en de daarbij behorende Werelderfgoedlijst, uit 1972 heeft als doel om erfgoed dat van unieke en universele waarde is voor de mensheid, beter te kunnen bewaren voor toekomstige generaties. Op de Werelderfgoedlijst van Unesco staan drie typen erfgoed: cultureel, natuurlijk of een hybride vorm van deze twee. Het verdrag bepaalt dat elk land zelf verantwoordelijk is voor behoud en bescherming van het erfgoed. Nederland ratificeerde het verdrag in 1992. Voorbeelden van werelderfgoed in Nederland zijn het molencomplex Kinderdijk-Elshout, de Stelling van Amsterdam, de Van Nellefabriek in Rotterdam en de Waddenzee.
De Omgevingswet verankert voor het eerst expliciet wettelijk werelderfgoed. Instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (artikel 5.131) geven aan zowel provincies als gemeenten een taak bij het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed. Dit ter uitvoering van het Werelderfgoedverdrag. De instructieregels verplichten gemeenten om rekening te houden met het werelderfgoed in het omgevingsplan.

**Europees landschapsverdrag**

Het Europees landschapsverdrag is in het kader van de Raad van Europa in 2000 in Florence gesloten en door Nederland bekrachtigd in 2005. Het doel van dit verdrag is het bevorderen van de bescherming, het beheer en de inrichting van landschappen en het organiseren van Europese samenwerking op dit gebied. De Europese landen hebben zich hiermee onder meer verplicht landschappen te erkennen als uitdrukking van de diversiteit van hun gezamenlijk cultureel en natuurlijk erfgoed, en een beleid te hebben gericht op de bescherming en het beheer van het landschap. Voor de uitvoering is men verplicht maatregelen te treffen ter bescherming en behoud van de belangrijke of karakteristieke kenmerken van een landschap dat vanwege zijn natuurlijke elementen en/of menselijk ingrijpen waardevol erfgoed vormt. Hoewel de reikwijdte van het Europees landschapsverdrag alle landschappen omvat, dus ook de stedelijke landschappen, wordt landschap in Nederland veelal geassocieerd met het landelijk gebied en met behoud en bescherming van natuurlijke (groen/blauw) elementen en cultureel erfgoed.
In de Omgevingswet maken cultuurlandschappen onderdeel uit van het cultureel erfgoed en de instructieregels die daarop betrekking hebben.

### 16.1.2 Erfgoedwet

De regelgeving over het behoud en beheer van cultureel erfgoed is sinds 2016 ondergebracht in de Erfgoedwet. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 komen te vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Dit betreft de aanwijzing van gebouwde en archeologische rijksmonumenten en de daarbij behorende subsidiebepalingen, de regelgeving over opgravingen, meldingen van archeologische toevalsvondsten, eigendom van archeologische vondsten en archeologische depots.

De definitie van cultureel erfgoed is opgenomen in artikel 1.1 van de Erfgoedwet en luidt als volgt: “uit het verleden geërfde materiële en immateriële bronnen, in de loop van de tijd tot stand gebracht door de mens of ontstaan uit de wisselwerking tussen mens en omgeving, die mensen, onafhankelijk van het bezit ervan, identificeren als een weerspiegeling en uitdrukking van zich voortdurend ontwikkelende waarden, overtuigingen, kennis en tradities, en die aan hen en toekomstige generaties een referentiekader bieden”.

### 16.1.3 Omgevingswet

Het deel van de Monumentenwet 1988 dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving is overgegaan naar de Omgevingswet. Voor gebouwde of aangelegde monumenten betekent dit dat de vergunningverlening voor het wijzigen van rijksmonumenten is geregeld in de Omgevingswet. Ook aanwijzing en omgang met beschermde stads- en dorpsgezichten vindt plaats op grond van de Omgevingswet. Datzelfde geldt voor de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving w.o. vergunningverlening en integratie in de planvorming.

In hoofdstuk 2 van de Omgevingswet zijn de wettelijke grondslagen opgenomen die zien op het behoud van cultureel erfgoed en werelderfgoed. De instructies houden met name verband met de verplichtingen uit het verdrag van Granada, het verdrag van Malta (Valletta), het Werelderfgoedverdrag en het Europees landschapsverdrag.

In de Omgevingswet is in de begripsbepalingen omschreven wat onder cultureel erfgoed in de fysieke leefomgeving wordt verstaan. Dat zijn monumenten, archeologische monumenten, stads- en dorpsgezichten, cultuurlandschappen en, voor zover dat voorwerp is of kan zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties in het omgevingsplan, ander cultureel erfgoed als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet. Dat andere cultureel erfgoed is roerend cultureel erfgoed (in de Erfgoedwet gedefinieerd als 'cultuurgoederen'), zoals historische schepen in een historische haven, of immaterieel cultureel erfgoed dat aan een specifieke plek gebonden is.

De Omgevingswet definieert werelderfgoed als op het grondgebied van Nederland gelegen cultureel en natuurlijk erfgoed dat op grond van het werelderfgoedverdrag is opgenomen in de Lijst van het Werelderfgoed (Unesco).

### 16.1.4 Rijksinstructieregelsen -besluiten

De Omgevingswet en de uitvoeringsregels (AMvB's en Omgevingsregeling) regelen waar het gaat om het behoud van cultureel erfgoed bepaalde zaken landelijk, maar de toepassing en uitvoering van de regelgeving vinden veelal lokaal plaats, in het omgevingsplan. Het omgevingsplan beziet alle aspecten van de fysieke leefomgeving op integrale wijze, inclusief cultureel erfgoed en is daarmee het eerst aangewezen instrument om uitvoering te geven aan behoud van cultureel erfgoed. De vrijheid om daar op lokaal niveau een eigen invulling aan te geven, wordt ingekaderd door de Omgevingswet en de AmvB's (bijvoorbeeld het daarin gehanteerde begrippenkader en de instructieregels), provinciale instructieregels en instructiebesluiten van het Rijk of de provincie.
In dit verband gaat het dan met name om de instructieregels in artikel 5.130 (behoud cultureel erfgoed) en artikel 5.131 (behoud werelderfgoed) van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en om artikel 2.34, vierde lid, van de Omgevingswet (instructiebesluiten rijksbeschermde stads- of dorpsgezichten).
De instructieregels komen in de plaats van regels die waren gesteld in hoofdstuk V (archeologische monumentenzorg) van de Monumentenwet 1988 en artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.
Het rekening houden met cultureel erfgoed betekent dat het bevoegd gezag een analyse moet maken van het aanwezige cultureel erfgoed en de conclusies daarvan moet vertalen in het omgevingsplan. Het bevoegd gezag moet daartoe een toereikend beschermingsregime instellen. Dit vertaalt zich over het algemeen in regels in het omgevingsplan die ertoe kunnen leiden dat bepaalde activiteiten in het geheel niet kunnen plaatsvinden of dat activiteiten slechts onder beperkingen kunnen plaatsvinden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden.

Bij het in beeld brengen van het cultureel erfgoed, bijvoorbeeld door middel van een cultuurhistorische waardenkaart en/of verkenning, heeft de gemeente beleidsvrijheid, behoudens de van rijkswege aangewezen monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten die, zoals hiervoor genoemd, zijn ingekaderd door respectievelijk instructieregels en een instructiebesluit.
In het omgevingsplan zijn verschillende vormen van bescherming van cultureel erfgoed mogelijk, al naar gelang het onderdeel van het cultureel erfgoed en het beoogde behoudsdoel. Voor monumenten varieert dit van bescherming als gemeentelijk monument tot bescherming als onderdeel van een gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht, als beeldbepalend pand (of een variant daarop), of alleen ten behoeve van bouwhistorisch onderzoek. Voor archeologische monumenten geldt dat de bescherming doorgaans via de (voorschriften bij de) verschillende vergunningen (bouw-, afwijk-, ontgrondingsactiviteit) gaat en via de regels van het omgevingsplan, zo nodig door bescherming als gemeentelijk monument. Topografische eenheden die door hun schaal niet meer als monument te kwalificeren zijn, zoals gebouwde en aangelegde nederzettingsstructuren, kunnen worden beschermd als gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht. Ook (onderdelen van) cultuurlandschappen, zoals historische verkavelingsstructuren met houtsingels of landgoederen, kunnen via het omgevingsplan worden beschermd.

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt verder dat via het omgevingsplan voorkomen moet worden dat in de omgeving van rijksmonumenten, voorbeschermde rijksmonumenten en monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd (gemeentelijke en provinciale monumenten of bijvoorbeeld beeldbepalende of karakteristieke panden) aantastingen plaatsvinden die deze beschermde monumenten ontsieren of beschadigen. Een voorbeeld is het borgen van een molenbiotoop (het

garanderen van voldoende windvang). Dergelijke regels zijn vooral van belang voor monumenten die niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht zijn gelegen.

Artikel 5.131 van het Bkl bepaalt dat in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met het belang van het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed. In Afdeling 7.2 van het Bkl zijn de aanwijzing en de begrenzing van de twee werelderfgoederen (de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie) opgenomen en de instructieregels met het oog op behoud van het werelderfgoed benoemd. Verder geldt de instructie dat bij omgevingsverordening in het belang van de instandhouding en versterking van de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen regels worden gesteld aan omgevingsplannen die in ieder geval inhouden dat geen activiteiten worden toegelaten die de kernkwaliteiten aantasten.

Tot slot kan op grond van artikel 2.34, vierde lid van de Omgevingswet, het Rijk een instructie aan de gemeenteraad geven tot het in het omgevingsplan voor een locatie opnemen van de functie-aanduiding rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht en tot het daarbij bepalen dat wordt voorzien in het beschermen van het stads- of dorpsgezicht, als dat nodig is voor het behoud van cultureel erfgoed.

### 16.1.5 Omgevingsverordening NH2022 van de provincie Noord-Holland

Op 23 mei 2022 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland de 'Omgevingsverordening NH2022' vastgesteld. De Omgevingsverordening bevat instructieregels met betrekking tot cultureel erfgoed (Provinciale monumenten en Provinciaal beschermde structuur), werelderfgoed (Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde) en landschappelijke en cultuurhistorische waarden (Bijzonder provinciaal landschap).

De 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' beschrijft de provinciale belangen ten aanzien van landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De leidraad is geborgd in de omgevingsverordening en is van toepassing op alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied zoals bebouwing, agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, infrastructuur of vormen van energieopwekking. Gelet hierop is in de omgevingsverordening de 'Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied' opgenomen die bepaalt dat in het omgevingsplan rekening wordt gehouden met de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.

'Rekening houden met' wil zeggen dat bij de inpassing van de ruimtelijke ontwikkeling de kansen, de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren worden betrokken. In aanvulling daarop wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).

De leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voor zover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van normen voor het landschap, is dit op andere plekken in de verordening geregeld, in het bijzonder in de beschermingsregiems UNESCO werelderfgoed en BPL (zie hierna).

#### Provinciale monumenten en Provinciaal beschermde structuur

Provinciale monumenten worden door de Provinciale Staten aangewezen als beschermd onroerend goed. Dit kan betrekking hebben op gebouwen, landschappelijke structuren of andere objecten, zoals bijvoorbeeld een grenspaal of een brug.

De Provincie Noord-Holland heeft 19 provinciale monumenten aangewezen binnen de grenzen van Amsterdam. Hiervan bestaan er 16 uit verschillende onderdelen van de Noorder IJ- en Zeedijk, en twee uit onderdelen van de Stelling van Amsterdam. In 2021 is de Molen van Sloten aan de lijst toegevoegd. In 2022 is de gemeente Weesp gefuseerd met Amsterdam. Sindsdien vallen ook de provinciale monumenten in Weesp onder de gemeente Amsterdam. De provincie heeft twee gemalen aangewezen: het gemaal van de Aetsveldsche polder en het gemaal van de Nieuwe Keverdijksche polder.

Gedeputeerde Staten kunnen provinciale monumenten aanwijzen en schrappen, en stellen regels voor het verrichten van activiteiten aan een monument. De gemeente is bevoegd gezag voor de behandeling van aanvragen voor omgevingsvergunningen voor activiteiten die zien op wijzigingen van een provinciaal monument. Hetzelfde geldt voor toezicht en handhaving met betrekking tot provinciale monumenten. De provincie heeft instructieregels opgenomen in de Omgevingsverordening NH2022 om gemeenten een vergunningenstelsel voor provinciale monumenten in het omgevingsplan te laten opnemen. De opgenomen regels zijn ontleend aan de regels in het Besluit activiteiten leefomgeving voor rijksmonumenten, om op deze manier de werkwijze voor rijks- en provinciale monumenten zoveel mogelijk op elkaar te doen lijken. Zolang de regels nog niet zijn opgenomen, gelden op grond van het voorbereidingsbesluit (5 juli 2022) voorbeschermingsregels.

De Omgevingsverordening NH2022 definieert provinciaal beschermde structuur als volgt: stads- of dorpsgezicht, ten aanzien waarvan is besloten tot opname in het provinciaal erfgoedregister. Binnen het Amsterdams grondgebied zijn geen door de provincie aangewezen beschermde structuren aanwezig.

**Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde**

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn in bijlage 8a en 8b de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen benoemd die op grond van artikel 7.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in samenhang met artikel 2.42 van de Omgevingsregeling zijn aangewezen: De uitwerking van de kernkwaliteiten is opgenomen in de 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie'. De verordening biedt bescherming aan de twee werelderfgoederen (Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie) die deels op het grondgebied van Amsterdam liggen. Beide werelderfgoederen vallen ook binnen de begrenzing van het Bijzonder provinciaal landschap (BPL).

Het beschermingsregime is gericht op de instandhouding of versterking van de kernkwaliteiten. In het omgevingsplan moeten regels opgenomen worden die ervoor zorgen dat de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen in stand blijven of versterkt worden. Een omgevingsplan mag alleen ontwikkelingen opnemen die de kernkwaliteiten niet aantasten. Hiervan kan afgeweken worden als het gaat om: een grootschalige stads- of dorpsontwikkellocatie, glastuinbouwlocatie of een grootschalig bedrijventerrein of infrastructuurproject. Hierbij moet er aan de volgende vereisten worden voldaan:

- er is sprake van een groot openbaar belang;
- er zijn geen reële alternatieven; en
- er worden voldoende maatregelen genomen ten aanzien van mitigeren of compenseren. Hiervoor kunnen Gedeputeerde Staten regels stellen.

Voor de UNESCO-werelderfgoederen de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een 'Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies' in samenwerking met de vier provincies gemaakt die zijn gelegen in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hierin is gekeken waar en onder welke voorwaarden ruimte geboden kan worden aan wind en zon zonder de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen aan te tasten.

**Bijzonder provinciaal landschap**

Het Bijzonder provinciaal landschap (BPL) omvat gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn én niet vallen binnen de NNN-begrenzing of benoemd zijn als Provinciaal monument. Het BPL is zo concreet mogelijk beschreven in kernkwaliteiten per deelgebied. Gebieden met de status van Bijzonder Provinciaal landschap die zich (deels) op Amsterdams grondgebied bevinden zijn: de Amstelscheg, Tuinen van West, Oostzaner- en Ilperveld, Waterland en Vechtstreek-Noord.

De voormalige beschermingsregimes Bufferzones, Aardkundig Monument en Weidevogelleefgebied zijn geborgd in de kernkwaliteiten en als uitgangspunt gebruikt voor de totstandkoming van de begrenzing van het BPL. Om tot een logische begrenzing en beschrijving van de kernkwaliteiten te komen zijn het 'Kwaliteitsbeeld Noord-Holland 2050', de 'Cultuurhistorische Waardenkaart' en de 'Leidraad Landschap en Cultuurhistorie' geraadpleegd.
Het Natuurnetwerk Nederland (gericht op de wezenlijke kenmerken en waarden van natuur en landschap) en Provinciale Monumenten hebben een eigen regime en vallen daarom buiten het BPL-regime. Tussen BPL en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde bestaat wel overlap.

De 'Omgevingsverordening NH2022' schrijft voor dat het omgevingsplan regels bevat, die zien op gebieden binnen het Bijzonder provinciaal landschap, ter bescherming van de daar geldende kernkwaliteiten. Op grond van het omgevingsplan moet dus duidelijk zijn dat de betreffende locaties Bijzonder provinciaal landschap zijn en op die manier ook worden beschermd.

In het BPL zijn ontwikkelingen, met uitzondering van nieuwe stedelijke ontwikkelingen, toegestaan wanneer de beschreven kernkwaliteiten niet worden aangetast. Voor wonen is er op grond van de jurisprudentie sprake van een stedelijke ontwikkeling bij meer dan 11 woningen. Voor andere stedelijke voorzieningen is in beginsel sprake van een stedelijke ontwikkeling als het gaat om een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m2 of een gebouw met een oppervlakte van meer dan 500 m2.

In de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling in het BPL mogelijk maakt, moet worden gemotiveerd dat de ter plaatse geldende kernkwaliteiten niet worden aangetast. Wanneer uit de motivering blijkt dat maatregelen (bijvoorbeeld inrichtingsmaatregelen) nodig zijn om een aantasting van de kernkwaliteiten te voorkomen, moet de uitvoering van deze maatregelen zijn geborgd bij de vaststelling van het omgevingsplan.

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief nieuwe stedelijke ontwikkelingen, die van groot openbaar belang zijn, wordt een uitzondering gemaakt. Er moet dan wel aannemelijk worden gemaakt dat er geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling en de negatieve effecten moeten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten moeten worden gecompenseerd. De compensatie en de afspraken hierover worden vastgelegd in het omgevingsplan dat gekoppeld is aan de ingreep in een compensatieplan en een compensatieovereenkomst.

### 16.1.6 Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening vervangt de erfgoedverordeningen van de stadsdelen en de centrale stad en is geldig voor heel Amsterdam. De Erfgoedverordening beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorische en archeologische waarden in het proces van ruimtelijke ordening en transformatieopgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam'(vastgesteld 5 juli 2016).

De regels voor archeologische monumentenzorg worden automatisch onderdeel van het tijdelijke omgevingsplan. Het vergunningenstelsel voor aanpassingen aan gemeentelijke en beschermde (rijks)monumenten gaat van de erfgoedverordening over naar regels in het omgevingsplan. Bij vaststelling van een nieuw (deel-)omgevingsplan worden alle regels over cultureel erfgoed die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, opgenomen in dat nieuwe (deel)omgevingsplan. Uiterlijk eind 2029 moeten alle regels over cultureel erfgoed die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving uit de erfgoedverordening opgenomen zijn in het omgevingsplan.

Daarna blijft de erfgoedverordening op grond van de Erfgoedwet in afgeslankte vorm bestaan. De verordening bevat dan alleen nog regels over cultureel erfgoed die níet over de fysieke leefomgeving gaan, zoals regels voor roerend erfgoed, over een subsidieregeling of de procedure voor de aanwijzing van beschermde monumenten.

## 16.2 Te beoordelen aspecten

### 16.2.1 UNESCOwerelderfgoederen

In 1996 respectievelijk 2010 zijn de Stelling van Amsterdam en de grachtengordel op de lijst van UNESCO Werelderfgoed geplaatst. In 2021 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie op de UNESCO Werelderfgoedlijst gekomen als uitbreiding van de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie staan nu bij UNESCO ingeschreven als één werelderfgoed met de naam Hollandse Waterlinies.

Voor activiteiten die effect hebben op werelderfgoed of (in)direct gevolgen kunnen hebben voor werelderfgoed geldt geen vergunningplicht binnen de Omgevingswet. Werelderfgoed kan tegelijkertijd ook een rijksmonument zijn. Daarom speelt de omgevingsvergunning voor rijksmonumentenactiviteiten vaak een rol bij de bescherming van werelderfgoed. Een omgevingsvergunning is nodig bij het wijzigingen, verplaatsen of slopen van werelderfgoed dat ook beschermd is als rijksmonument. Werelderfgoed kan tegelijkertijd zijn beschermd als gemeentelijk of provinciaal monument. Dan gelden decentrale regels van de gemeente of de provincie. Bij gemeentelijke monumenten zijn dit regels in het omgevingsplan. Bij provinciale monumenten gelden de regels uit de omgevingsverordening waarvoor de instructie geldt dat ze opgenomen moeten worden in het omgevingsplan. Sommige werelderfgoederen zijn geheel of gedeeltelijk aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht. Het omgevingsplan voorziet in een passende bescherming van het aangewezen stads- of dorpsgezicht.

Gemeenten kunnen voor werelderfgoed maatwerkregels en maatwerkvoorschriften stellen in het omgevingsplan. Deze regels staan in het Besluit activiteit leefomgeving (Bal, artikel 14.8 en artikel 14.9). Gemeenten kunnen regels stellen voor het volgende:

- voor het behoud van de uitzonderlijke universele waarde van werelderfgoed;
- de specifieke zorgplicht.

De specifieke zorgplicht voor werelderfgoed heeft tot doel beschadiging of vernieling van het werelderfgoed te voorkomen (artikel 14.7 Bal). De initiatiefnemer van een activiteit is verplicht om alle mogelijke maatregelen te nemen die daarvoor nodig zijn. Dit is nodig voor zover dit de uitzonderlijke universele waarde van het dit werelderfgoed raakt. Deze zorgplicht vormt het sluitstuk van de bescherming van het werelderfgoed.

**Zeventiende-eeuwse Grachtengordel van Amsterdam**

De Zeventiende-eeuwse Grachtengordel van Amsterdam is op 1 augustus 2010 geplaatst op de werelderfgoedlijst van Unesco vanwege de 'uitzonderlijke universele waarde' van dit gebied. Deze 'uitzonderlijke universele waarde', is kort samengevat:

“De Amsterdamse grachtengordel is een uitstekend voorbeeld van water- en stedenbouwkundige planning op grote schaal in de vorm van de volledig kunstmatige aanleg van een grote havenstad. De puntgevels zijn karakteristiek voor deze middenklassenbuurt en de woningen getuigen zowel van de rijkdom die de stad vergaarde met de koopvaardij als van de humanistische en tolerante cultuur die verbonden is met de calvinistische reformatie. Amsterdam werd in de zeventiende en achttiende eeuw gezien als het toonbeeld van een ideale stad en stond model voor de ontwikkeling van talloze nieuwe steden in de hele wereld.”

UNESCO heeft specifieke aandachtspunten voor eigentijdse architectuur in het Vienna Memorandum en het Charter van Venetië geformuleerd. Voor UNESCO is afleesbaarheid van de stad essentieel, hetgeen ook aansluit bij het criterium authenticiteit. Eigentijdse architectuur dient in principe als zodanig herkenbaar te zijn. Artikel 21 van het Vienna Memorandum luidt namelijk:

“Met inachtneming van de uitgangspunten (volgens artikel 7 van dit Memorandum), moeten stedenbouw, hedendaagse architectuur en het behoud van de historische stedelijke landschap alle vormen van pseudo-historisch ontwerp voorkomen, omdat dit een ontkenning vormt van zowel het historische als het hedendaagse. Een historische blik moet niet de andere verdringen, omdat de geschiedenis leesbaar moet blijven, terwijl het bereiken van samenhang van de cultuur door kwalitatieve interventies het ultieme doel is”.

Voor UNESCO is daarnaast het aspect 'visual impact' van belang. Hedendaagse stedelijke ontwikkelingen, zoals hoogbouw en eigentijdse architectuur, kunnen van invloed zijn op stadssilhouetten, het daklandschap, zichtlijnen of doorzichten en de authenticiteit en integriteit van het historische stedelijke landschap bedreigen. Vooral hoogbouw kan een groot visueel effect hebben op de grachtengordel. Daarom heeft de gemeente Amsterdam, in het kader van de Structuurvisie 2010-2040, hoogbouwbeleid ontwikkeld en vastgesteld (gemeenteraadsbesluit 16 februari 2011). Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de voornoemde Structuurvisie Amsterdam 2010-2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Het hoogbouwbeleid gaat uit van de internationaal voor het Werelderfgoed geldende charters en verdragen, waaronder het Charter van Washington en het Vienna Memorandum. Ook de inhoud van meer recente papers van het Werelderfgoed Comité en diens adviesorgaan ICOMOS over de maatschappelijke en culturele betekenis van het historische stedelijke landschap in relatie tot hedendaagse ontwikkelingen in stedenbouw en architectonisch ontwerp zijn hierin verwerkt. Hoogbouw mag alleen als de Uitzonderlijke universele waarde en authenticiteit en integriteit van het werelderfgoed niet in geding komen.

De belangrijkste uitgangspunten voor Amsterdams hoogbouwbeleid zijn ingevolge de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, in lijn met het vigerende beleid:

- We spreken van hoogbouw bij gebouwen hoger dan 30 meter.
- Bij elke bouwvorm staat de kwaliteit van de openbare ruimte en het leven op straat voorop.
- We willen flink verdichten op plekken met hoge dynamiek en ontwikkeldruk. Dit zijn locaties direct grenzend aan het centrum en rondom de grote ov-stations. Hoogbouw kan een geschikte gebouwvorm zijn om te verdichten.
- Rondom het IJ, een centrale open plek in de stad, wordt hoogbouw ingezet om het stadslandschap leesbaar te maken en het stadsbeeld vorm te geven.

- We beschermen gebieden en landschappen van bijzondere waarde, in het bijzonder het Unesco-erfgoed.

Elke stedenbouwkundige opzet vraagt om een specifieke inpassing van hoogbouw.

**De Nieuwe Hollandse Waterlinie**

Op 26 juli 2021 is de Nieuwe Hollandse Waterlinie toegevoegd aan de bestaande Werelderfgoedsite Stelling van Amsterdam, die al sinds 1996 op de Werelderfgoedlijst stond. De nieuwe naam van de site is Hollandse Waterlinies. Naast de ring van verdedigingswerken rond de stad Amsterdam strekt de site strekt zich uit van het IJsselmeer (voorheen bekend als Zuiderzee) bij Muiden tot de monding van de Biesbosch bij Werkendam en illustreert één enkel militair verdedigingssysteem, dat is gebaseerd op inundatievelden, hydraulische installaties en op een reeks vestingwerken en militaire posten die zich uitstrekken over een gebied van 85 km. Het omvat ook drie kleinere onderdelen: Fort Werk IV, het Inundatiekanaal van Tiel en Fort Pannerden bij de Duitse grens. Gebouwd van 1814 tot 1940, vormen ze het enige voorbeeld van een verdedigingswerk dat gebaseerd is op het principe van het beheersen van water. Sinds de 16e eeuw gebruikten de Nederlanders hun deskundigheid van waterbouwkunde voor defensiedoeleinden. Het centrum van het land werd beschermd door een netwerk van 45 gewapende forten, die samenwerkten om polders tijdelijk onder water te kunnen zetten door middel van een ingewikkeld systeem van kanalen en sluizen. De Waterlinie bestaat ook uit zo'n vijf vestingsteden: Muiden, Weesp, Naarden, Gorinchem en Woudrichem.

De huidige vesting Weesp is grotendeels in 1673 aangelegd. Doel van de vesting was bescherming van de beide Vechtoevers. Later kwamen daar de sluizen bij die Vecht en Amstel van elkaar scheiden. De vesting Weesp fungeerde als depot voor omliggende forten in het noorden van de Waterlinie. De forten Ossenmarkt en Uitermeer, de schansen, de bunkers en schootsvelden maken deel uit van deze militaire structuren. Vesting Weesp is aangewezen als rijksbeschermd stadsgezicht.

**De Stelling van Amsterdam**

De Stelling van Amsterdam is in 1996 opgenomen in de UNESCO Werelderfgoedlijst. De kustbatterij op het Vuurtoreneiland bij Durgerdam maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. De Stelling van Amsterdam is een cirkelvormige voormalige verdedigingslinie rondom Amsterdam. De Stelling is 135 kilometer lang en bestaat uit 42 forten en 4 batterijen. De verdedigingslinie werd aangelegd tussen 1880 en 1914 op een afstand van 15 tot 20 kilometer van Amsterdam. Hierdoor bleef de hoofdstad buiten bereik van eventueel kanonvuur. Het gebied buiten De Stelling kon in tijden van gevaar onder water worden gezet met een verfijnd sluizensysteem. De Stelling diende als 'Nationaal Reduit', het laatste toevluchtsoord voor regering en leger. Het is een uniek monument van defensieve en waterstaatkundige techniek, maar is nooit volledig in werking gezet.

Op grond van de Omgevingsverordening NH2022 zijn gemeenten verplicht om in hun omgevingsplan regels op te nemen die ervoor zorgen dat de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen in stand blijven of versterkt worden (zie onder het kopje Omgevingsverordening NH2022).

### 16.2.2 Archeologie

De bodem van Amsterdam zit vol met overblijfselen uit het verleden. Bijzondere schatten die verbonden zijn met het allereerste begin van Amsterdam en daardoor behoren tot het collectief geheugen van de stad en haar inwoners. De gemeente heeft de wettelijke verplichting om archeologische belangen mee te wegen in bouwprocessen en stedelijke ontwikkeling, en onderzoek in te passen. Dit was reeds op grond van de Erfgoedwet voorgeschreven en in de Omgevingswet is dit nog een keer benadrukt, met de toevoeging dat de archeologische verwachting goed onderbouwd moet zijn.

In de Omgevingswet wordt in de begripsbepalingen voor de definitie van archeologisch monument verwezen naar artikel 1.1 van de Erfgoedwet. Een archeologische toevalsvondst van algemeen belang is onder de Omgevingswet een “onverwachte vondst in of op de bodem, anders dan bij het doen van opgravingen als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet, voor zover evident of vermoedelijk van algemeen belang uit het oogpunt van de archeologische monumentenzorg”.

Gemeenten moeten in het omgevingsplan rekening houden met bekende archeologische monumenten en met aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Aantoonbaar te verwachten betekent dat de mogelijkheid tot het aantreffen van een archeologisch monument goed onderbouwd moet zijn. Het voorspellen van de aanwezigheid van een archeologisch monument kan door middel van het uitvoeren van archeologisch onderzoek, maar ook een combinatie van bestaande relevante archeologische, bodemkundige of historische informatie kan voldoende zijn om de mogelijke aanwezigheid van een archeologisch monument op een locatie te onderbouwen.

Dit generieke onderzoek moet al verricht worden in het kader van de vaststelling van het omgevingsplan. Dit voorkomt enerzijds toedeling van 'verkeerde' functies op 'verkeerde locaties' en anderzijds onverwachte belemmeringen of kosten aan de kant van initiatiefnemers, met name omdat bij de uitvoering van een concreet initiatief alleen nog archeologisch onderzoek kan worden voorgeschreven als sprake is van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.

De regels in het omgevingsplan die met het oog op archeologische waarden kunnen worden gesteld, houden in dat bij een aanvraag om omgevingsvergunning voor bijvoorbeeld een bouwactiviteit een rapport wordt overgelegd van een onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden op de te bebouwen locatie. Als bij het onderzoek archeologische waarden zijn aangetroffen of deze aantoonbaar te verwachten zijn, kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat er met het oog op het behoud in situ beperkingen aan het bouwplan gesteld worden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden. In dit verband moet er bij het opnemen van regels in een omgevingsplan ter bescherming van archeologische waarden voor gezorgd worden dat er een grondslag voor het kunnen weigeren van een vergunning aanwezig is. Dat kan door een regel op te nemen die ertoe strekt dat een vergunning voor een bouwactiviteit geweigerd moet worden als aanwezige archeologische waarden onaanvaardbaar worden aangetast door het aangevraagde bouwplan. Hetzelfde geldt voor andere in het omgevingsplan via voorschriften in het belang van de archeologische monumentenzorg te reguleren activiteiten, zoals het uitvoeren van grondwerkzaamheden en sloop.

### 16.2.3 Cultuurlandschappen

In de Omgevingswet is geen specifieke definitie van cultuurlandschappen opgenomen. Afgeleid van de begripsbepaling voor landschappen zijn het: gebieden zoals die door mensen worden waargenomen, waarvan het karakter wordt bepaald door natuurlijke of menselijke factoren en de interactie daartussen, die deel uitmaken van cultureel erfgoed. Inhoudelijk gaat het om land en watergebieden die door menselijk ingrijpen aanzienlijk zijn veranderd of gewijzigd en wordt gebruikt als tegenstelling voor 'natuurlijke landschappen', waarmee gebieden worden aangeduid waar menselijk ingrijpen, indien daar sprake van is, geen belangrijke ecologische consequenties hebben voor het gebied als geheel.

De beoordeling van de kwaliteit van een cultuurlandschap is altijd gebiedsspecifiek. Het gaat daarbij om de waardering van aanwezige kenmerken, zoals oude waterlopen, verkavelingen of bodemschatten. Vaak wordt bij die beoordeling de cultuurhistorische waarde (archeologische, bouwkundige en historisch-landschappelijke elementen) van cultuurlandschappen gehanteerd. Ook het samenstel van natuur en landschap heeft vaak een cultuurhistorische betekenis en een schoonheid die in zichzelf van waarde is en als cultureel erfgoed behouden moet worden.

Naast veiligheid en gezondheid is 'een goede omgevingskwaliteit' opgenomen in de centrale doelstelling van artikel 1.3 van de Omgevingswet. Dit duidt op het belang van aspecten van onder meer cultureel erfgoed. Het gaat daarbij om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving. Maar ook om de waarden die de maatschappij toekent aan de identiteit van gebieden en/of aan dier- en plantensoorten. Overheden moeten landschappelijke kwaliteit meenemen bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Omgevingswet) in het omgevingsplan.

De Rijksoverheid heeft voor landschappelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving een beperkt aantal instructieregels opgesteld. De instructieregels waar gemeenten en provincies aan moeten voldoen zijn opgenomen in paragraaf 5.1.5: beschermen van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden en cultureel erfgoed, van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Hierdoor heeft de gemeente, maar ook de provincie de vrijheid om het aspect landschappelijke kwaliteit zelf in te vullen. Bijvoorbeeld door het vastleggen van de landschappelijke elementen of door het voorkomen van activiteiten of bebouwing die de landschappelijke kwaliteit kunnen schaden.

Artikel 2.44 van de Omgevingswet bepaalt dat de provincie gebieden, met uitzondering van Natura 2000-gebieden of de gebieden die behoren tot het natuurnetwerk Nederland (NNN), kunnen aanwijzen als bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen. De provincie Noord-Holland heeft in de Omgevingsverordening NH2022 de bijzondere provinciale landschappen (BPL) benoemd en instructieregels gesteld waar omgevingsplannen aan moeten voldoen.

### 16.2.4 Monumenten

Monumenten zijn belangrijke getuigen van onze geschiedenis. Grachtenpanden tonen ons rijke verleden uit de Gouden Eeuw en fabrieken laten zien hoe er in de negentiende en twintigste eeuw werd gewerkt. Religieuze gebouwen getuigen van het geloof van onze voorouders en overheidsgebouwen zijn een uitdrukking van gezag en recht.

Amsterdam hecht aan deze diversiteit van gebouwen en objecten. Elk bouwwerk vertelt zijn eigen verhaal en ieder verhaal maakt deel uit van de geschiedenis van de stad. Amsterdam is rijk aan monumenten uit allerlei belangrijke periodes van de Nederlandse cultuurgeschiedenis, waaronder de Top 100 jonge monumenten. Amsterdam en Weesp hebben gezamenlijk circa 7700 rijksmonumenten, ruim 1.700 gemeentelijke monumenten en 21 provinciale monumenten.

Gemeentelijke monumenten zijn voor de Omgevingswet 'monumenten die op grond van het omgevingsplan worden beschermd'. De functieaanduiding 'gemeentelijk monument' is het zwaarste beschermingsinstrument dat de gemeente in handen heeft. Deze functie heeft een bijzondere status, want hiermee worden de betreffende regels uit de AMvB's van toepassing. Voor gemeentelijke monumenten geldt een registerplicht en wordt het vergunningvrij bouwen ingeperkt. De procedure voor het aanwijzen van gemeentelijke monumenten blijft onderdeel van de erfgoedverordening, ook na invoering van het nieuwe omgevingsplan. Dit geldt ook voor het aanwijzen van archeologische monumenten.

In het omgevingsplan is een vergunningplicht opgenomen voor het verrichten van activiteiten in, aan, op of bij een (voorbeschermd) gemeentelijk monument. Het overgangsrecht met betrekking tot gemeentelijke monumenten en voorbeschermde gemeentelijke monumenten die op grond van een gemeentelijke verordening zijn aangewezen, is opgenomen. Het vergunningvrij bouwen is beperkt voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken die wordt verricht in, aan of op een gemeentelijk monument, voorbeschermd gemeentelijk monument, provinciaal monument, voorbeschermd provinciaal monument, rijksmonument of voorbeschermd rijksmonument. Het vergunningvrij bouwen bij een monument is eveneens beperkt maar hier gelden uitzonderingen voor. In het omgevingsplan zijn eveneens beoordelingsregels, aanvraagvereisten en vergunningvoorschriften opgenomen.

Rijksmonumenten zijn in de Omgevingswet gedefinieerd als “rijksmonument als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet”. Het is een gebouwd monument of archeologisch monument dat is ingeschreven in het rijksmonumentenregister. Aanwijzing van rijksmonumenten vindt plaats op basis van de Erfgoedwet. Het Rijk beschermt rijksmonumenten met algemene regels die het beschadigen, vernielen en verwaarlozen van rijksmonumenten verbieden. Verder zijn activiteiten met betrekking tot een rijksmonument alleen mogelijk met een omgevingsvergunning. De rijksregels voor rijksmonumenten staan in hoofdstuk 13 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). De gemeente is bijna altijd bevoegd gezag voor de handhaving van deze regels en neemt in de meeste gevallen de beslissing op een vergunningaanvraag. De beoordelingsregels voor de omgevingsvergunning bij een rijksmonumentenactiviteit staan in artikel 8.80 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

De vergunningverlener kan in de vergunning maatwerkvoorschriften opnemen in het belang van de monumentenzorg. Zo kan bijvoorbeeld het bevoegd gezag bepalen dat de vergunninghouder bij sloop van een rijksmonument afkomend materiaal dat van belang is uit het oogpunt van monumentenzorg, beschikbaar stelt voor hergebruik elders. Ook kan het dat de vergunninghouder werkzaamheden op een bepaalde wijze uitvoert met respect voor de monumentale waarden.

Artikel 13.8 van het Bal biedt de mogelijkheid voor de gemeente om in het omgevingsplan maatwerkregels te stellen ter invulling van de specifieke zorgplicht. De zorgplicht (artikel 13.7 Bal) houdt in dat 'degene die een rijksmonumentenactiviteit of een andere activiteit die een rijksmonument of een voorbeschermd rijksmonument betreft, verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit kan leiden tot het beschadigen of vernielen van een rijksmonument of een voorbeschermd rijksmonument, is verplicht alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om deze beschadiging of vernieling te voorkomen'. De maatwerkregels kunnen de algemene rijksregels niet wijzigen. Deze maatwerkregels kunnen bijvoorbeeld een meldingsplicht inhouden om vergunningvrije inpandige wijzigingen aan een (voorbeschermd) rijksmonument tevoren te melden bij de gemeente.
Voor de wettelijke bescherming van rijksmonumenten is het niet nodig om ze op te nemen in het omgevingsplan. Echter voor de inzichtelijkheid van het erfgoed en de regelgeving daarvoor is het praktisch om in het omgevingsplan een functieaanduiding toe te kennen aan rijksmonumenten.

Activiteiten in de omgeving van een monument kunnen effect hebben op de cultuurhistorische waarde van het monument. Onder de Omgevingswet krijgt de omgeving van alle beschermde monumenten extra bescherming door een instructieregel van het Rijk in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het gaat om ingrepen in de omgeving die het monument ontsieren of beschadigen, en dus niet over ingrepen aan het monument of monumentale ensemble zelf.

### 16.2.5 Stads- en dorpsgezichten

De Omgevingswet geeft in bijlage 1.1 een definitie van stads- en dorpsgezichten: “groepen van onroerende zaken, van algemeen belang vanwege hun schoonheid, onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang, wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en in welke groepen zich een of meer monumenten bevinden”. De aanwijzing van een beschermd stads- of dorpsgezicht vindt plaats op grond van de erfgoedverordening.

De gemeente kan in het omgevingsplan daarvoor in aanmerking komende stads- en dorpsgezichten beschermen. Dit doet de gemeente vanwege hun schoonheid, de onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang van de samenstellende onroerende zaken of hun wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. Op vergelijkbare wijze kan de gemeente in het omgevingsplan ook (delen van) cultuurlandschappen beschermen.
De gemeente moet de aantasting van het karakter van beschermde stads- en dorpsgezichten en

cultuurlandschappen voorkomen. Het kan hier bijvoorbeeld ook gaan om aantasting van de groenaanleg en (water)structuren die onderdeel uitmaken van de te beschermen karakteristieken van het beschermd gezicht.

Het Rijk heeft ook beschermde stads- en dorpsgezichten aangewezen. Dit gebeurt na inwerkingtreding van de Omgevingswet met een instructiebesluit op grond van artikel 2.34 van de Omgevingswet. Alle beschermde gezichten van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden op grond van het overgangsrecht geacht op basis van een instructiebesluit te zijn aangewezen.
Op grond van de Omgevingsverordening NH2022 kan de provincie 'provinciaal beschermde structuur' aanwijzen, dit zijn stads- en dorpsgezichten waarvan bescherming van de cultuurhistorisch waarden nodig zijn. Door regels in de omgevingsverordening werken deze door naar het omgevingsplan. Zie verder onder het kopje Omgevingsverordening NH2022.

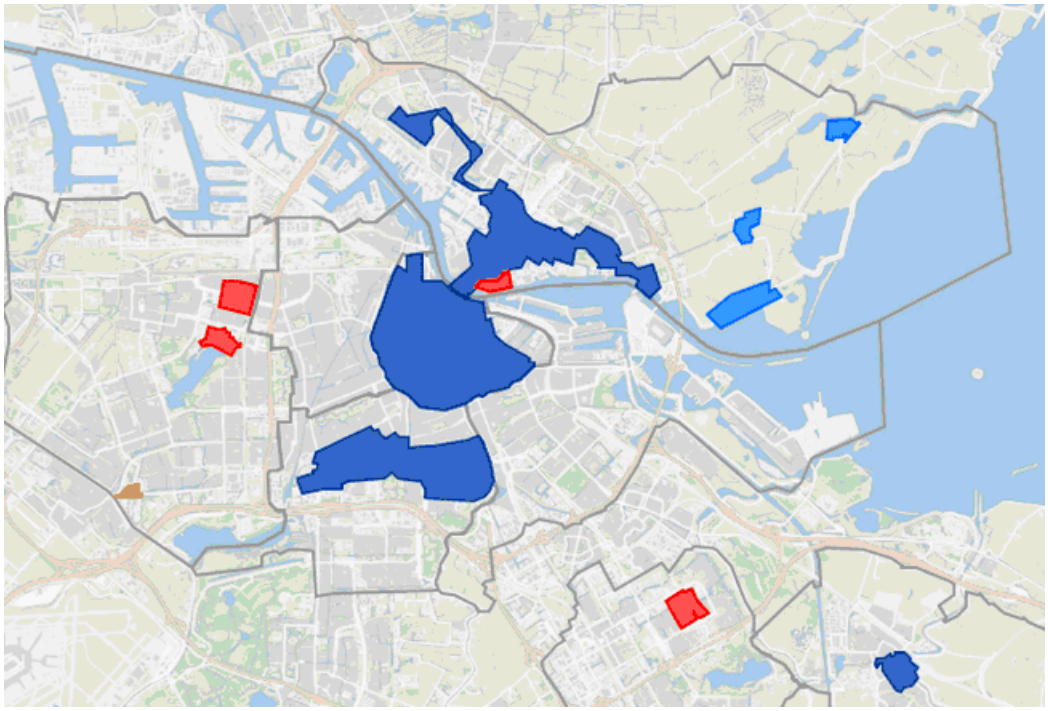
Met de aanwijzing tot beschermd stads- of dorpsgezicht wordt beoogd om de historische structuur en ruimtelijke karakteristieken van een gebied te behouden, maar vooral ook te versterken en te benutten bij ontwikkelingen. Uitgangspunt bij een beschermd stads- of dorpsgezicht is de bescherming van een gebied, het gaat dus niet om de bescherming van afzonderlijke gebouwen of objecten. Hiervoor bestaat de aparte status van bescherming als monument. De cultuurhistorische waarde van het beschermd stads- of dorpsgezicht wordt beschermd door bij veranderingen rekening te houden met het bijzondere karakter.

In het omgevingsplan is ter bescherming van de stads- en dorpsgezichten een vergunningplicht, met de daarbij behorende beoordelingsregels en aanvraagvereisten, opgenomen voor het verrichten van aanleg- en sloopactiviteiten. De regels gelden zowel voor de rijksbeschermde als gemeentelijk beschermde gezichten. Het overgangsrecht met betrekking tot rijksbeschermde stads- en dorpsgezichten is opgenomen. Evenals de beoordelingsregel met betrekking tot bouwen ter plaatse van de aanduiding 'beschermingszone stads- of dorpsgezicht' en de beperking van vergunningvrij bouwen.

Amsterdam heeft vier rijksbeschermde stadsgezichten: het historisch centrum van Weesp, aangewezen op 21 juni 1982; het centrum van Amsterdam binnen de Singelgracht, aangewezen op 1 februari 1999; Amsterdam-Noord, aangewezen op 3 maart 2014 en Plan Zuid, aangewezen op 4 oktober 2017. Dit zijn de donkerblauwe gebieden op onderstaande kaart. Amsterdam heeft drie rijksbeschermde dorpsgezichten: Durgerdam, Ransdorp en Holysloot die in 1976 zijn aangewezen als rijksbeschermde dorpsgezichten. Dit zijn de lichtblauwe gebieden op onderstaande kaart.

Er zijn geen provinciaal beschermde structuren aangewezen op het grondgebied van Amsterdam.

Amsterdam heeft vier gemeentelijk beschermde stadsgezichten en een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. Het Van Eesterenmuseum (sinds 2008) en de Noordoever van de Sloterplas (op 18 oktober 2017) in Amsterdam Nieuw-West, het IJplein in Amsterdam-Noord (op 17 december 2020) en het Bijlmermuseum in Amsterdam Zuidoost (sinds 29 mei 2019) zijn aangewezen als gemeentelijk beschermd stadsgezicht en het dorp Sloten is op 18 oktober 2017 aangewezen als gemeentelijk beschermd dorpsgezicht. Dit zijn de rode gebieden op onderstaande kaart.



*Figuur 36: Rijksbeschermde en gemeentelijke stads- en dorpsgezichten*

### 16.2.6 Waardering van gebouwen en andere bouwwerken

**Architectuur-en bouwhistorischewaardenkaart**

Van de architectuur- en bouwhistorische waarden is een deel vaak verborgen. Die verborgen waarden blijken vaak ouder te zijn dan de voorgevel van een gebouw doet vermoeden. De architectuur- en bouwhistorische waardenkaart laat zien waar de historische waarden zijn te verwachten of aanwezig zijn. De kaart is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan opgenomen met als doel deze in een zo vroeg mogelijk stadium te kunnen gebruiken bij de ontwikkeling van bouwplannen. Hierdoor kunnen resultaten van architectuur- en bouwhistorisch onderzoek worden verwerkt in de planvorming en kunnen de cultuurhistorische waarden beter worden beschermd.

Het is verstandig de (eventueel onbekende) waarden vooraf inzichtelijk te maken ten behoeve van een soepele planbeoordeling, zodat het planproces niet onnodig vertraagd wordt.

De kaart maakt onderscheid tussen panden met:

- vastgestelde architectuur- en bouwhistorische waarden
- vermoedelijke architectuur- en bouwhistorische waarden
- vooralsnog indifferente architectuur- en bouwhistorische waarden.

De architectuur- en bouwhistorische waardenkaart kan eerder worden gezien als een beleidskaart dan als een onderzoekskaart. De waardestelling is gebaseerd op de documentatie en de panddossiers van Monumenten en Archeologie, op de uitkomsten van de stedenbouwkundige analyse en op een visuele inspectie, waarbij de voorgevel niet doorslaggevend was.

Er wordt een onderscheid gemaakt in de hardheid van de bouwhistorische waarden. Zo zijn harde, vastgestelde bouwhistorische waarden aangegeven, maar ook vermoedelijke waarden. Een deel van de

bebouwing heeft op grond van de stedenbouwkundige analyse cultuurhistorische waarde. Deze waarden zijn tot zover nu bekend mee genomen in de toekenningen. Bij twijfel en in het geval van ontoegankelijke binnenterreinen hebben recente luchtfoto's soms een rol gespeeld in de uiteindelijke waardetoekenning. In een aantal gevallen kon waardetoekenning aan binnenterreinbebouwing nog niet plaatsvinden. De architectuur- en bouwhistorische waardenkaart kent geen periodisering of einddatum. De kaart zal na de verwerving van nieuwe cultuurhistorische gegevens en inzichten geactualiseerd moeten worden.

Waarderingskaart welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'

Niet alleen monumenten of architectonische hoogtepunten zijn van cultuurhistorisch belang, maar ook het weefsel tússen de beschermde monumenten. Om ervoor te zorgen dat ook zorgvuldig wordt omgegaan met waardevolle panden en gebieden die niet wettelijk beschermd zijn, heeft Amsterdam waarderingskaarten opgesteld voor veel gebieden. Zo zijn er waarderingskaarten voor de Binnenstad, de Gordel '20-'40, de 19de-eeuwse Ring en de AUP-gebieden. Hierin worden de buurten in hun samenhang en onderlinge verscheidenheid beschreven en met elkaar vergeleken. De bebouwing is vervolgens op pandniveau gewaardeerd in vier (19de-eeuwse Ring en Gordel '20-'40) respectievelijk drie ordes (Binnenstad en AUP-gebieden), opklimmend van de laagste basisorde respectievelijk orde 3 naar de hoogste orde 1.

De criteria die uit de waardering van de architectuur in deze kaarten zijn afgeleid, vormen de basis voor de welstandsbeoordeling van bouwinitiatieven. Met uitzondering van de Waarderingskaart Beschermd Stadsgezicht Centrum zijn niet alleen de individuele gebouwen gewaardeerd, maar is ook aan de stedenbouwkundige samenhang een waardering gegeven. In deze gebieden speelt deze stedenbouwkundige waardering eveneens een rol bij de beoordeling van plannen.

Naast gebouwen zijn bouwwerken geen gebouw zijnde gewaardeerd, zoals bruggen, sluizen, fonteinen, hekwerken, begraafplaatsen en straatmeubilair.

**Waardering in het omgevingsplan**

De waardering in het omgevingsplan is een actualisering van de waarderingskaart uit de welstandsnota (zie 'Waarderingskaart', bijlage bij de toelichting waarop een weergave van de verschillende orde waarderingen is te zien op het moment van wijziging van het omgevingsplan).

De actualisering betekent dat ook de sinds 2000 aangewezen rijks- en gemeentelijke monumenten als orde 1 in het omgevingsplan zijn aangeduid.

Voorts zijn de panden gebouwd tussen 1940-1970 binnen de historische binnenstad, de zogeheten wederopbouwperiode, gewaardeerd. De bouwkunst uit deze periode heeft inmiddels een leeftijd bereikt van 40 tot 70 jaar. Hierdoor bestaat er voldoende afstand voor beoordeling. Tevens sluit het stadsdeel hiermee aan op de recente waardering van de Top 100 rijksmonumenten van de wederopbouwperiode door het Rijk en van de Top 100 gemeentelijke monumenten in Amsterdam. In de praktijk wordt een visuele opname ter plaatse door een team van experts (architectuurhistorici van Bureau Monumenten & Archeologie en architectuurhistoricus en stedenbouwkundigen van stadsdeel Centrum) gedaan, aangevuld met historisch onderzoek in het gemeentelijk pandenarchief.

Het doel van de waardering van gebouwen is het aangeven van de onaantastbare onderdelen van het stadsbeeld (in het kader van het beschermd stadsgezicht). De opgave na aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is het behoud van deze gebouwen en de straatwanden waar ze in staan. De grote variatie in architectuur en gebouwtype en de diversiteit van de stedelijke structuur is karakteristiek.

Naast de bescherming van de waarden door welstandsbeoordeling vindt ook bescherming van de

cultuurhistorische waarden plaats door beschermingsregels in het omgevingsplan.

Bij de waardering wordt aangesloten bij de waarderingscategorieën als genoemd in de welstandsnota. In het bestemmingsplan worden de volgende categorieën gehanteerd:

Orde 1
Dit zijn gebouwen die beschermd zijn als monument op grond van de Monumentenwet 1988 of de gemeentelijke Erfgoedverordening.

Orde 2
Dit zijn gebouwen van voor 1970, die op grond van hun hoge architectonische kwaliteit en/of vanwege het feit dat ze zeer bepalend zijn voor het beeld van de straatwand ter plaatse, behoudenswaardig zijn. De architectuur sluit bescherming als monument in de toekomst niet uit. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentwaarde heeft. Afhankelijk van de uitkomst van de bouwhistorische verkenning kan het bevoegd gezag de procedure tot aanwijzing tot gemeentelijk monument starten.

De gebouwen die zijn aangemerkt als orde 2 zijn essentiële onderdelen van het stadsbeeld. Sloop van deze gebouwen is ongewenst. Een vergunning hiervoor wordt in beginsel geweigerd. Alleen in uitzonderingsgevallen (bijvoorbeeld bij aantoonbare ernstige bouwvalligheid) kan sloop/herbouw van deze gebouwen aan de orde zijn, waarbij de straatgevels en kap teruggebouwd worden. Daarbij vraagt het stadsdeel aan de aanvrager om een bankgarantie.

Dit zal in de praktijk betekenen dat gevelwanden, met name aan de grachten, hun huidige aanzien (vrijwel) geheel zullen behouden.

Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit als orde 2 zijn aangemerkt.

Orde 3
Dit zijn gebouwen van vóór 1970, die voor wat schaal en detaillering betreft passen in de gevelwand waarvan ze deel uitmaken, maar geen architectonische of stedenbouwkundige meerwaarde hebben. Uitgangspunt is behoud. Bij verbouwing is behoud en herstel van de oorspronkelijke gevelelementen uitgangspunt. Hierbij zijn veranderingen in materiaal, maatvoering en detaillering toegestaan, mits deze de oorspronkelijke karakteristiek van het gebouw niet verstoren.

Binnen de categorie orde 3 panden is sprake van grote kwaliteitsverschillen. Bij sloop of ingrijpende verbouwing achter de gevel wordt door Bureau Monumenten en Archeologie een bouwhistorische verkenning opgesteld, waarbij wordt aangegeven of het gebouw monumentale waarde heeft. Afhankelijk van de uitkomst van de bouwhistorische verkenning kan het bevoegd gezag de procedure tot aanwijzing tot gemeentelijk monument starten. Wanneer het gebouw geen monumentale waarde heeft, wordt bij een sloop/nieuwbouwplan en/of ingrijpende verbouwing en/of ophoging voor een orde 3 pand vervolgens door het stadsdeel een kwaliteitstoets uitgevoerd. Op basis van deze kwaliteitstoets wordt bepaald of sprake is van panden met cultuurhistorische, bouwhistorische, architectuurhistorische en/of stedenbouwkundige waarden. Wanneer dat het geval is, is behoud uitgangspunt. Het kwaliteitsniveau van deze genoemde waarden bepaalt of sprake kan zijn van sloop/nieuwbouw en/of ingrijpende verbouwing en/of ophoging.

Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, die vanwege hun hoge architectonische kwaliteit als orde 3 zijn aangemerkt.

Basisorde
Dit zijn voor de periode kenmerkende bouwwerken met basiskwaliteit, of bouwwerken die door ingrijpende wijzigingen hun architectonische meerwaarde hebben verloren. Voor de aanpak van voorgevels en gevels grenzend aan openbaar gebied geldt dat de oorspronkelijke karakteristiek het uitgangspunt vormt. Afwijking van de oorspronkelijke gevelelementen in vorm, maat, materiaal, detaillering, verhouding en kleur zijn denkbaar, als deze niet leiden tot een visuele verstoring van de architectuureenheid als geheel en van het straat- en/of gevelbeeld.

**Nieuwbouw**

Bebouwing van na 1970 is niet gewaardeerd. Het uitspreken van een afgewogen oordeel over deze bebouwing is vanwege de jonge leeftijd ervan vaak buitengewoon lastig; de benodigde historische afstand, en dus het overzicht dat nodig is voor een kwalitatief oordeel, ontbreekt. Voor deze bouwwerken zijn in het kader van de waarderingskaart geen bijzondere regels opgenomen.

Te vervangen gebouwen en te bebouwen gaten
Dit zijn gebouwen die in architectonische zin op geen enkele wijze bijdragen aan het stadsbeeld en niet passen in de gevelwand waarin ze staan. Vaak gaat het om gebouwen waarvan grote delen zijn verdwenen (zoals onderstukken). Wanneer onbebouwde open plekken de continuïteit van de gevelwand op storende wijze onderbreken, dienen deze te worden bebouwd.

**Ensembles en seriebouw**

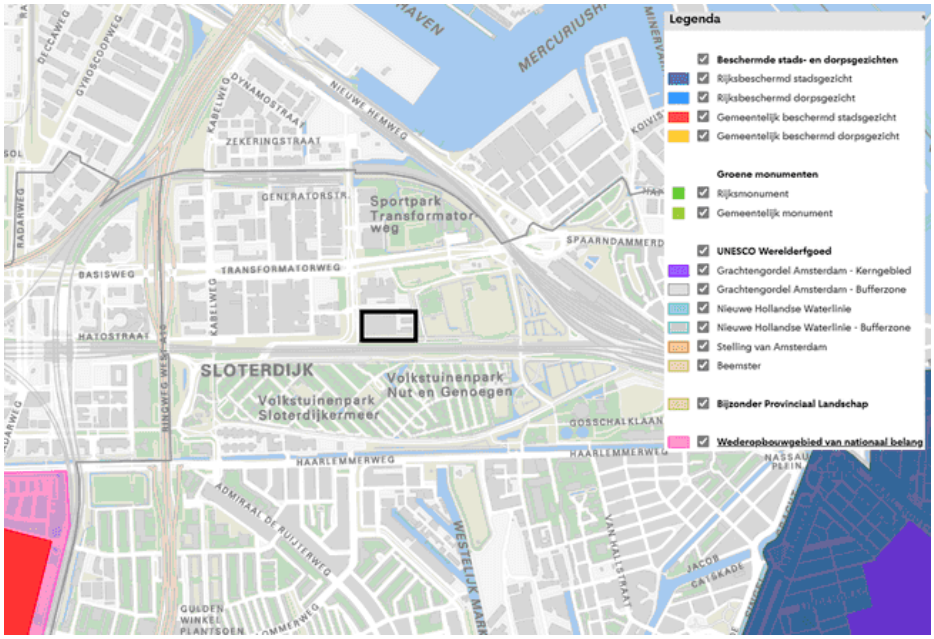
Al sinds de zeventiende eeuw worden in Amsterdam meerdere panden in één bouwstroom neergezet. Als in de vormgeving van de verschillende panden de suggestie wordt gewekt dat het om een groter gebouw gaat, bijvoorbeeld door een symmetrie die over verschillende gevels loopt, noemen we dat een ensemble. Een aantal panden naast elkaar die in dezelfde architectuur zijn uitgevoerd, noemen we seriebouw.

In geval van verbouwing van ensembles en seriebouw gelden dezelfde uitgangspunten. Daarom is op de verbeelding geen onderscheid gemaakt tussen ensembles en seriebouw en zijn ze aangegeven met dezelfde bouwaanduiding 'Specifieke bouwaanduiding-ensembles'. Voor ensembles én seriebouw geldt dat de samenhang tussen de verschillende panden niet mag worden verstoord. Daarom moet een bouwkundige ingreep worden afgestemd met de overige panden.

## 16.3 Besluitgebied

*Cultuurhistorie*

In onderstaand figuur is een uitsnede opgenomen van de cultuurhistorische waardenkaart. Daaruit blijkt dat het plangebied niet gelegen is binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht, bijzonder provinciaal landschap (BPL), Wederopbouwgebied van nationaal belang of Unesco werelderfgoed. Ook kan op grond van onderstaand figuur geconcludeerd worden dat er binnen het plangebied waar voorliggend TAM-omgevingsplan betrekking op heeft geen Rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig zijn.




*Figuur 37: Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart met daarop het besluitgebied indicatief met de zwarte contour weergegeven (bron: maps.amsterdam.nl)*

In 2017 is voor het gebied Haven-Stad (de grotere gebiedsontwikkeling waar Sloterdijk 1 en Sloterdijk I Zuid onderdeel van uitmaken) een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. In die cultuurhistorische verkenning zijn drie deelgebieden te onderscheiden namelijk Noordelijk IJ-Oever, Havengebied en Sloterdijk – Westerpark. Over het gebied Sloterdijk – Westerpark, waar voorliggend besluitgebied toe behoort wordt in de cultuurhistorische verkenning het volgende beschreven:

*De ruimtelijke opbouw van het gebied Sloterdijk – Westerpark wordt bepaald door de zuidelijke IJ-dijk met pre-stedelijk landschap en kleinschalige bebouwing, het restant van het dorp Sloterdijk en de Haarlemmertrekvaart. Vanaf de 19e eeuw vond industrialisatie en een snelle verstedelijking plaats. Dit resulteerde in de bouw van nieuwe industriecomplexen zoals de Westergasfabriek maar ook in nieuwe woonwijken. In het plangebied zijn voorzieningen aanwezig voor die woonwijken. Zo is de aanleg van groengebieden om de stedelingen (actief en passief) in aanraking met de natuur te laten komen en hen een gezonde leefomgeving te bieden een belangrijk thema in de eind 19e /begin 20e eeuwse stadsontwikkeling van Amsterdam. Dit leidde tot de aanleg van het historische Westerpark en de aanleg van de volkstuinparken en schooltuinen. Deze groene, recreatieve functie is in de afgelopen decennia geïntensiveerd en uitgebreid met de herontwikkeling van het Westergasfabriekterrein tot modern Cultuurpark en het gebruik van overige delen van het pre-stedelijke landschap voor verschillende vormen van natuurbeleving. Daarnaast is ook de begraafplaats Barbara een onderdeel van de stadsuitbreiding die rond de eeuwwisseling plaats vond. Een deel van 'deelgebied 1' is voor de dienstensector ontwikkeld: Sloterdijk Centrum en Sloterdijk I. Het gebied wordt (mede door de aanwezigheid hiervan) gekenmerkt door moderne infrastructurele voorzieningen: de eerste spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem die nog herkenbaar is in het Brettenpad, maar ook voorzieningen zoals de jaren '30 revisieloods op het Zaanstraatemplacement en de verhoogd aangelegde spoorbundels uit de tweede helft van de 20ste eeuw, het OV-knooppunt Station Sloterdijk en de Ringweg A10 die het oude landschap en de ruimtelijke samenhang doorkruisen. Desondanks is de hele strook Sloterdijk – Westerpark onderdeel van de westelijke groene scheg de Brettenzone en van de hoofdgroenstructuur.*

*De volgende zaken zijn van cultuurhistorisch belang en moeten integraal behouden en herkenbaar*

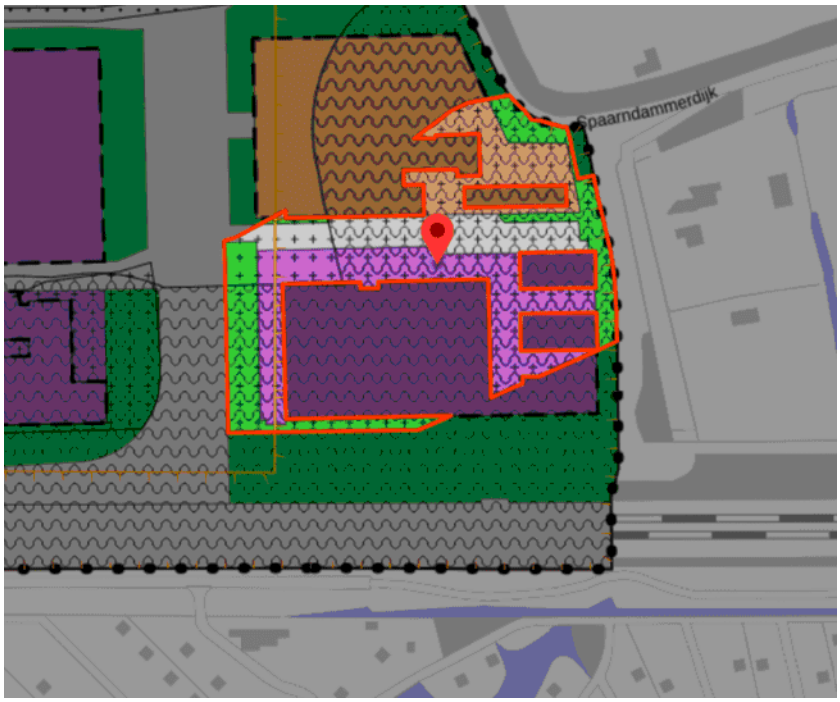
*blijven:*

- *De Zuider IJ-dijk, de Spaarndammerdijk*
- *De deels pre-stedelijke, kleinschalige bebouwing(sclusters): historische dorpskern Sloterdijk, boerderij Ons Genoegen incl. weidelandschap, Begraafplaats Barbara.*
- *Het pre-stedelijk landschap met veenweideverkaveling tussen de Spaarndammerdijk en de Haarlemmertrekvaart (tevens onderdeel groene scheg / Brettenzone).*
- *Het tracé van de eerste spoorlijn in Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem, dat nu nog herkenbaar is in het Brettenpad. Het Zaanstraatemplacement geldt als typische identiteitsdrager zoals die onder deelgebied 2 benoemd zijn.*
- *Het 19e eeuwse Westerpark en het Cultuurpark Westergasfabriek (tevens onderdeel groene scheg / Brettenzone)*
- *Het Rijksmonumentale Westergasfabriekcomplex bestaande uit zowel de buitenruimte als de bebouwing*
- *De Haarlemmertrekvaart met bijbehorende (waterbouwkundige) werken.*

Het gebied ten oosten van de Contactweg is een cultuurhistorisch waardevol gebied, vanwege het oude dijklandschap, de buurtboerderij en de begraafplaats Sint Barbara. De Sloterdijkerweg en het zuidelijk deel van de Contactweg worden uit het autoverkeersnetwerk genomen. De vrijkomende ruimte gaat onder andere deel uitmaken van de groene zone en zo bijdragen aan de vergroening van Sloterdijk I Zuid. Het initiatief waar voorliggende TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt is niet in strijd is met de zaken die van cultuurhistorisch belang zijn.

*Archeologie*

Op grond van het bestemmingsplan 'Sloterdijk I' geldt dat een deel van het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' kent. Dit betreft een gebied met een hoge archeologische verwachting langs een voormalige historische infrastructurele as. Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 500 m² of minder dan 3,00 m onder maaiveld. Daarbij geldt dat de grond ter plaatse reeds geroerd is. Afhankelijk van de verdere definitieve planvorming wordt beoordeeld of en in hoeverre archeologisch onderzoek benodigd is.



*Figuur 38: Uitsnede bestemmingsplan Sloterdijk I dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.*

# Hoofdstuk 17 Hoogbouw(effecten)

## 17.1 Wet- en regelgeving en beleid

### 17.1.1 Nota Hoogbouw in Amsterdam

In juni 2011 is het beleid voor hoogbouw uitgewerkt in de nota 'Hoogbouw in Amsterdam'(de Hoogbouwvisie) als aanvullend toetsingskader van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'(de Structuurvisie). De Structuurvisie is inmiddels vervangen door de Omgevingsvisie Amsterdam 2050(de Omgevingsvisie), welke op 8 juli 2021 is vastgesteld. In de Omgevingsvisie is er een actualisatie van de Hoogbouwvisie Amsterdam aangekondigd. Er zijn een aantal redenen waarom de vigerende hoogbouwvisie moet worden geactualiseerd. Hoogbouwontwikkeling heeft de afgelopen jaren een vlucht genomen en ook in de toekomst zal er vraag naar hoogbouw blijven. Ook is gebleken dat meer specifieke richtlijnen de planvorming met betrekking tot hoogbouw kunnen vergemakkelijken. Ondanks deze redenen voor een gewijzigd hoogbouwbeleid, blijken de principes uit de visie uit 2011 nog steeds grotendeels van kracht.

Vooralsnog geldt de Hoogbouwvisie. Het belangrijkste doel van deze visie is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de visie wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast. Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Onder middelhoogbouw wordt verstaan gebouwen van 22,5 meter tot 30 meter hoogte of 25% hoger dan hun directe omgeving.

Het uitvoeren van een hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te allen tijde aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. De HER is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd. In deze situaties moeten de effecten van hoogbouw nader beoordeeld worden. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij:

3. middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of als 25% hoger dan directe omgeving in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht),
4. hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte van directe omgeving in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied,
5. hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in 'gebieden van bijzondere waarden',
6. hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen,
7. hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ,
8. hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter, met uitzondering van stimuleringsgebieden.

### 17.1.2 Hoogbouwbeperkingen Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (Wlv). Met het LIB wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn onder meer met het oog op de veiligheid van het vliegverkeer van een naar de luchthaven.

De genoemde beperkingen in verband met vliegveiligheid betreffen:

- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het vliegverkeer (veiligheid en radar);
- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het vliegverkeer.

Bij de vaststelling van een omgevingsplan moet de toetshoogte van het LIB in acht worden

genomen. Er zijn twee toetshoogtes: de algemene of maatgevende toetshoogte (bijlage 4 bij het LIB) en de toetshoogte in verband met radar (bijlage 4a bij het LIB). Met een omgevingsplan kan van de maatgevende toetshoogte van het LIB worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Waterstaat de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het omgevingsplan is strijd zijn met de radartoetshoogte, is het vaststellen van het omgevingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

### 17.1.3 Radarverstoring

Artikel 5.155 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt daartoe dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren, het omgevingsplan niet toelaat dat:

1. binnen een straal van 15 km vanaf de radar bouwwerken worden gebouwd die de maximale hoogte van bouwwerken, bedoeld in de tabel in bijlage XIV, onder E, overschrijden; en
2. binnen een straal van 15 tot 75 km vanaf de radar windturbines worden gebouwd met een tiphoogte die de maximale hoogte van windturbines, bedoeld in de tabel in bijlage XIV, onder E, overschrijdt.

In Nederland zijn acht essentiële militaire radarstations in gebruik, waarmee een radarbeeld van het Nederlandse luchtruim wordt opgebouwd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en de veilige afhandeling van het militaire en het burgerluchtverkeer. Sommige radarstations bevinden zich op het terrein van een militaire luchthaven, andere radarstations liggen daarbuiten. Het merendeel van deze radarstations is opgenomen in een netwerk. Dit netwerk wordt door zowel de militaire- als de burgerluchtverkeersleidingsinstanties gebruikt. Hoge bouwwerken in gebieden rond een radarstation kunnen leiden tot verstoring van het radarbeeld dat de gezamenlijke radarstations opbouwen. Of dat het geval is, en in welke mate, is afhankelijk van de hoogte, breedte, opstelling, opbouw en het materiaal van een bouwwerk. Om er zeker van te zijn dat de radars een goed beeld van het luchtruim houden, dient voordat een omgevingsplan hoge bouwwerken in een gebied rondom een radar toelaat, zeker te zijn gesteld dat die bouwwerken geen onaanvaardbare gevolgen voor het radarbeeld hebben.

Windturbines kunnen, door hun omvang en overwegend stalen en bewegende onderdelen, een ernstige verstoring van het radarbeeld veroorzaken. Daarom gelden voor windturbines grotere afstanden tot een radar dan voor overige bouwwerken. Gebieden waar bouwwerken het radarbeeld kunnen verstoren, zijn de locaties binnen een straal van 75 km rondom de radarstations, genoemd in bijlage XIV, onder E, waarvan de geometrische begrenzing in de Omgevingsregeling (artikel 2.41, vijfde en zesde lid) is vastgelegd. Op grond van artikel 5.161a, vijfde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn de artikelen 5.150, vijfde lid, en 5.155 van dat besluit van overeenkomstige toepassing op de locatie rondom radarstations, genoemd in bijlage XIV, onder F. Een groot deel van Amsterdam ligt binnen de begrenzingzones waarbinnen bouwwerken een radarbeeld zouden kunnen verstoren:

Geometrische_begrenzing_van_gebieden_waar_bouwwerken_het_radarbeeld_kunnen_verstoren.JPG
*Geometrische_begrenzing_van_gebieden_waar_windturbines_het_radarbeeld_kunnen_verstoren_86ea3755537410196666c8335*

Wanneer in de betreffende gebieden met een wijziging van het omgevingsplan wordt voorzien in nieuwe bouwwerken, dan dient aan de instructieregels uitvoering te worden gegeven. In bijlage XIV, onder E, van het Besluit kwaliteit leefomgeving is vastgelegd welke maximale hoogtes voor bouwwerken in het algemeen en voor windturbines gelden. Nieuwe bouwwerken en nieuwe windturbines die de gestelde hoogtes niet overschrijden, hebben naar verwachting geen onaanvaardbare gevolgen voor het radarbeeld en kunnen in een omgevingsplan gewoon worden toegelaten. Bij een wijziging van het omgevingsplan waarmee nieuwe bouwmogelijkheden worden opgenomen wordt aan de instructieregels uitvoering gegeven. De instructieregel is niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving).

De instructieregel houdt dus in dat een omgevingsplan binnen de genoemde gebieden geen nieuwe bouwwerken en windturbines boven een bepaalde hoogte mag toelaten. Het derde lid van artikel 5.155 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat daarop een uitzondering. In het omgevingsplan kan worden bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning bouwwerken of windturbines te bouwen die hoger zijn dan de op grond van bijlage XIV, onder E, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bedoelde maximale hoogte, als regels worden gesteld die ertoe strekken dat de omgevingsvergunning alleen wordt verleend als die bouwwerken respectievelijk windturbines geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor het radarbeeld. Op basis van artikel 4.28 Omgevingsbesluit is de Minister van Defensie adviseur over een aanvraag omgevingsvergunning.

### 17.1.4 Verstoring communicatie-, navigatie- en radarapparatuur voor de burgerluchtvaart

In artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn instructieregels opgenomen om te voorkomen dat bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige luchthavens van nationale en regionale betekenis verstoren. De beperkingen zijn aanvullend op de beperkingen die gelden op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol of (andere) luchthavenbesluiten. Binnen Nederland staat op een aantal locaties communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige luchthavens van nationale en regionale betekenis. Deze apparatuur is nodig voor een veilige afwikkeling van het luchtverkeer. Deze civiele apparatuur moet worden onderscheiden van de militaire radarstations, waarvoor artikel 5.155 een regeling biedt. De civiele en militaire luchtverkeersleidingsdiensten werken intensief samen om een veilige verkeersafwikkeling te garanderen. Hoge bouwwerken, waaronder windturbines, in gebieden rond deze apparatuur kunnen leiden tot verstoring van de werking daarvan. Voordat een omgevingsplan hoge bouwwerken in die gebieden toelaat, moet zeker zijn gesteld dat die bouwwerken geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor die apparatuur. Voor radarverstoringsgebieden bevatte het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening al een gelijksoortige regeling. Artikel 5.161a, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat gebieden waar bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekenis kunnen verstoren, de locaties zijn, genoemd in bijlage XVa, waarvan de geometrische begrenzing in de Omgevingsregeling is vastgelegd. Artikel 2.31, eerste lid, Omgevingsregeling legt de geometrische begrenzing vast van gebieden waar bouwwerken communicatie-, navigatie- en radarapparatuur buiten Schiphol of overige burgerluchthavens van nationale en regionale betekeniskunnen verstoren, als bedoeld in artikel 5.161a, eerste lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving:

*Geometrische_begrenzing_gebieden_waar_bouwwerken_apparatuur_van_luchthavens_kunnen_verstoren.JPG*

Artikel 5.161a, tweede en derde lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevatten de daadwerkelijke

instructieregels met betrekking tot toelaatbare bouwhoogtes.

Het tweede lid van artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op een gebied als bedoeld in het eerste lid, het omgevingsplan geen bouwwerken toelaat die de maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken, bedoeld in bijlage XVa, overschrijden. In artikel 2.31, tweede lid, van de Omgevingsregeling is het gebied vastgelegd waar een maximaal toelaatbare hoogte voor bouwwerken geldt:

*Geometrische_begrenzing_maximaal_toelaatbare_hoogte_voor_bouwwerken_buiten_beperkingengebieden_luchthavens.JPG*

De maximaal toelaatbare hoogtes zelf zijn vastgelegd in bijlage XVa bij het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Het derde lid van artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bepaalt dat voor zover een omgevingsplan van toepassing is op een gebied als bedoeld in het eerste lid, het omgevingsplan geen windturbines toelaat met een tiphoogte die de maximaal toelaatbare hoogtevoor bouwwerken en windturbines, bedoeld in bijlage XVa, overschrijdt. In artikel 2.31, derde lid, van de Omgevingsregeling is het gebied vastgelegd waar een maximaal toelaatbare tiphoogte voor windturbines geldt:

*Geometrische_begrenzing_maximaal_toelaatbare_hoogte_voor_windturbines_buiten_beperkingengebieden_luchthavens.JPG*

Bij een wijziging van het omgevingsplan die voorziet in bouwwerken binnen de aangegeven gebieden, zal uitvoering worden gegeven aan de instructieregels. De instructieregels zijn niet van toepassing op ontwikkelingen die op het moment van inwerkingtreden van deze bepaling al zijn toegestaan op grond van een omgevingsplan of op grond van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (zie artikel 5.149 Besluit kwaliteit leefomgeving).

De instructieregel houdt dus in dat een omgevingsplan binnen de genoemde gebieden geen nieuwe bouwwerken en windturbines boven een bepaalde hoogte mag toelaten. Het vierde lid van artikel 5.161a van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat daarop een uitzondering. In het omgevingsplan kan worden bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning bouwwerken of windturbines te bouwen die hoger zijn dan de op grond van bijlage XVa van het Besluit kwaliteit leefomgeving bedoelde maximale hoogte, als regels worden gesteld die ertoe strekken dat de omgevingsvergunning alleen wordt verleend als die bouwwerken respectievelijk windturbines geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor het radarbeeld. Op basis van artikel 4.28 Omgevingsbesluit is de Minister van Defensie adviseur over een aanvraag omgevingsvergunning.

### 17.1.5 Windhinder

In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 2.1 Ow. Windhinder is een aspect van de fysieke leefomgeving. Hierdoor is het een onderdeel van de taak van de gemeente voor het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Ow) in het omgevingsplan. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig.

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. Op grond van onderzoek kan vooraf worden vastgesteld of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder zal

optreden en zo ja, welke maatregelen kunnen worden getroffen om windhinder te voorkomen of te beperken. Ter voorkoming van windhinder kunnen maatregelen worden getroffen in de openbare ruimte of aan het gebouw zelf.

Voor gebouwen van 30 meter en hoger geldt dat een windhinderonderzoek conform NEN 8100 verplicht is. Middels dit onderzoek kan worden aangetoond of er sprake is van windhinder of niet.

In het onderzoek dient de bestaande bebouwing uit de directe omgeving te worden betrokken en tevens de toekomstig te realiseren bebouwing in de directe omgeving waarvoor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd of verleend.

Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om een maatwerkvoorschrift te stellen dat ook de toekomstige bebouwing wordt meegenomen in het onderzoek waarvoor nog geen aanvraag omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken is aangevraagd, maar wel op korte termijn is te verwachten.

Indien het bevoegd gezag een redelijk vermoeden heeft dat de voorgenomen bebouwing zal leiden tot onaanvaardbare windhinder of windgevaar dan zal dit aan de aanvrager worden medegedeeld. De aanvrager wordt binnen redelijke termijn in de gelegenheid gesteld om een onderzoek te overleggen waaruit blijkt in welke mate windhinder of windgevaar als gevolg van de bebouwing zal optreden. Voor het onderzoek gelden dezelfde uitgangspunten als voor gebouwen van 30 meter en hoger.

Het redelijk vermoeden tot onaanvaardbare windhinder of windgevaar is gebaseerd op:

a. de kenmerken en omstandigheden van het concrete geval, in het bijzonder de omvang van de voorgenomen bebouwing en de omgeving ter plaatse; en
b. eerdere windhinderonderzoeken op of in de nabijheid van de locatie waarop de aanvraag betrekking heeft, of de feitelijk bekende windhindersituatie ter plaatse.

Indien noodzakelijk kunnen er voorschriften verbonden worden aan de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit bouwwerken die nodig zijn met het oog op het voorkomen van onaanvaardbare windhinder of windgevaar. Deze voorschriften kunnen betrekking hebben op:

a. het nemen van windhinder beperkende maatregel in, op, aan of bij de bebouwing; en

b. de vormgeving van bovengrondse bebouwing.

### 17.1.6 Bezonning

In het kader van hoogbouw speelt bezonning een rol. Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen of eisen waaraan plannen ten aanzien van de bezonning in relatie tot bestaande functies moeten voldoen. In het Bouwbesluit is wel regelgeving voor daglichttoetreding opgenomen maar dit heeft geen betrekking op schaduwwerking van het ene gebouw op het andere. Ten einde de resultaten van het bezonningsonderzoek te kunnen beoordelen kan, als richtlijn, gebruik gemaakt worden van een TNO-norm. Deze norm (of een afgeleide daarvan) wordt door verschillende gemeenten gehanteerd bij het uitvoeren van een bezonningsstudie bij een gebiedsontwikkeling. TNO kent een lichte en strenge norm. De lichte TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 19 februari tot 21 oktober (gedurende 8 maanden). De strenge TNO-norm gaat uit van het criterium dat woningen ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam moeten krijgen gedurende de periode van 21 januari tot 22 november (gedurende 10 maanden). Op basis hiervan kan de schaduwwerking beoordeeld worden. De TNO-norm geeft ten aanzien van de bezonningsuren een richtlijn.

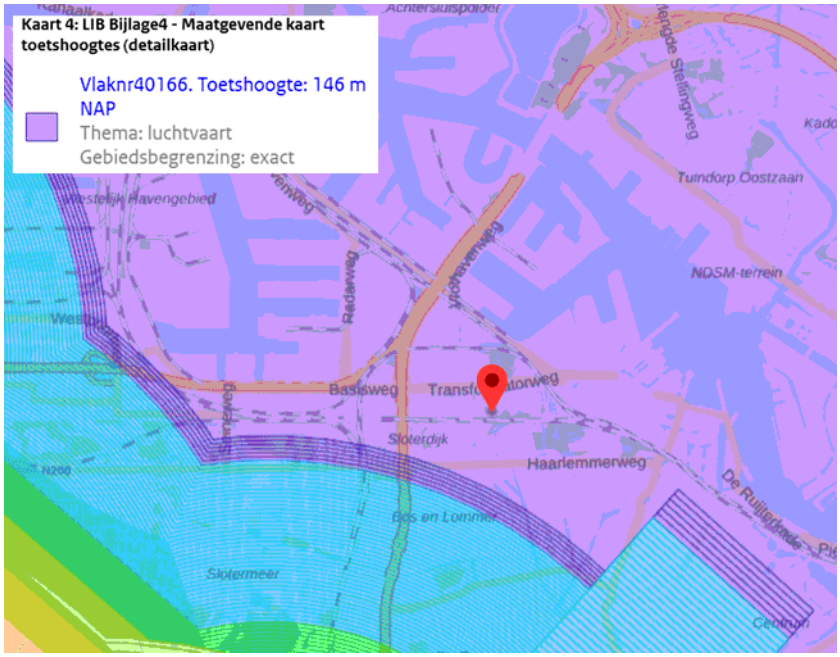
## 17.2 Besluitgebied

### Hoogtebeperkingen Schiphol

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het LIB.

### Maatgevende toetshoogte

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. In onderstaande figuur is voor het besluitgebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.

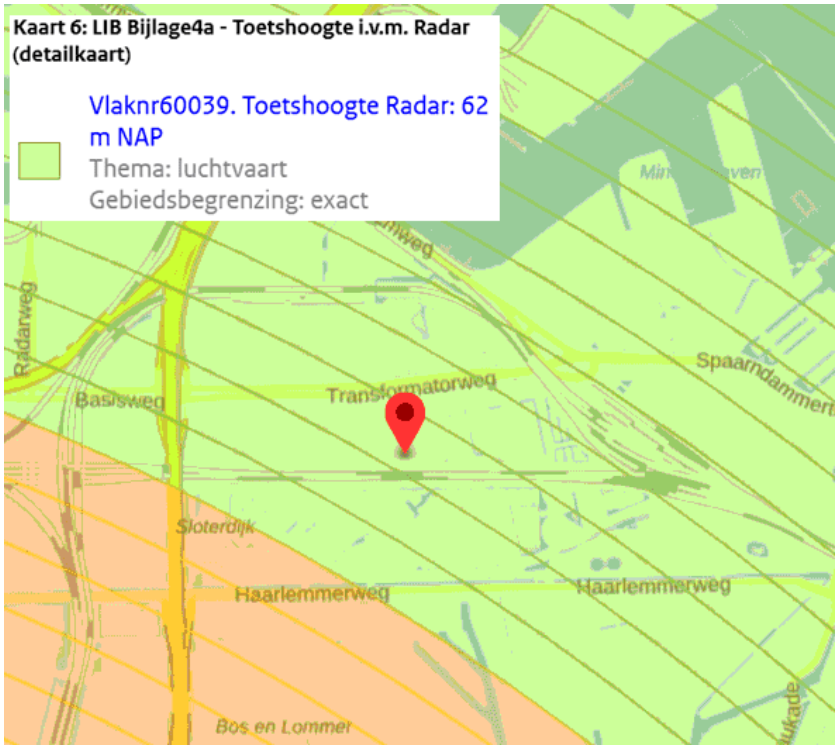



*Figuur 39: Uitsnede LIB.*

Ter plaatse van het besluitgebied wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt die bestaat uit de nieuwbouw van 15 bouwvolumes met hoogtes tussen 16 en 60 meter. Aangezien de maximale bouwhoogte de toetshoogte onderschrijdt, staat de maatgevende toetshoogte niet aan de vaststelling van het omgevingsplan in de weg.

### Toetshoogte i.v.m. radar

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het LIB objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de ILenT blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. In onderstaande figuur is voor het besluitgebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.




*Figuur 40: Uitsnede LIB toetshoogte radar.*

De maximaal toelaatbare bouwhoogtes op basis van de toetshoogte in verband met de radar betreft 62 meter + N.A.P. Ter plaatse van het besluitgebied wordt een maximum bouwhoogte voorzien van 60 meter + N.A.P. Aangezien de maximale bouwhoogte de radartoetshoogte onderschrijdt, staat de radar toetshoogte niet aan de vaststelling van het omgevingsplan in de weg.

**Windhinder en bezonning**

*Windhinder*

Ten behoeve van het plan waar voorliggend TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt is door DWA het risico op windhinder getoetst. Het rapport windhinder is opgenomen als bijlage 12 bij voorliggende motivering.

Uit het onderzoek blijkt dat op het onderdeel wind geen belemmeringen zijn gesignaleerd die de ontwikkeling in de weg staan. Er is geen risico op windgevaar en het windklimaat is voldoende en goed ter plaatse van open ruimtes. De windprofielen op de noord-zuid as in de straten en het loopgebied in de passages aan de zuidwestzijde worden in de verdere planvorming nader onderzoek. Door het toepassen van groen, terreinelementen of luifels kan het windklimaat hier lokaal verbeterd worden tot windklasse C of D. Hiermee waardoor voldaan aan het Amsterdamse hoogbouwbeleid. Dit is een kader voor de verdere uitwerking van de openbare ruimte en staat niet aan de uitvoerbaarheid van het TAM-omgevingsplan in de weg. Op de gebouwhoeken wordt ook een verhoging van windsnelheden gesignaleerd. Dit is inherent aan de gebouwvorm en het stedelijke ensemble van gebouwposities. Door het plaatsen van groen op de gebouwhoeken wordt minimaal windklasse D gehaald. Het plangebied is daarmee inpasbaar binnen het hoogbouwbeleid.

*Bezonning*

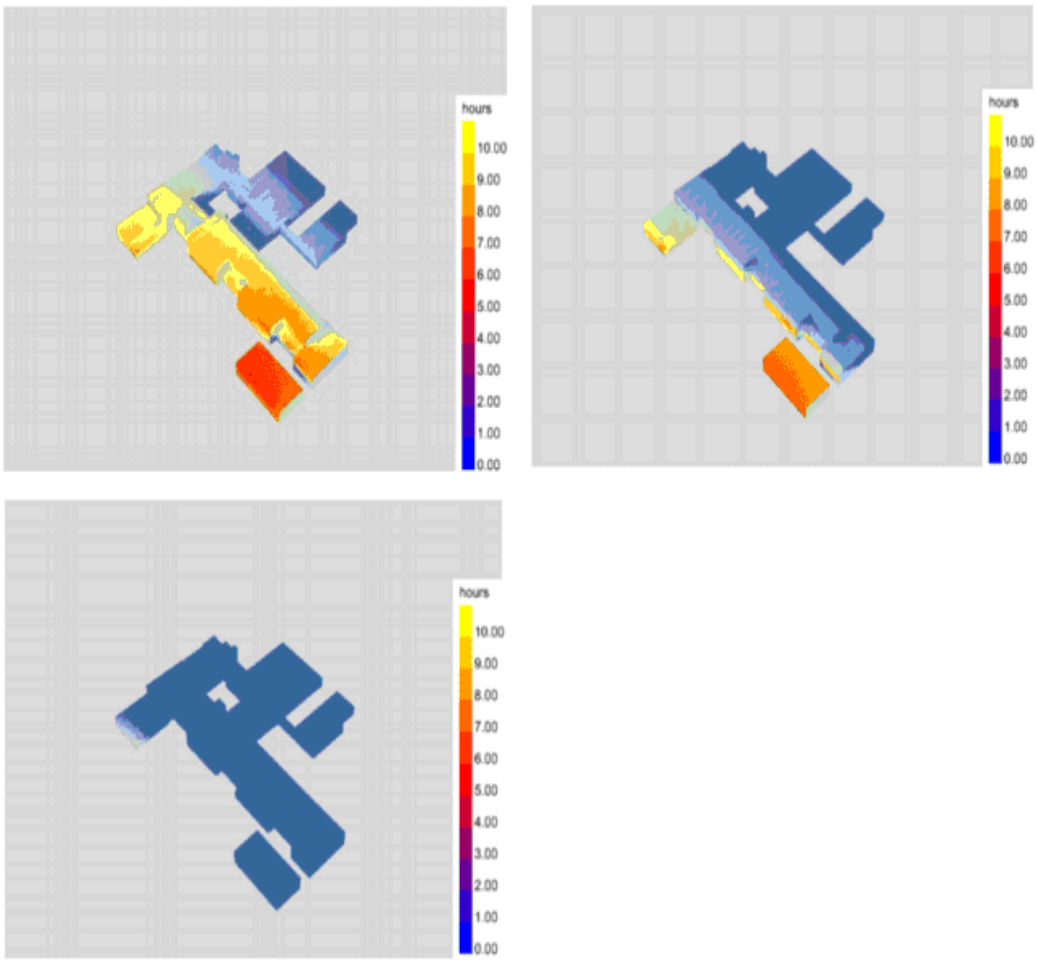
Vanuit het Bbl wordt aan de bezonning geen eis gesteld, alleen bij diverse functies aan de daglichttoetreding. Bij de toetsing van de daglichttoetreding wordt gekeken naar belemmeringen op eigen perceel. Door gemeente Amsterdam is aangegeven dat getoetst moet worden aan de Amsterdamse richtlijn. De Amsterdamse richtlijn is een afgeleide van de TNO-norm 'licht' waarbij de te toetsen periode korter is. De Amsterdamse richtlijn gaat uit van ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 maart - 21 september (gedurende 6 maanden) in het midden vensterbank binnenkant raam.

Het plangebied wordt begrensd door het Mediacollege (MBO-school) aan de noordzijde, een groenstrook met op enige afstand een spoorlijn aan de oostzijde, de spoorlijn Amsterdam Sloterdijk - Amsterdam Centraal aan de zuidzijde, en de Contactweg aan de westzijde.

Het merendeel van de geplande gebouwen heeft een woonfunctie. Dit zal in de toekomst ook gelden voor de omliggende bebouwing. In het bezonningsonderzoek van DWA zoals opgenomen als bijlage 13 bij voorliggende motivering, is niet uitsluitend de bebouwing binnen het projectgebied meegenomen, maar is ook het Mediacollege onderzocht. De overige omgeving is nog niet ontwikkeld en op dit moment niet concreet; om die reden is deze buiten beschouwing gelaten in deze analyse.

*Mediacollege*

De nieuwe ontwikkeling is gelegen aan de zuidzijde van het mediacollege, waardoor de afname van zonuren aan die zijde optreedt. Omdat deze zijde momenteel onbeschaduwd is door de relatief lage bestaande bebouwing, is de afname van uren relatief groot. De bezonningsuren zijn berekend voor drie specifieke data, namelijk: 19 februari, 21 maart en 21 juni. De afname van zonuren is het grootst op 19 februari. Dit komt door de lagere stand van de zon, waardoor de schaduwwerking groter is. Op 21 maart is de afname van de bezonning alleen merkbaar op de begane grond en gedeelte van de eerste verdieping aan de zuidzijde. Op 21 juni is er enkel aan de zuidwestzijde een afname. Deze gevel heeft echter geen daglichtopeningen. Onderstaand figuur geeft de afname van de bezonningsuren op het Mediacollege ten opzichte van de huidige situatie weer. Daarbij geldt dat het linksboven gaat om 19 februari, rechtsboven om 21 maart en linksonder om 21 juni.

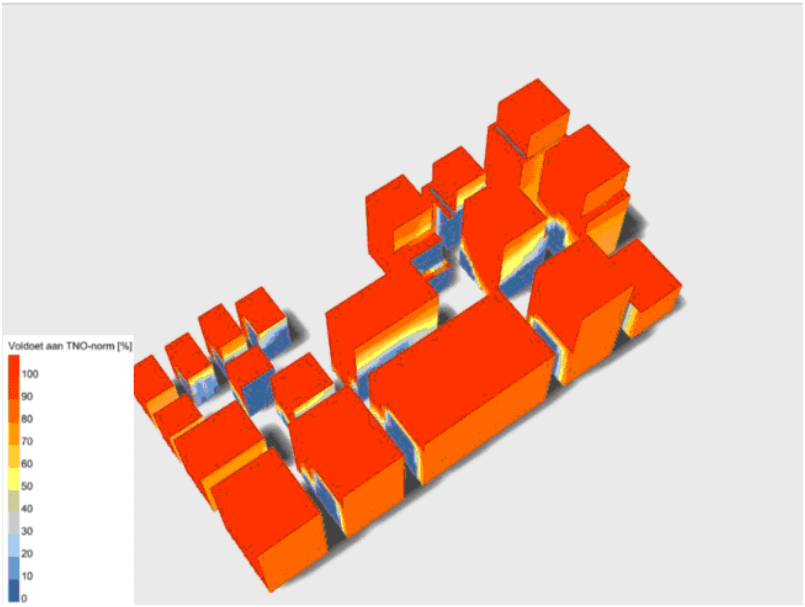



*Figuur 41: Uitsnede bezonningsonderzoek DWA.*

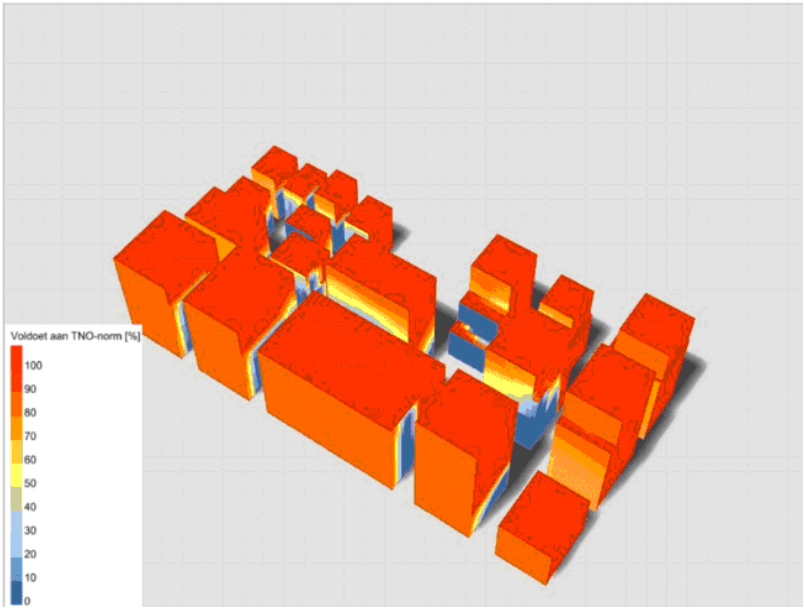
Naast een onderwijsfunctie is er planologisch ruimte om woningen te realiseren ter plaatse van het Mediacollege. Op de afbeeldingen met afname van de bezonning is te zien dat op 21 maart (toetsdatum Amsterdamse bezonningsrichtlijn) vanaf de tweede verdieping van het mediacollege er niet of nauwelijks afname van de bezonning is door de ontwikkeling waar voorliggend TAM-omgevingsplan ruimte aan biedt. Wanneer woningen in deze lijn worden gerealiseerd zullen zij niet of nauwelijks beschaduwing ondervinden van voorliggend plan. Aandachtspunt bij de realisatie van woningen dichter bij het plangebied en woningen op de begane grond en de eerste verdieping vormt dit aspect een aandachtspunt. Het aspect staat echter niet aan de uitvoerbaarheid van voorliggend plan in de weg.

*Plangebied Blok 1 Zuid*

Op basis van de analyse met behulp van het rekenmodel is het aantal uren direct zonlicht op de woningen van Blok 1 Zuid berekend voor de periode van 21 maart tot 21 september. Voor de resultaten over de volledige onderzoeksperiode wordt verwezen naar de bijlage van het bezonningsonderzoek. In onderstaande figuren zijn de bezonningsuren van Kavel I-Z weergegeven voor de hierboven genoemde periode. Hoewel de meeste geveloriëntaties voldoen aan de Amsterdamse richtlijn, is vastgesteld dat er zones zijn waar niet aan de eis kan worden voldaan. Dit wordt weergegeven n in donkerblauw binnen de gebieden tussen de torens.




*Figuur 42: Uitsnede bezonningsonderzoek DWA.*




*Figuur 43: Uitsnede bezonningsonderzoek DWA.*

Om een beter inzicht te krijgen in het aantal appartementen dat minimaal twee uur zonlicht ontvangt, is voor elk gebouw een analyse uitgevoerd. Doordat de meeste appartementen meerzijdig georiënteerd zijn, is de bezonning voldoende en wordt voldaan aan de Amsterdamse richtlijn. Voor 72 appartementen wordt niet voldaan aan de Amsterdamse richtlijn: zij hebben minder dan twee uur zon per dag in de periode 21 maart-21 september. Dit is 8% van het totaal aantal te realiseren woningen. Het gaat hier

veelal om woningen met een noord-oriëntatie. Eenzijdig georiënteerde woningen op het noorden kunnen niet voldoen aan de Amsterdamse bezonningsrichtlijn. Deze woningen hebben echter nog steeds voldoende toegang tot zonlicht doordat op loopafstand (minder dan 5 minuten lopen) een plein met zowel zon- als schaduwplekken aanwezig is. Het een en ander is inherent aan de voorgenomen verdichting in een hoogstedelijk gebied. Het gaat bovendien om slechts een klein percentage van het totaal aantal woningen. Zodoende kan gesteld worden dat er sprake is van 'een evenwichtige toedeling van functies' en het aspect bezonning niet aan de uitvoerbaarheid van voorliggend TAM-omgevingsplan in de weg staat.

# Hoofdstuk 18 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

## 18.1 Algemeen

### Klimaatbeleid algemeen

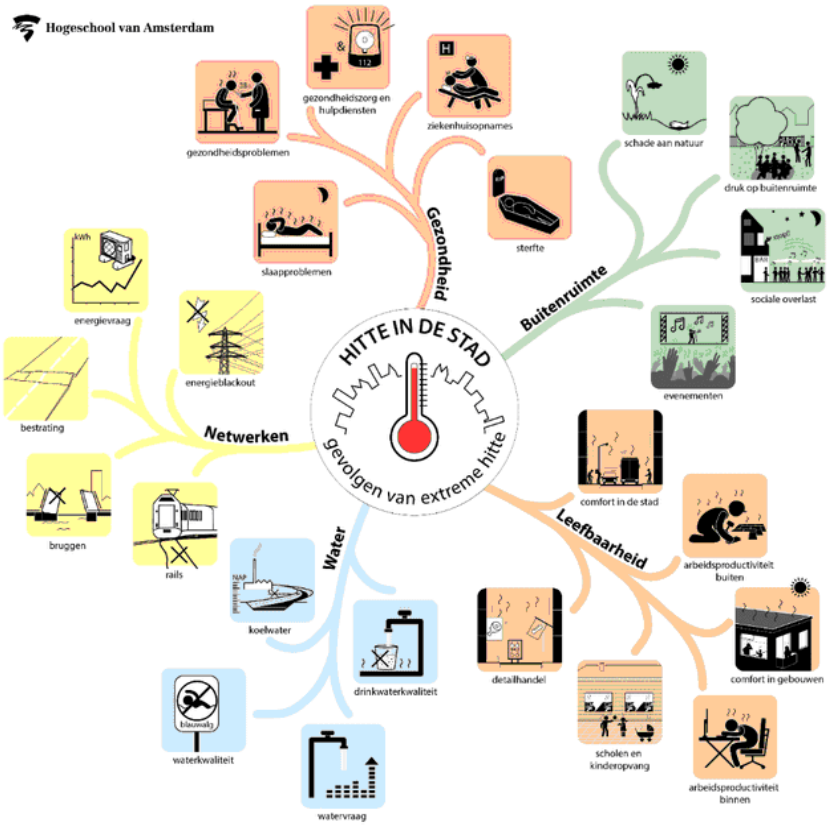
Het Nederlands klimaatbeleid is in 2 sporen te verdelen: klimaatmitigatie en klimaatadaptatie.

***Klimaatmitigatie*** is het voorkomen van verdere klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het beperken van klimaatverandering staat centraal in de Klimaatwet. Hierin staat hoeveel broeikasgasemissies verminderd moeten worden de komende jaren, mede als uitvloeisel van internationale afspraken.

In Nederland verandert het klimaat. De temperaturen stijgen. Er is meer kans op een extreme regenbui, op een hittegolf en op langere, droge periodes. Door droogte daalt de bodem op sommige plekken in Nederland. De zeespiegel stijgt en er is meer kans op overstromingen. Klimaatverandering heeft grote gevolgen voor de gezondheid, de leefbaarheid en de economie. Een hittegolf zorgt bijvoorbeeld voor extra sterfte onder kwetsbare groepen. Nederland moet zich voorbereiden op de risico's van het veranderende klimaat en hierop de omgeving aanpassen. Dit heet ***klimaatadaptatie***.

### Hittestress

Hittestress voorkomen is een van de pijlers van het klimaatbeleid. Hittestress is een verzamelnaam voor ongemakken als gevolg van aanhoudende hitte. Bij welke temperaturen hittestress optreedt verschilt per persoon. Hittestress heeft een grote nadelige invloed op onze dagelijkse gang van zaken, waaronder gezondheid. Bij hittestress kan het lichaam zichzelf niet goed afkoelen. Dat kan verschillende gevolgen hebben: huiduitslag, krampen, oververmoeidheid, beroertes, nierfalen en ademhalingsproblemen. In het ergste geval kun je eraan overlijden. Dit zijn fysiologische gevolgen, hitte kan daarnaast ook invloed hebben op het menselijk gedrag (bijvoorbeeld agressiviteit) en op slaapkwaliteit (RIVM, 2019). Het nadelige effect op de gezondheid als gevolg van extreme hitte in de stad is een van de gevolgen.




*Figuur 44: "Mindmap Hitte in de stad" Hogeschool Amsterdam*

## 18.2 Wet- en regelgeving en beleid

### 18.2.1 Nationale wet- en regelgeving en beleid

**Klimaatwet**

In het Klimaatakkoord, vastgesteld in 2019, zijn afspraken gemaakt over de Nederlandse invulling van het Klimaatverdrag van Parijs. In de Klimaatwet wordt uitvoering gegeven aan het Klimaatakkoord en het Klimaatverdrag van Parijs.

Het doel van deze wet is om de uitstoot van broeikasgassen, zoals C02, te verminderen. Een teveel aan broeikasgassen in de lucht verandert het klimaat en heeft negatieve gevolgen voor mens en natuur. In de Klimaatwet staan klimaatdoelstellingen voor Nederland. Voor 2050 is de doelstelling om 95% minder broeikasgassen uit te stoten dan in 1990. Om dat doel te bereiken is het de bedoeling dat Nederland in 2030 bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uitstoot dan in 1990 en dat de elektriciteitsproductie in 2050 volledig C02-neutraal is.

De Klimaatwet bevat behalve klimaatdoelstellingen ook een beleidskader om die doelstellingen te halen.

In de wet staan daarvoor drie beleidsinstrumenten: het vijfjaarlijkse Klimaatplan, de tweejaarlijkse Voortgangsrapportage en de jaarlijkse Klimaatnota.

De regering moet in ieder geval elke vijf jaar een Klimaatplan opstellen waarin de hoofdzaken van het klimaatbeleid voor de komende tien jaar staan. Jaarlijks stuurt de minister van Economische Zaken en Klimaat een Klimaatnota naar de Eerste en Tweede Kamer. In deze nota reageert de minister op het jaarlijkse rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving (de klimaat- en energieverkenning) over de voortgang van het klimaatbeleid. Elke twee jaar na het Klimaatplan verschijnt er een Voortgangsrapportage waarin aanvullend beleid kan staan om de doelen in de Klimaatwet te halen.

**Klimaatplan 2021-2030**

Dit plan is tot stand gekomen op grond van de Klimaatwet. De Klimaatwet legt de nationale klimaatdoelen voor 2030 en 2050 vast. Dit Klimaatplan bevat de hoofdlijnen van het klimaatbeleid voor de komende 10 jaar. Daarnaast gaat het Klimaatplan, conform de Klimaatwet, in op de laatste wetenschappelijke inzichten over klimaatverandering, technologische ontwikkelingen, internationale beleidsontwikkelingen en de economische gevolgen. Daarmee bevat het Klimaatplan het nationale beleid, de context waarin dat beleid wordt ontwikkeld en de gevolgen van dat beleid.

De inhoud van dit Klimaatplan wordt voor een belangrijk deel bepaald door de hoofdlijnen van het Klimaatakkoord, dat in juni 2019 tot stand is gekomen met betrokkenheid van meer dan 100 maatschappelijke (publieke en private) partijen. Dit akkoord bevat een pakket aan maatregelen, dat de actieve steun heeft van zoveel mogelijk bijdragende partijen en waarmee het politieke reductiedoel van 49% in 2030 wordt gerealiseerd.

In aanvulling op de (nieuwe, nationale) maatregelen uit het Klimaatakkoord, bevat het Klimaatplan ook (i) beleid dat volgt uit Europese verplichtingen, (ii) lopend beleid en (iii) beleid dat in het regeerakkoord is aangekondigd, maar geen onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord. Hierdoor geeft het Klimaatplan een integraal beeld van het klimaatbeleid van het kabinet voor de komende tien jaar. Met het klimaatbeleid levert Nederland haar bijdrage aan het voorkomen van de wereldwijde opwarming van de aarde en het realiseren van de doelen van de Overeenkomst van Parijs. Hierin is afgesproken de gemiddelde opwarming van de aarde ruim onder de 2°C te houden, met als streven de opwarming te beperken tot 1,5°C.

Over de voortgang van het klimaatbeleid zoals opgenomen in dit Klimaatplan zal jaarlijks in oktober worden gerapporteerd in de Klimaatnota. De inhoud van dit Klimaatplan is opgenomen in het Integrale Nationale Energie- en Klimaatplan (INEK) waarmee lidstaten aan Europa rapporteren.

**Nationale klimaat Adaptatie Strategie**

In de Nationale klimaat Adaptatie Strategie (NAS) is aangegeven hoe met de gevolgen van klimaatverandering om te gaan en daarop te anticiperen. Onderdeel van het NAS is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. Dit is een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk dat de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen versnelt en intensiveert. Er is vanuit dit kader door het ministerie BZK een handreiking opgesteld, die bruikbare handvatten voor planregels bevat om hittestress in woningen/gebouwen te beperken/voorkomen: handreiking decentrale regelgeving klimaatadaptief bouwen en inrichten (Ministerie van BZK, 2020). De handvatten voor planregels om hittestress tegen te gaan zijn hier meegenomen als voorbeelden hoe te veel opwarming van gebouwen tegen kan worden gegaan. De andere 3 terreinen van de handreiking Klimaatadaptief bouwen zijn ook voor gezondheid (indirect) van belang en aanbevelenswaardig om te lezen, maar hier niet verder uitgewerkt. Genoemd worden:

1. bevorderen Schaduwwerking gebouwen openbare ruimte;

2. beperken weerkaatsing glas op openbare ruimte;
3. schaduwgevend (en watervasthoudend) groen;
4. bodemenergie systeem voor koeling;
5. hitteprogramma opnemen in omgevingsplan;
6. blauwgroene daken voor nieuwe gebouwen in OP;
7. warmtewerend en verkoelend inrichten in OP.

### 18.2.2 Provinciale wet- en regelgeving en beleid

**Actieprogramma Klimaat**

De provincie Noord Holland onderschrijft de doelstellingen van het Klimaatverdrag van Parijs en het Nederlandse klimaatakkoord. Op 18 november 2019 heeft de provincie Noord Holland ingestemd met het Klimaatakkoord en uitgesproken een bijdrage te leveren aan de nationale klimaatdoelstellingen. In het Actieprogramma Klimaat zijn concrete acties beschreven die worden uitgevoerd. De focus van het Actieprogramma ligt op de reductie van de uitstoot van CO2. Met het Actieprogramma beoogt de provincie de gestelde doelen in de provincie Noord Holland, een emissiereductie van 49% in 2030 en 95% in 2050, beide ten opzichte van 1990, te bereiken.

**Omgevingsverordeningen en klimaatadaptatie**

In artikel 6.75 van de provinciale omgevingsverordening is een instructieregel met een procesmatige verplichting opgenomen ten aanzien van klimaatadaptatie in het omgevingsplan. Een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In ieder geval moet worden ingegaan op: wateroverlast, overstroming, hitte, droogte, waterbeschikbaarheid en verzilting. Ook de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de risico's te voorkomen of te beperken moeten worden beschreven en de afweging die daarbij is gemaakt. Dit wordt gedaan in overleg met het waterschap.

### 18.2.3 Gemeentelijke wet- en regelgeving en beleid

**Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – een menselijke metropool**

De omgevingsvisie Amsterdam 2050 stelt dat “Het huidige klimaat meet gemiddeld twintig zomerse dagen in de regio Amsterdam. Dit aantal gaat flink oplopen. Op tropische dagen is de stad een hitte-eiland, tot twaalf graden hoger dan het ommeland. Hittestress kan leiden tot tal van fysieke en geestelijke problemen bij de mens en kan maatschappelijk ontwrichtend zijn. Het doel is om Amsterdam beter bestand te maken tegen hitte.”

**Strategie klimaatadaptatie Amsterdam en Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie**

De gemeente en waterschappen zetten zich in om Amsterdam zo goed mogelijk voor te bereiden op het veranderende klimaat. In de Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam zijn het thema, de opgave en de mogelijke oplossingen, beschreven. De vier thema's uit het landelijk Deltaprogramma vormen hierbij het uitgangpunt: hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. Voer altijd een Quickscan Klimaatadaptatie uit door het ingenieursbureau. Voor meer concrete tips voor Klimaatadaptief ontwerpen voor ieder niveau kijk naar: Inspiratie voor klimaatadaptief bouwen in 17 maatregelen - openresearch.amsterdam

Vervolgens zijn in de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie, vastgesteld mei 2021, concrete activiteiten benoemd. In de Uitvoeringsagenda is onderscheid gemaakt tussen acties op verschillende niveaus, namelijk huis en pand, straat, gebied en wijk, stad en regio en nationaal en internationaal.

Niveau huis en pand

Stimuleren en faciliteren eigen terrein klimaatadaptief te maken. Zo waren er in 2021 (on)tegelacties en biedt de gemeente een subsidieregeling voor het aanleggen van groene daken en blauw/groene daken, en de aanplant van nieuwe bomen. Amsterdamse schoolpleinen worden groener met de Amsterdamse impulsregeling.

Op gebouwniveau is het belangrijk om klimaatadaptatie meteen mee te ontwerpen. Combineer opgaven voor waterberging, droogte en hitte door bijvoorbeeld een blauw-groen dak al dan niet met zonnepanelen voor duurzame energieopwekking. Creëer passieve koeling door slimme gebouworiëntatie, overstekken op zonbelaste zijden, zonwering, gevelgroen. Zorg voor goede ventilatiesystemen en bijvoorbeeld passieve koeling middels vloerverwarming. Hergebruik het opgevangen regenwater voor irrigatie en/of huishoudelijk gebruik van wc's en wasmachines.

*Niveau straat*

In de openbare ruimte worden koelteplekken gerecreëerd door bijvoorbeeld de aanleg van parken met zwemplekken of regenwatervijvers en wordt voorzien in schaduw van bomen en slimme looproutes. Bij herinrichting en groot onderhoud wordt waar mogelijk de verharding vervangen door groen en wordt klimaatadaptieve beplanting toegepast. Bij bestrating wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende bestrating. Ook worden zichtbare waterbergende en –infiltrerende maatregelen toegepast zoals de aanleg van wadi's, greppels en groene trambanen, maar ook onzichtbare waterbergingen zoals infiltratiekratten en –putten zijn voorzien.

Niveau gebied en wijk

Op het niveau van gebied en wijk wordt zowel in de bestaande stad als in delen die nieuw worden aangelegd maatregelen getroffen om bij een eventuele overstroming de schade te beperken en slachtoffers te voorkomen. Meer hierover staat in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Niveau stad en regio

Een sterke en toekomstbestendige verbinding tussen het regionale watersysteem en de stad is nodig. Dit betekent dat de doorstroming van het water in de grachten verbetert moet worden. Hiervoor zijn afspraken over het bruggen, sluizen, oevers, kades en het gebruik van water nodig. Met waterschappen, bewoners, bedrijven, vastgoedeigenaren en woningcorporaties wordt een netwerk klimaatadaptatie opgezet om vragen te beantwoorden en te helpen bij initiatieven op privaat terrein en in de openbare ruimte. De haalbaarheid van de regionale intentieovereenkomst klimaatbestendige nieuwbouw met de bouwketen en overheden door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt verkend. De hemelwaterverordening, vastgesteld door de gemeenteraad, inwerking getreden op 11 mei 2021), moeten nieuwe gebouwen het hemelwater op eigen terrein bergen en vertraagd afvoeren.

Niveau nationaal en internationaal

Op landelijk niveau werken overheden samen aan klimaatadaptatie in het Nationale Deltaprogramma. Het doel is Nederland nu en in de toekomst te beschermen tegen overstromingen, te zorgen voor voldoende zoetwater en ons land klimaatbestendig te maken. Bestuurlijk is afgesproken dat alle overheden vanaf 2021 actief en concreet uitvoering geven aan klimaatadaptatie. Het Deltaprogramma ondersteunt dit met kennisdeling, onderzoek, afspraken met landelijk werkende partijen en de impulsregeling klimaatadaptatie

Overstromingen, bosbranden en lange perioden van droogte: de hele wereld voelt het belang en urgentie

van klimaatadaptatie steeds sterker. Het is essentieel om kennis te delen en te leren van de aanpak in andere steden wereldwijd. Wat doen zij om zich aan te passen aan het nieuwe klimaat? En wat kunnen we opsteken van steden die het klimaat hebben dat wij mogelijk gaan krijgen? Amsterdam Rainproof heeft laten zien dat internationaal samenwerken grote voordelen heeft. Daarnaast deelt Amsterdam jaarlijks kennis uit tijdens het Smart City Expo World Congress in Barcelona en participeren we in de Coalition for Disaster Resilient Infrastructure (CDRI) van de Verenigde Naties. Ook innovatieprojecten zoals RESILIO (blauw-groene daken) delen kennis en kunde met verschillende Europese steden als deel van hun projectscope. Via de podcast the Mayor's Manual worden in 2021 gesprekken gevoerd met mondiale koplopers om de beste adviezen voor burgemeesters wereldwijd te verzamelen.

**Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal**

In het collegeakkoord van mei 2018 is vastgelegd dat Amsterdam een wezenlijke bijdrage wil leveren aan het halen van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord en heeft de ambitie de uitstoot aan broeikasgassen in Amsterdam ten opzichte van 1990 terug te dringen met 55% in 2030 en 95% in 2050. In vervolg op de totstandkoming van het collegeakkoord is een intensief proces gestart om samen met bewoners, bedrijven en instellingen te onderzoeken hoe de transitie naar een aardgasvrije stad gerealiseerd kan worden. Het resultaat van dit proces is vastgelegd in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (Routekaart). De Routekaart beschrijft de lange termijn visie en strategie op de Amsterdamse energietransitie en de acties voor de korte termijn. De aanpak loopt via vier paden: de gebouwde omgeving, verkeer en vervoer, elektriciteit en haven en industrie.

**Regionale Energiestrategie**

In vervolg op het Klimaatakkoord onderzoeken de 30 energieregio's in Nederland waar en hoe het best duurzame elektriciteit op land opgewekt kan worden. Ook wordt onderzocht welke warmtebronnen er zijn en hoe deze gebruikt kunnen worden zodat wijken en gebouwen op termijn van het aardgas af kunnen. In de Regionale Energiestrategie (RES) beschrijft elke energieregio de keuzen. In de Regionale Energiestrategie werken overheden, inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties samen. De gemeente Amsterdam maakt deel uit van de regie Noord-Holland Zuid. De opgave van de energieregio Noord-Holland Zuid bedraagt het opwekken van 2,7 TWh hernieuwbare elektriciteit op land voor 2030 (doelstelling in het nationaal Klimaatakkoord is 35TWh).

De gemeenteraad heeft op 26 mei 2021 het Amsterdams bod vastgesteld waarin een bijdrage wordt geleverd aan de opgave van de energieregio. Het Amsterdams bod betreft de volgende ambities:

- Voor 400MW zonne-energie op grote daken (60% van beschikbare daken benut) en op plekken waar dubbel ruimtegebruik mogelijk is, zoals langs snelwegen en/of op braakliggend terrein;
- Voor tenminste 127MW windenergie (vermogen in het eerste kwartaal 2021 bedraagt 75MW); dit betekent 17 extra windturbines met een vermogen van 3MW elk, te realiseren in de windzoekgebieden;
- Aardgasvrij in 2040, volgens Transitievisie Warmte.

Het aanbod en de zoekgebieden zijn tot stand gekomen na een intensief participatieproces. Er is gesproken met (buur)gemeenten in de regio, de provincies Noord-Holland en Utrecht, waterschappen, netbeheerders, inwoners, ondernemers, energiecorporaties, onderwijs en (maatschappelijke) organisaties op het gebied van natuur, milieu en land- en tuinbouw.

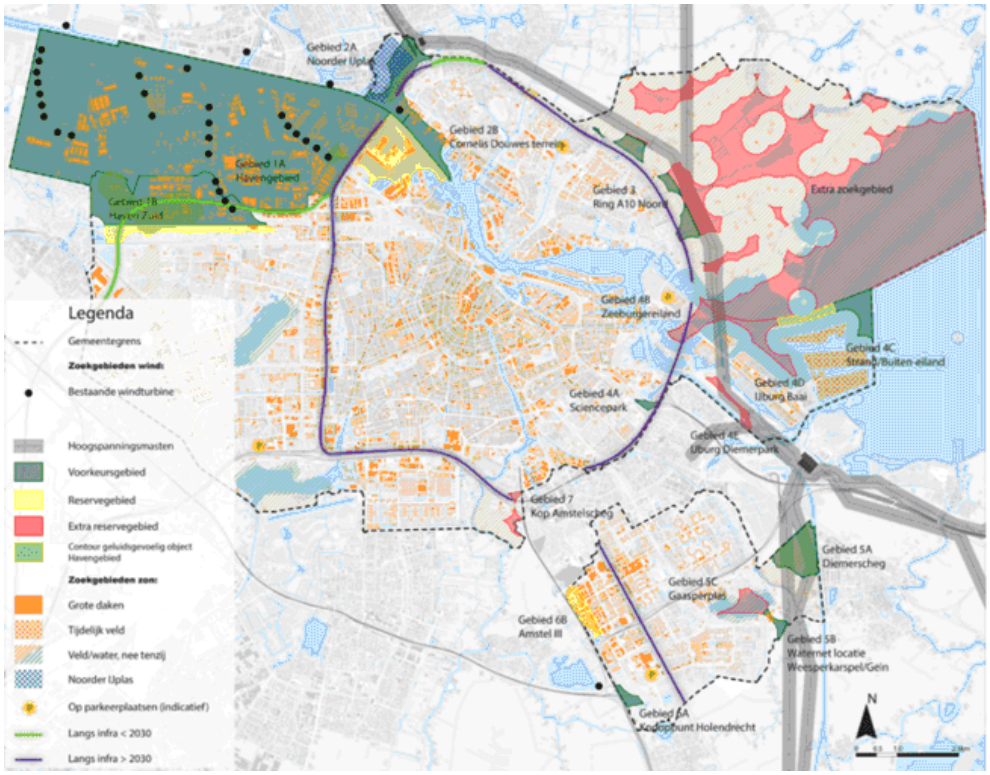
Het Amsterdams bod wordt verder uitgewerkt in verschillende trajecten en programma's.

**Windenergie Amsterdam**

In het Amsterdams bod aan de RES-regio zijn zeven voorkeursgebieden voor windenergie naar voren

gekomen, daarnaast zijn er reservegebieden en extra reservegebieden aangewezen.

Op de kaart uit de RES 1.0 van de regio Noord-Holland Zuid zijn de voorkeursgebieden in groen, de reservegebieden in geel en de extra reservegebieden in rood weergegeven.




Na de vaststelling van het Amsterdams bod heeft een reflectiefase plaatsgevonden. In omgevingssessies zijn zorgen en behoefte opgehaald rondom de realisatie van windturbines in de gemeente Amsterdam en neergelegd in het document 'Signalen uit de Stad' (vastgesteld door de gemeenteraad 2022). Na de reflectiefase is besloten een programma zoals bedoeld in de Omgevingswet op te stellen: het Programma Windenergie Amsterdam. Ten behoeve van het Programma Windenergie Amsterdam wordt een plan-MER opgesteld. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de eerste stap, naar verwachting wordt deze in het vierde kwartaal van 2022 voor een ieder ter inzage gelegd.

**Zonne-energie**

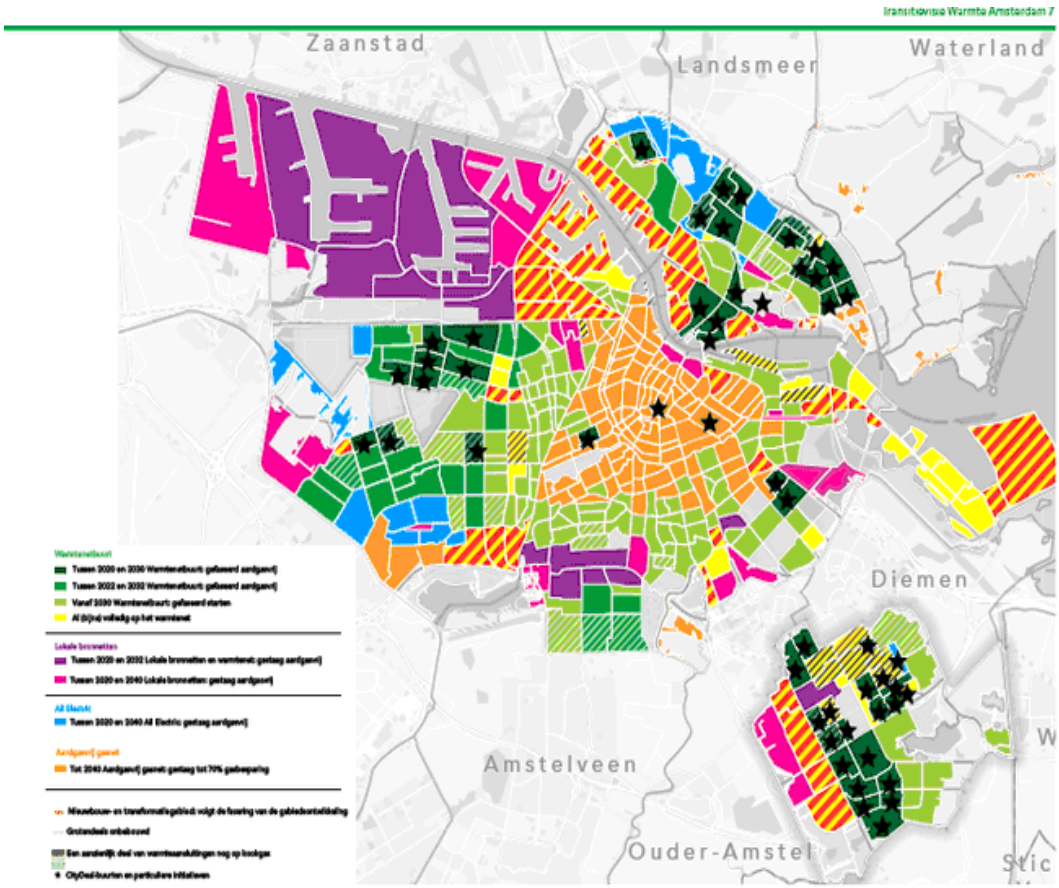
Amsterdam streeft naar het realiseren van een opbrengst van 250MW van zonnepanelen op daken. In 2030 zou 50% van het geschikte dakoppervlak benut moeten zijn voor zonne-energie en in 2050 zou al het geschikte dakoppervlak optimaal benut moeten zijn. Naast het benutten van daken, ligt de focus op het plaatsen van zonnepanelen op bijvoorbeeld P&R-locaties en langs bestaande infrastructuur, zoals taluds, geluidschermen en metrostations.

**Transitievisie Warmte**

Aardgas is een fossiele brandstof die wordt gebruikt voor het verwarmen van gebouwen, warm water en koken. De verbranding van aardgas veroorzaakt uitstoot van $CO_2$. De uitstoot van $CO_2$ draagt bij aan de klimaatverandering. Amsterdam heeft de ambitie in 2040 een aardgasvrije stad te zijn. De aanpak hiervoor is beschreven in de Routekaart Amsterdam 2050. De routekaart gaat over de overgang van fossiele energie naar energie uit hernieuwbare bronnen (energietransitie).

Met de inwerkingtreding van de Wet Voorgang energietransitie worden nieuwbouwwoningen waarvoor de omgevingsvergunning op of na 1 juli 2018 is aangevraagd, niet meer aangesloten op het aardgas. Hiermee is een verbod op een aardgasaansluiting voor nieuwbouw woningen geregeld. Het college kan om zwaarwegende redenen van algemeen belang een uitzondering maken. In een ministeriële regeling is uitgewerkt wat onder zwaarwegende redenen van algemeen belang wordt verstaan.

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat gemeenten in een transitievisie warmte een realistisch tijdspad vastleggen waarom wijken van het aardgas afgaan. De transitievisie warmte wordt geborgd in het instrumentarium van de Omgevingswet. De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 30 september 2020, de transitievisie warmte vastgesteld. Op de transitiekaart (afbeelding hieronder), is voor elke buurt zowel een warmteoplossing als een transitieperiode opgenomen. De maatschappelijke kosten van de energietransitie zijn als een belangrijk aspect meegenomen.




De energietransitie-maatregelen kunnen worden uitgewerkt in een programma in de zin van de Omgevingswet. Een programma warmte kan ten grondslag worden gelegd aan het besluit van de gemeenteraad een gebied van het gas af te halen. Dit is geregeld in de Wet gemeentelijk instrumentarium warmtetransitie en het Besluit gemeentelijk instrumentarium warmtetransitie (op dit moment nog niet in werking getreden).

**Amsterdam Circulair**

In de Strategie Amsterdam Circulair 2020-2025 (vastgesteld door gemeenteraad 2020) Amsterdam heeft de ambitie uitgesproken in 2050 een circulaire stad te zijn. In een circulaire stad worden materialen en grondstoffen hergebruikt, zo wordt voorkomen dat waardevolle materialen als afval verloren gaan. Ook

voedselverspilling wordt tegengegaan. Een circulaire economie draagt significant bij aan de vermindering van de wereldwijde $CO_2$-uitstoot. Tot slot biedt een circulaire economie meer werkgelegenheid. Er zullen weliswaar banen verdwijnen, maar op het gebied van reparatie en de verwerking van grondstoffen komen er netto meer banen bij voor mensen uit alle gelederen van de samenleving.

In de Strategie zijn de ambities en actierichtingen beschreven en bevat een plan van aanpak. Er zijn drie geselecteerde waardeketens: voedsel en organische reststromen, consumptiegoederen en gebouwde omgeving. De voortgang van de Strategie wordt gemonitord.

**Voedsel en organische reststromen**

- Creëer circulaire voedselproductie in (en voor) stedelijke gebieden
- Stimuleer een gezonde, duurzame en plantaardige voedselconsumptie door alle inwoners
- Minimaliseer voedselverspilling door retail, horeca en huishoudens
- Opschalen van de gescheiden inzameling van organisch afval van huishoudens en bedrijven voor hoogwaardige verwerking
- Opschalen van hoogwaardige verwerking van biomassa en voedselreststromen
- Versnel het sluiten van lokale nutriëntenkringlopen uit biomassa- en (vuil)waterstromen

**Consumptiegoederen**

- Verminder consumptie en vermijd overconsumptie.
- Stimuleer hoogwaardige recycling van complexe consumptiegoederen.
- Zet in op het gezamenlijk en langdurig gebruik van producten.
- Vergroot het aantal lokale ambachtscentra voor reparatie en herstel van producten.
- Gebruik en ontwerp gestandaardiseerde en modulaire producten die geschikt zijn voor hergebruik, reparatie en recycling.

*Gebouwde omgeving*

- Stimuleer circulaire gebiedsontwikkeling met een stedelijk ontwerp, een integrale benadering en klimaatbestendig bouwen met speciale aandacht voor het sluiten van kringlopen.
- Gebruik circulaire criteria in de gronduitgifte en aanbesteding van alle bouw- en infrastructurele projecten en in de openbare ruimte.
- Ontwikkel gebouwen met aanpasbare functies en systemen.
- Opschalen van circulaire demontage en gescheiden inzameling ten behoeve van hoogwaardige toepassing.
- Gebruik hernieuwbare en secundaire bouwmaterialen.
- Stimuleer circulaire renovatie in de particuliere en sociale woningbouw

Om de ambities te halen zullen de nodige beleidsinstrumenten ontwikkeld worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan regels in het omgevingsplan, economische instrumenten en voorlichtingscampagnes.

## 18.3 Besluitgebied

Door DWA is een notitie duurzaamheid en klimaatadaptie opgesteld. De rapportage is als bijlage 14 bij voorliggende motivering gevoegd. De resultaten hiervan worden hieronder samenvattend weergegeven.

**Duurzaamheid**

Om de CO2-uitstoot van de gebruiksfase zo laag mogelijk te krijgen is een gasloze duurzame warmte en koude-opwekking benodigd. De gemeente Amsterdam heeft het Masterplan Warmte Koude Opslag Sloterdijk Contactbuurt onderzocht wat de haalbaarheid is van een WKO binnen het plangebied. Een andere duurzame warmte opwekking is stadsverwarming. Ten noorden van het plangebied ligt een

warmtenet van Vattenfall. Ondanks dat er geen aansluitplicht geldt, wordt onderzocht of er voldoende capaciteit beschikbaar is om het gehele gebied van de benodigde warmte te voorzien. Voor het plan wordt onderzocht of een combinatie van stadswarmte met WKO mogelijk is. Hiermee ontstaat er een mix van duurzame opwekking, flexibiliteit en een robuust systeem. Duurzaam door een WKO systeem dat met hoog rendement warmtepompen warmte kan produceren en middels de koude bron in koeling kan voorzien. Ook is hiermee energie uitwisseling tussen de verschillende functies mogelijk. Door het toevoegen van stadswarmte ontstaat een robuust systeem met meer leveringszekerheid en de mogelijkheid om te voorzien in hoog temperatuur voor de bereiding van warmtapwater. In de verdere planuitwerking wordt door de ontwikkelaar onderzocht of dit systeem technisch en economisch haalbaar is.

Elk gebouw voldoet minimaal aan de landelijke BENG en MPG eisen. Door op de daken PV panelen te realiseren, worden de daken geactiveerd en wekken de gebouwen zelf energie op. Naast de PV panelen wordt er ruimte gereserveerd voor een groen dak en wateropvang. Zo wordt in een gebied met verschillende functies multifunctioneel gebruik gemaakt van de ruimte. Daarnaast geldt dat in het midden van het plangebied een centraal afvalverzamelpunt gerealiseerd wordt, zodat bewoners en gebruikers op een toegankelijke en efficiënte manier hun afval kunnen scheiden en afvoeren.

**Klimaatadaptie**

*Hitte*

Door stijgende temperaturen neemt het aantal hittegolven toe, vooral in stedelijke gebieden, waar het hitte-eilandeffect optreedt. De plannen voor de omgeving van Sloterdijk zijn om het gebied te verstedelijken. Hierdoor zal het hitte-eilandeffect versterken, wat zonder maatregelen leidt tot verhoogde gezondheidsrisico's, vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen en mensen met hart-en vaatziekten. Door het hitte-eiland effect kunnen temperaturen in de stad aanzienlijk hoger liggen dan in het omliggende landelijk gebied. Dit heeft gevolgen voor het thermisch comfort, vooral in slecht geïsoleerde woningen of gebouwen waar niet nagedacht is over (passieve) koeling. Daar waar er actief wordt gekoeld zorgt dit voor extra druk op het elektriciteitsnet en voor extra warme lucht in de buitenruimte. Ook kunnen airco's zorgen voor geluidsoverlast. In Sloterdijk Zuid I worden op alle niveau's gerichte maatregelen genomen om klimaatadaptie op een zo duurzame manier te verwezenlijken: met natuurinclusieve en passieve maatregelen.

In Sloterdijk Zuid I worden gerichte maatregelen genomen om hittestress te verminderen en het gebied klimaatadaptiever te maken. Een belangrijk onderdeel van deze aanpak is het vergroenen van de openbare ruimte. Zo worden er op strategische plekken nieuwe bomen geplant, die in de toekomst voor schaduw en verkoeling zorgen. De openbare ruimte wordt zo ingericht dat er 25 % schaduw is tijdens het warmste moment van een zomerdag. Daarnaast worden – waar mogelijk – grasoppervlakken gerealiseerd, die niet alleen helpen bij het verlagen van de omgevingstemperatuur, maar ook bij het verbeteren van de waterinfiltratie. Groene daken dragen bij aan het vasthouden van regenwater, verbeteren de isolatie van gebouwen en zorgen voor extra verkoeling in de stedelijke omgeving. Daken worden geactiveerd voor de gecombineerde toepassing van groen, water en PV. Ook wordt onderzocht of groene gevels in het plan passen en bijdragen aan het thermisch comfort in het gebied. Groene daken worden integraal onderdeel van het ontwerp, met aandacht voor ecologische waarde, waterbeheer en sociale gebruiksmogelijkheden. De ambitie is om groene daken zichtbaar, functioneel en toekomstbestendig te maken binnen de stedelijke context van Sloterdijk. In aansluiting op de investeringsnota wordt bij de verdere uitwerking gestreefd naar minimaal 25% van de gevels en de daken te vergroenen.

*Droogte*

Droogte is een groeiend probleem in Nederland, mede door klimaatverandering. Waar de focus in het verleden vooral lag op wateroverlast, wordt steeds duidelijker dat ook langdurige droogte grote gevolgen heeft voor de gebouwde omgeving. Deze effecten zijn zichtbaar op verschillende schaalniveaus: van funderingen tot stedelijk klimaat en materiaalgedrag. Droogte gaat vaak gepaard met hittegolven. In stedelijke gebieden versterkt dit het hitte-eilandeffect., Daarnaast heeft droogte veel invloed op het reguleren van de temperatuur en het vasthouden van water. Tijdens droogteperiodes verdrogen groenvoorzieningen, dit kan leiden tot verlies van schaduw, biodiversiteit en waterbuffering.

Een belangrijk uitgangspunt is het vasthouden van regenwater in de wijk zelf. Door gebruik te maken van wadi's en infiltratiekratten, wordt ervoor gezorgd dat regenwater de bodem in kan trekken in plaats van weg te stromen. Dit helpt om het grondwaterpeil op peil te houden en voorkomt verdroging van de bodem. Daarnaast wordt beplanting aangelegd die goed bestand is tegen droogte. Denk aan inheemse soorten en diepwortelende bomen die minder afhankelijk zijn van beregening. Deze vegetatie draagt bij aan biodiversiteit én verkoeling in de stad en het plangebied.

*Wateroverlast*

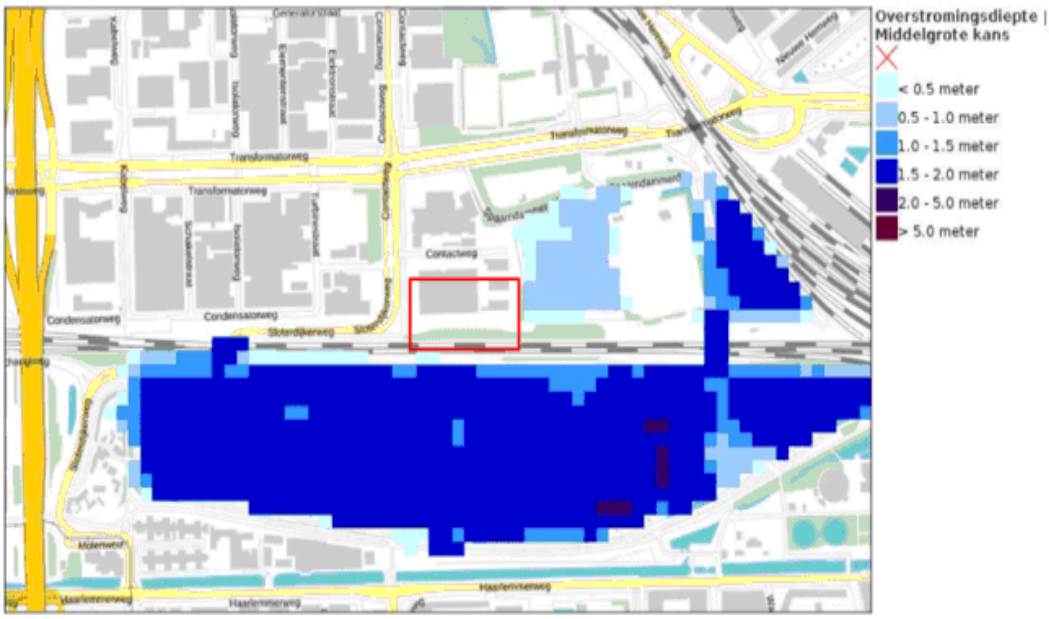
Door klimaatverandering neemt de intensiteit van neerslag toe, wat leidt tot meer hevige stortbuien in plaats van geleidelijke regenval. Deze extreme buien overbelasten het stedelijk watersysteem, waardoor riolen vollopen, straten onder water komen te staan en kelders overstromen. Dit vormt een groeiend risico voor de leefbaarheid en veiligheid in steden. Tegelijkertijd zorgt de stijgende zeespiegel voor extra druk op het afvoersysteem: regenwater moet sneller worden afgevoerd, terwijl de afvoermogelijkheden naar zee juist afnemen. Bij hoogwater of storm kunnen gemalen en sluizen minder goed functioneren, waardoor water langer in stedelijke gebieden blijft staan.

Verstedelijking verergert dit probleem doordat verhard oppervlak regenwater minder goed laat infiltreren. Het water stroomt daardoor sneller af naar het riool, wat de kans op overbelasting vergroot. Tegelijkertijd verdwijnen natuurlijke buffers, zoals graslanden en sloten, die vroeger als tijdelijke opvang dienden. Samen maken deze factoren wateroverlast tot een structureel klimaatrisico dat om adaptieve maatregelen vraagt.

Sloterdijk Zuid I  en het plangebied wordt 'rainproof' ontworpen om het risico op wateroverlast te minimaliseren. Een belangrijke maatregel is het toevoegen van waterberging en infiltratieoppervlakken. Er wordt een regenwaterbuffer van 60 mm gerealiseerd en het water wordt in minimaal 24 uur afgevoerd. Door waterberging toe te passen op de daken wordt een groot gedeelte van een hevige bui vertraagd afgevoerd op het riool of oppervlaktewater. Zo wordt de piek van een bui opgevangen en het riool ontlast. Grasoppervlakken worden gerealiseerd zodat het water direct kan infiltreren in de ondergrond. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het risico op wateroverlast verminderd.

*Overstroming*

Zoals beschreven in hoofdstuk 13 ligt het plangebied in het waterschap Amstel Gooi en Vecht. Verschillende dijken beschermen het projectgebied tegen overstromingen. Deze dijken zijn opgenomen in het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma, waardoor de toekomstige bescherming tegen overstromingen wordt gewaarborgd. Door vitale installaties op een veilige hoogte te realiseren, is het risico op schade door overstroming geminimaliseerd. Daarnaast kan de gevel zo gedetailleerd worden dat de gevel waterdicht is. De gehele kavel Sloterdijk I Zuid wordt opgehoogd tot 1,0 m + NAP. Het overstromingsrisico is beoordeeld aan de hand van de klimaateffectatlas, zie de afbeelding hieronder. Het plangebied overstroomt niet bij een kans dat het gebied overstroomt van 1 keer in de 100 jaar, zoals blijkt uit onderstaand figuur.




*Figuur 45: Uitsnede notitie duurzaamheid en klimaatadaptie (bron: DWA).*

# Hoofdstuk 19 Juridische toelichting

## 19.1 Koppeling met basisregeling en de artikelsgewijze toelichting.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en sindsdien heeft de gemeente één omgevingsplan voor het hele grondgebied. Het omgevingsplan bestaat onder andere uit alle bestemmingsplannen.

Het omgevingsplan kan worden gewijzigd. Bij een wijziging van het omgevingsplan moeten de STOP-TPOD (Standaard voor officiële publicaties en Toepassingsprofielen omgevingsdocumenten) standaarden gehanteerd worden. Het omgevingsplan/ de basisregeling is gepubliceerd met een nieuwe digitale standaard (STOP-TP). Het is nog niet mogelijk via de nieuwe digitale standaard wijzigingen van het omgevingsplan te publiceren.

Daarom is er de tijdelijke alternatieve maatregel (TAM), waarmee wijzigingen van het omgevingsplan tijdelijk worden gepubliceerd via de oude digitale standaard (IMRO).

- Een TAM-omgevingsplan is juridisch gezien een wijziging van het omgevingsplan, maar digitaal gezien een zelfstandig plan.
- Een TAM-omgevingsplan wordt toegevoegd aan het omgevingsplan als hoofdstuk 22A, 22B enz.
- Het TAM-omgevingsplan sluit aan op de systematiek van de basisregeling.

Bij het opstellen van het TAM-omgevingsplan worden de regels gebruikt zoals deze staan in de basisregeling, maar worden niet alle regels uit de basisregeling overgenomen.

Voor voorliggend TAM-omgevingsplan betekent dit dat voor de Algemene bepalingen (begripsbepalingen) wordt aangesloten op de begripsbepalingen uit hoofdstuk 1 uit de basisregeling en waar nodig is aangevuld met voor dit TAM-omgevingsplan specifiek van toepassing zijnde begripsbepalingen, zoals de mobiliteitshub.

De overige regels van dit TAM-omgevingsplan gelden deels in aanvulling en deels ter vervanging van de regels van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De regels van voorliggend TAM-omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid gelden uitsluitend binnen het besluitgebied van dit TAM-Omgevingsplan.

Hoofdstuk 1 van de regels (Algemene bepalingen) verwijst voor de begripsbepalingen naar artikel 1.1 van het omgevingsplan gemeente Amsterdam en geeft in aanvulling daarop begripsbepalingen die specifiek op voorliggend TAM-omgevingsplan van toepassing zijn.

Daarnaast wordt in artikel 1.3 bepaald dat voorliggend TAM-omgevingsplan onderdeel is van het omgevingsplan gemeente Amsterdam en dat de regels deels in aanvulling en deels ter vervanging van de regels uit de hoofdregeling gelden, maar uitsluitend binnen het besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan.

In hoofdstuk 2 (gebruiksdoelen van gronden en bouwwerken, regels over gebruik) zijn naast een algemeen voorschrift, regels ten aanzien van de gebruiksdoelen vastgelegd. In voorliggend omgevingsplan gaat het om de volgende gebruiksdoelen:

- Wonen;
- Maatschappelijke dienstverlening;
- Zakelijke en administratieve dienstverlening (kantoor);
- Bedrijf;
- Verkeer;

- Groen;
- Horeca.

Hoofdstuk 3 bevat de specifiek voor dit TAM-omgevingsplan geldende bouwregels.

Zo mag er uitsluitend ter plaatse van een bouwvlak worden gebouwd, is ondergrondse bebouwing niet toegestaan, gelden er specifieke regels voor de bouwhoogte, is een opslagruimte en mobiliteitshub uitsluitend toegestaan ter plaatse van de daartoe opgenomen aanduidingen, de minimale hoogte van de eerste bouwlaag.

Tevens is de geluidzone van het industrieterrein Westpoort opnieuw opgenomen in het gewijzigde omgevingsplan in artikel 13. Deze verplichting volgt uit de Wet geluidhinder, die van toepassing is via artikel 3.6 Aanvullingswet geluid.

# Hoofdstuk 20 Uitvoerbaarheid

Voor nieuwe ontwikkelingen die met voorliggende wijziging van het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt wordt ingegaan op de eigendomsverhoudingen, gemeentelijke grondexploitatie, kostenverhaal en nadeelcompensatie.

## 20.1 Eigendomsverhoudingen

De percelen waarop deze wijziging betrekking heeft zijn particulier eigendom.

## 20.2 Kostenverhaal

Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zal de gemeente vaak kosten maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van openbare voorzieningen. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen. De wettelijke regeling voor kostenverhaal is niet van toepassing voor gronden die de gemeente in eigendom heeft of in erfpacht uitgeeft, omdat kostenverhaal dan wordt verrekend via de gronduitgifte of de erfpachtcanon. Afdeling 13.6 kostenverhaal van de Omgevingswet is in dat geval niet van toepassing. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van kostenverhaal in de Omgevingswet, dat het privaatrechtelijke spoor voorop stelt.

Voor de overige gronden (vol eigendom) bevat afdeling 13.6 van de Omgevingswet de regeling voor kostenverhaal. De wet geeft de uitgangspunten en vereisten op basis waarvan wordt bepaald of kostenverhaal verplicht is en hoe de kostenverhaalsbijdrage wordt bepaald. De verplichting tot kostenverhaal geldt voor particuliere grondeigenaren die een bouwplan als bedoeld in artikel 13.11 Omgevingswet en artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit kunnen realiseren. Het gaat dan bijvoorbeeld om de bouw van een of meerdere woningen of een nieuw hoofdgebouw.

Als kostenverhaal verplicht is wordt bij voorkeur een privaatrechtelijke anterieure overeenkomst afgesloten met initiatiefnemer(s) (artikel 13.13 Ow). Wanneer het niet lukt om een overeenkomst te sluiten (of niet voor alle percelen in een kostenverhaalsgebied) moet het kostenverhaal worden geregeld door het aanwijzen van een kostenverhaalsgebied in dit omgevingsplan.

## 20.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die de overheid veroorzaakt in de **rechtmatige** uitoefening van haar taak of bevoegdheid. Het gaat om schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schadevergoeding dekt niet de volledige schade. Een deel zal voor eigen rekening blijven.

De nadeelcompensatieregeling heeft een breder bereik dan de planschaderegeling uit de voormalige Wet ruimtelijke ordening. Planschade had betrekking op inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak als gevolg van een planologisch besluit, terwijl nadeelscompensatie betrekking heeft op zowel schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten, als door rechtmatige feitelijke handelingen, zoals wegopbrekingen.

De algemene regeling voor nadeelcompensatie is opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht (artikel 4:126 t/m 4: 131 Awb). Hierin zijn opgenomen de grondslagen, inhoudelijke eisen en procedurele bepalingen over toekenning van nadeelcompensatie. De Omgevingswet (Ow) bevat een bijzondere

regeling voor nadeelcompensatie die afwijkt van de Awb en daarom voorrang heeft boven de Awb.

Als de schade veroorzaakt wordt door een besluit of handeling dat niet valt onder de Omgevingswet, dan kan een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling van de Awb. Als een bedrijf bijvoorbeeld schade lijdt als gevolg van een wegreconstructie die wordt uitgevoerd op grond van een verkeersbesluit, kan op grond van titel 4.5 Awb om nadeelcompensatie worden verzocht. Afdeling 15.1 is daarop namelijk niet van toepassing. De Wegenverkeerswet is niet opgenomen in de Ow.

Artikel 15.1 Ow bevat een limitatieve opsomming van schadeoorzaken die exclusief vallen binnen het bereik van de Ow, waarbij besluiten en maatregelen zijn aangewezen, die

- rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, of
- rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving.

Belangrijkste voorbeelden van deze schadeoorzaken zijn:

- een regel in het omgevingsplan (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder d),
- een omgevingsvergunning (art. 15.1. lid 1, aanhef en onder k).

Daarnaast bevat afdeling 15.1 Ow nog enkele aanvullende bepalingen, zoals specifieke regels voor het bepalen van indirecte schade (art. 15.3 en art .15.4 Ow), actieve en passieve risicoaanvaarding (art. 15.5 en 15.6 Ow), 4% het normaal maatschappelijk risico (nmr) voor indirecte schade (art. 15.7 Ow), vergunningsvrije bouwwerken gaan niet boven het nmr uit (art. 15.7 lid 4 Ow jo art. 9.1 Omgevingsbesluit).

Als voor een activiteit een omgevingsvergunning is vereist op grond van een regel uit het omgevingsplan, dan geldt alleen het besluit over de omgevingsvergunning als schadeveroorzakend besluit (art. 15.2 Ow). Met andere woorden, een omgevingsplan is geen schadeoorzaak als er nog een omgevingsvergunning nodig is op grond van het omgevingsplan (ook wel: de omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit). Het schademoment verschuift dus van omgevingsplan naar omgevingsvergunning. Dit is alleen aan de orde bij indirecte schade. Het omgevingsplan als schadeoorzaak is alleen nog relevant voor directe schade.

Aanvragen om nadeelcompensatie kunnen binnen 5 jaar worden ingediend nadat benadeelde bekend is geworden met de schadeveroorzakende gebeurtenis. Als er beroep kan worden ingesteld tegen het schadeveroorzakende besluit kan de aanvraag pas worden ingediend binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het besluit.

Voor de wijze van behandeling van deze aanvragen heeft de gemeenteraad op 17 februari 2022 de Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 vastgesteld. Deze treedt in werking gelijktijdig met de inwerkingtreding van titel 4.5 van de Awb en de Omgevingswet.

Het college van B&W heeft op 21 december 2021 de Beleidsregel normaal maatschappelijk risico (NMR) van schade bij rechtmatig overheidshandelen vastgesteld. Hierin worden o.a. drempelpercentages van omzetschade en bagatelbedragen van schades vastgesteld die onder het NMR vallen.

**Wijziging omgevingsplan**

Dit is een schadeoorzaak die nadeelcompensatie kan opleveren. Als het een wijziging is op verzoek van een initiatiefnemer, sluit dan een verhaalsovereenkomst met de initiatiefnemer af, waarbij de door het bestuursorgaan te vergoeden schade voor rekening van de initiatiefnemer komt. Of er een risico-analyse wordt opgesteld is dan ter beoordeling van de initiatiefnemer.

## 20.4 Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid

**Wettelijk en beleidskader participatie**

Omgevingsbesluit: motiveringsplicht vroegtijdige publieksparticipatie

Op grond van artikel 10.2 van het Omgevingsbesluit dient bij de kennisgeving van het voornemen om een omgevingsplan vast te stellen te worden aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding worden betrokken. Bij het vaststellen van een omgevingsplan wordt hier verslag van gedaan. Hierbij wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

Algemene inspraakverordening Amsterdam

Binnen de hele gemeente Amsterdam geldt dat bij het ontwikkelen van beleid, ontwerpen en andere plannen inspraak regel is en het afzien van inspraak uitzondering. Inspraak is formeel vastgelegd in de Algemene inspraakverordening. Daarin wordt inspraak omschreven als “de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen naar aanleiding van een beleidsvoornemen van een bestuursorgaan”. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op vaststelling en/ of wijziging van het omgevingsplan ( = voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Beleidskader Participatie

De gemeente kiest voor participatie om Amsterdammers te betrekken bij de ontwikkeling en de uitvoering van beleid, plannen en projecten. Dat doen we op verschillende niveaus en met verschillende methoden, afhankelijk van de situatie. Het is altijd maatwerk. De uitgangspunten en richtlijnen die we daarvoor gebruiken, worden vastgelegd in het *Beleidskader Participatie*.

In het beleidskader worden geleerde lessen, uitgangspunten, principes en handvatten geformaliseerd en geborgd. Hiermee wordt de vigerende inspraakverordening verrijkt en verbreed. Het beleid is een ambtelijk instrument dat kaders biedt voor het proces waarmee participatie in de gemeente Amsterdam vorm krijgt.

De belangrijkste uitgangspunten uit het beleidskader zijn:

- 'Participatie omdat' is het vertrekpunt en het richtsnoer bij het vervolg;
- Bewuste en expliciete afweging, gevolgd door bestuurlijke betrokkenheid op kritieke momenten;
- Meer duidelijkheid, transparantie en eenduidigheid bij keuze voor participatie;
- Perspectief van de betrokkenen staat in de uitwerking, uitvoering én bijstelling centraal.

Daarbij gelden de volgende principes:

- Impact op bewoners vertaalt zich in de omvang van participatie en de wijze van besluitvorming;
- Impact op een specifieke groep wordt vertaald in een gericht aanpak om hen te betrekken;
- Beleidsruimte is indicatief voor de mate van zeggenschap en invloed;
- Participatie is geen substituut voor de representatieve democratie;
- Tijd en geld vormen een legitieme – maar niet afdoende – factor bij de afweging voor de wijze van participatie.

In het beleid worden richtlijnen gegeven voor het bepalen van het participatieniveau. Het doel staat

voorop en bepaald daarmee ook de mate van betrokkenheid en invloed. De participatieniveau 's gaan van informeren tot meebepalen.

Handreiking participatie voor initiatiefnemers
De gemeente hecht waarde aan participatie en vindt het belangrijk dat initiatiefnemers ook participatie organiseren op toekomstige plannen. Deze kunnen ook gevolgen hebben op de leefomgeving. Daarbij is het belangrijkste uitgangspunt; gedraagt u als een goede buur en heb aandacht voor wat u en andere prettig vinden.

De participatiehandreiking is bedoeld voor iedereen die een idee of plan heeft dat gevolgen heeft voor de wijk of buurt. Voor sommige initiatieven gelden er echter wettelijke regels over participatie. Bij een omgevingsvergunning aanvraag voor een initiatief, moet de initiatiefnemers volgens de wet aangeven op welke manier participatie is georganiseerd. Hoe de initiatiefnemer dat kan doen staat ook vermeld in deze participatiehandreiking. Hierbij worden drie stappen doorlopen; **1)** Het bepalen van gevolgen op de omgeving. **2)** Het kiezen van de juiste vorm van participatie**. 3)** Het delen van de resultaten. Daarmee bepaald de mate van gevolgen voor de fysieke leefomgeving de juist vorm en mate van participatie.

Daarnaast worden handige tips en tricks benoemd om daarmee de initiatiefnemer te helpen bij het organiseren van een goed proces.

**Besluitgebied**

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft gelet op artikel 160, eerste lid, onder a, van de Gemeentewet, artikel 16.29 van de Omgevingswet, artikel 10.2 van het Omgevingsbesluit en artikel 12 van de Bekendmakingswet en bekend dat met toepassing van artikel 11.1 van het Besluit elektronische publicaties een bekend gemaakt dat een wijziging van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt voorbereid. De wijziging heeft als naam “TAM-Omgevingsplan H22M Sloterdijk 1 Zuid Blok 1 Zuid” en het voornemen hiertoe is gepubliceerd op 9 juli 2025.

Bij het vaststellen of wijzigen van het omgevingsplan dient gekeken te worden in hoeverre er over de inhoud van de wijziging participatie nodig is en of dit in een eerder stadium participatie is doorlopen. Het antwoord hierop zal bepalend in hoeverre burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken moeten worden. In deze afweging zal het beleidskader Participatie en de Omgevingsvisie worden betrokken. Ten behoeve van de Invetseringsnota Sloterdijk I Zuid is reeds uitvoerig geparticipeerd. Ook is specifiek ten behoeve van dit TAM-omgevingsplan een participatieplan opgesteld, bekend als Participatieplan Kavel I-Zuid Sloterdijk Zuid.

Ter uitvoering van het participatieplan is een participatietraject doorlopen. Op 25 september vond een inloopbijeenkomst plaats. De bijeenkomst kende de volgende doelstellingen:

- het informeren van partijen in de directe omgeving, geïnteresseerden en belanghebbenden over de voorgenomen wijziging van het omgevingsplan via een TAM-procedure en de te doorlopen ontwikkel- en besluitvormingsproces;
- het informeren en raadplegen van partijen in de directe omgeving, geïnteresseerden en belanghebbenden over het voorliggende concept TAM-omgevingsplan met aandacht voor de stedenbouw, de bouwmassa, functies en voorzieningen, verkeer/parkeren en de openbare ruimte;
- het in beeld brengen van de verschillende belangen, zorgen, wensen en behoeftes voor de ontwikkeling.

Middels informatiepanelen konden bezoekers zich op de hoogte stellen van de TAM omgevingsplanprocedure, de voorliggende functiewijzigingen, de bouwmassa's en de vervolgplanning voor de ontwikkeling. Bij deze informatiepanelen waren vertegenwoordigers van de ontwikkelaars

(Kroonenberg Groep en NEOO), de gemeente Amsterdam, de opstellers van het omgevingsplan (MEES Ruimte & Milieu) en de architecten (JVST) aanwezig om toelichtingen te geven, vragen te beantwoorden en reacties te ontvangen.

Tijdens de inloopbijeenkomst is een twintigtal bezoekers ontvangen. Deze hadden een heel verschillende achtergrond: van mede-ontwikkelaars in het gebied en huidige huurders op deze en naburige locaties, tot belanghebbenden en vertegenwoordigers van omringende bedrijven en organisaties, en algemeen geïnteresseerden.

Na afloop van het participatietraject is een participatieverslag opgesteld (bijlage 15).

**Betrokken maatschappelijke partners:**

In het kader van het vooroverleg is een Nota van Uitgangspunten betreffende het ontwerp TAM-omgevingsplan naar de betrokken instanties gezonden. De volgende instanties hebben gereageerd.

1. TenneT

TenneT heeft bij brief van 10 september 2025 aangeven kennis te hebben genomen van het plan en geen aanleiding te zien voor een reactie.

2. GasUnie

TenneT heeft bij brief van 10 september 2025 aangeven kennis te hebben genomen van het plan en geen aanleiding te zien voor een reactie.

3. TAC

Het TAC heeft bij brief van 11 september 2025 aangegeven kennis te hebben genomen van het plan en geen aanleiding te zien voor een reactie, omdat het plangebied buiten de Hoofdgroenstructuur ligt.

4. Fietsersbond

De Fietsersbond heeft bij brief van 17 september 2025 gereageerd op het plan. De Fietsersbond heeft de volgende twee opmerkingen gegeven:

1) Neem in de NvU op dat fietsparkeren door bewoners inpandig plaatsvindt. Dus een inpandige fietsenstalling, net als voor auto's;

2) Voor bezoekers moet een beperkt aantal fietsparkeerplekken komen rond de ingangen van de gebouwen. Liefst in de vorm van fietsnietjes.

*Reactie gemeente*

De gemeente dankt de Fietsersbond voor de reactie. Het fietsparkeren zal inpandig plaatsvinden. In de verdere uitwering van de planvorming wordt onderzocht of en waar een beperkt aantal fietsparkeerplekken wordt gerealiseerd.

5. Brandweer Amsterdam – Amstelland

De Brandweer heeft bij brief van 24 september 2025 gereageerd op het plan. De Brandweer concludeert dat de voorgenomen ontwikkeling invloed zal hebben op het verloop van een eventueel rampscenario. Geadviseerd wordt om bij de nadere uitwerking de volgende maatregelen te overwegen en de brandweer bij het vervolgtraject te betrekken:

- Voorlichting en risicocommunicatie voor de aanwezigen in het plangebied met betrekking tot de handelingsperspectieven bij de benoemde scenario's;

- Het formaat van de ramen aan de risicozijde functioneel zo klein mogelijk te houden en het treffen van maatregelen om rondvliegende glasscherven te beperken;
- Geoptimaliseerde plaatsing van kwetsbare en beperkt kwetsbare gebouwen;
- Entrees/(nood)uitgangen, welke aansluiten op bestaande infrastructuur en van de risicobron kunnen wegleiden; Een goede kierdichtheid van het bouwwerk om een gifwolkscenario te doorstaan;
- Het hanteren van de handreiking 'bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019'.

*Reactie gemeente*

De gemeente dankt de Brandweer op het advies. De voorgestelde maatregelen hebben niet direct betrekking op de planregels, maar zullen bij de verdere uitwerking van de planvorming worden betrokken.

1. Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft bij brief van 26 september 2025 gereageerd op het plan. De provincie wijst op de instructieregels uit de Omgevingsverordening NH2022 en met name op de Milieucontour Industrieterrein van Provinciaal Belang.

*Reactie gemeente*

De gemeente dankt de provincie voor de reactie. In de motivering van het TAM-omgevingsplan (paragraaf 7, 10, 11 en 12) is ingegaan op de instructieregels van de Omgevingsverordening NH2022. De gemeente hecht belang aan de industrie van provinciaal belang.

2. Waternet

Waternet heeft bij brief van 2 oktober 2025 geregeerd op het plan. Waternet in de eerdere fase van de planvorming opmerkingen gegeven op de notitie Duurzaamheid en klimaatadaptatie en het rapport weging van het waterbelang.

*Reactie gemeente*

De gemeente dankt Waternet voor de reactie. De opmerkingen op genoemde rapporten zijn verwerkt.

3. Prorail

Prorail heeft bij brief van 6 oktober 2025 gereageerd op het plan. Prorail merkt op dat bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, het belangrijk is voor een goede leefomgeving dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van het omgevingsplan vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten:

- Externe veiligheid
- Geluid
- Trillingen
- Omgevingsveiligheid
- Waterpeil/stabiliteit
- Windbeleving en windhinderrisico's
- Schaduwwerking
- Zonneparken / reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur

*Reactie gemeente*

De gemeente dankt Prorail voor de reactie. De genoemde milieuaspecten zijn in het kader van het TAM-omgevingsplan onderzocht. Deze staan de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

## 20.5 Verplaatsing Shurgard

Shurgard Nederland B.V. (hierna: Shurgard) exploiteert op de locatie Contactweg 30 A-C een opslagbedrijf met een omvang van circa 1.725 m² bvo. Deze bedrijfsruimte wordt gehuurd van Kroonenberg Groep B.V. (hierna: Kroonenberg). Het TAM-Omgevingsplan staat het bedrijfsmatig aanbieden van opslagruimte uitsluitend toe ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – opslagruimte' met maximaal 4.000 m² bvo. De locatie van deze functieaanduiding wijkt af van de huidige locatie van Shurgard. Het huidige gebruik van Shurgard op de huidige locatie wordt daarmee verplaatst (in juridische termen: wegbestemd). Voorafgaande aan het besluit tot wegbestemmen van deze bedrijfsfunctie op de huidige locatie heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden. Dat wordt als volgt toegelicht.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State mag bestaand legaal gebruik worden wegbestemd als (a) nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. In dat geval mag het bestaande legale gebruik onder het (b) overgangsrecht worden gebracht als (c) de raad aannemelijk maakt dat het gebruik op termijn zal worden beëindigd (zie bijvoorbeeld ABRvS 21 mei 2025, ECLI:NL:RVS:2025:2292 en ABRvS 7 mei 2025, ECLI:NL:RVS:2025:2052). Aan deze voorwaarden is voldaan.

*Gewijzigd planologisch inzicht en belangenafweging*

Het gewijzigd planologisch inzicht vloeit voort uit de Investeringsnota Sloterdijk 1 Zuid, in 2019 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam, waarin is besloten het bedrijventerrein Sloterdijk I Zuid te transformeren naar een hoogstedelijk woon-werkgebied met circa 4.700 woningen en circa 85.000 m² commerciële invulling. Deze transformatie vindt plaats tegen de achtergrond van de grote en urgente woningbouwopgave.

In de Woondeal Metropoolregio Amsterdam (MRA) van 15 maart 2023 is afgesproken dat in de periode 2022–2030 in totaal 171.200 woningen in de MRA moeten worden gerealiseerd. Het plangebied Sloterdijk I Zuid is daarin aangewezen als grote gebiedsontwikkeling die cruciaal is voor het behalen van deze doelstelling. Het TAM-Omgevingsplan maakt de realisatie mogelijk van maximaal 850 woningen in Blok I Zuid, die een onmisbare bijdrage vormen aan de gemeentelijke en regionale woningbouwopgave.

Het zwaarwegende algemeen belang bij de woningbouwopgave en de transformatie van een bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied gaat boven het belang van ongewijzigde voortzetting van de bedrijfsactiviteiten van Shurgard op de huidige locatie.

In het TAM-Omgevingsplan is voorzien in een alternatieve locatie voor de zelfopslagactiviteiten. Het aanbieden van een alternatieve locatie is geen noodzakelijke voorwaarde, maar in het kader van de gemaakte belangafweging is hier gewicht aan toegekend, zie ABRvS 7 mei 2025, ECLI:NL:RVS:2025:2052. Op grond van artikel 3.2, tweede lid, van de planregels is het bedrijfsmatig aanbieden van opslagruimte toegestaan ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – opslagruimte' met een maximale omvang van 4.000 m² bvo. Shurgard beschikt momenteel over circa 1.725 m² bvo en kan in de nieuwe situatie dus aanzienlijk meer ruimte benutten.

*Overgangsrecht*

Het huidige gebruik van Shurgard is onder het (gebruiks)overgangsrecht van artikel 23.6 van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam toegestaan tot de daadwerkelijke sloop. Shurgard hoeft haar bedrijfsvoering niet onmiddellijk te staken en kan haar opslagactiviteiten voortzetten totdat de sloop ten

behoeve van de herontwikkeling daadwerkelijk aanvangt.

*Aannemelijk dat beëindiging gebruik op termijn voldoende is verzekerd*

Het is aannemelijk dat het huidige gebruik van Shurgard op termijn daadwerkelijk zal worden beëindigd. De huurovereenkomst tussen Kroonenberg en Shurgard bevat een renovatieclausule. Op grond van deze clausule moet Shurgard een renovatie van het gehuurde gedogen. Onder renovatie wordt onder meer verstaan 'sloop' en 'vervangende nieuwbouw'. Om de verplaatsing af te dwingen, moet Kroonenberg een redelijk renovatievoorstel doen. Door Kroonenberg is aangegeven dat zij bereid om een renovatievoorstel te doen.

Daarnaast kan betoogd worden dat aannemelijk is dat het gebruik op termijn eindigt, omdat de huurovereenkomst van tussen Kroonenberg en Shurgard in ieder geval afloopt in 2040.

*Toepassing*

Op grond van het bovenstaande is een belangenafweging gemaakt tussen de bestaande planologische rechten van Shurgard en de ontwikkeling van Blok 1 Zuid. Uit deze belangenafweging volgt dat het wegbestemmen (of verplaatsen) van Shurgard de uitvoerbaarheid van het TAM-omgevingsplan niet in de weg staat.