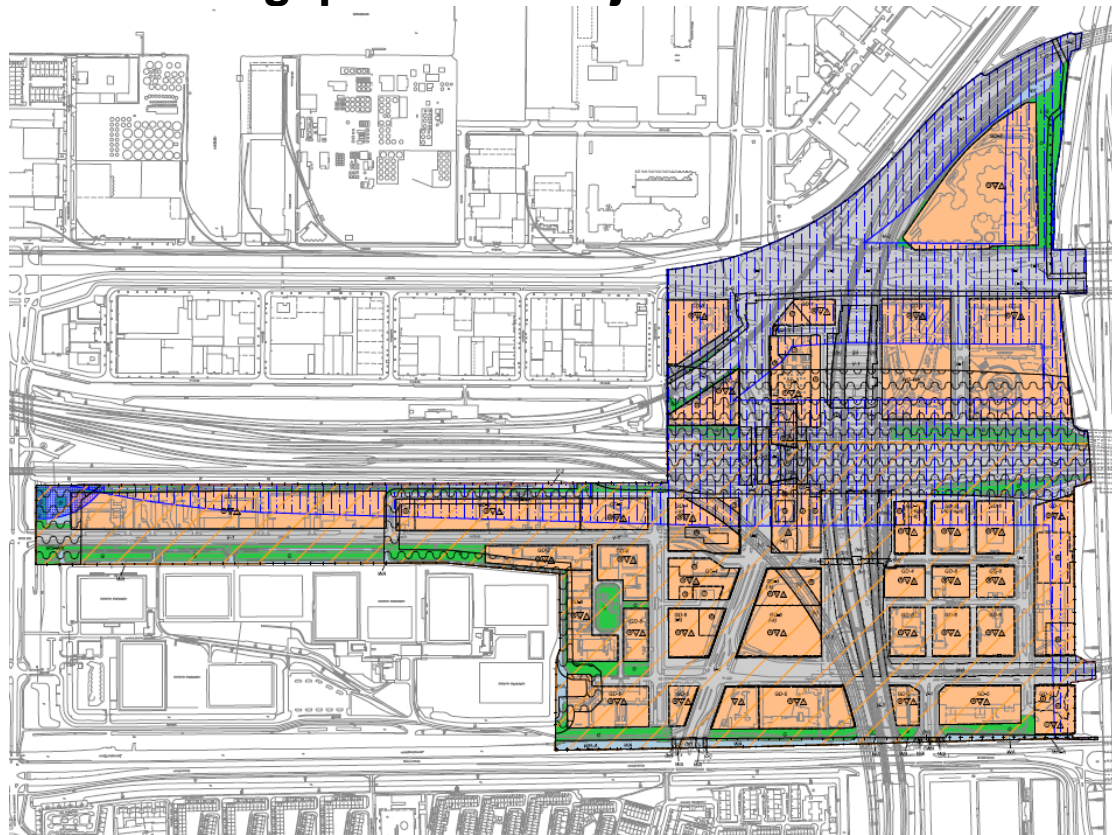


Nota van beantwoording zienswijzen

bestemmingsplan Sloterdijk



Het ontwerpbestemmingsplan Sloterdijk heeft met ingang van 3 januari 2013 voor de duur van zes weken (t/m 13 februari 2013) voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zijn tien zienswijzen ingediend.

Negen zienswijzen zijn binnen de bovenbedoelde termijn verzonden. Er wordt hieronder op de zienswijzen ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn als bijlage opgenomen.

Adressant 1.

Adressant onderschrijft de doelstelling van het ontwerp bestemmingsplan waar het gaat om de diversificatie van het stationsgebied, maar kan zich niet vinden in de beperkingen die in het ontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen wat betreft de maximale oppervlakte van het stationsgebouw, de maximale oppervlakte aan stationsgebonden voorzieningen in het algemeen en van detailhandel in het bijzonder.

Het ontwerp bestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met de uitbreidingsplannen voor het stationsgebouw, en in verband daarmee de toevoeging van commerciële ruimte, en de aard van de stationsvoorzieningen.

Stationsgebonden voorzieningen

De commerciële ruimten van het stationsgebouw Sloterdijk worden verhuurd aan een aantal retailers en dienstverleners. Adressant interpreteert het ontwerp bestemmingsplan zo dat alle bestaande typen exploitaties in het stationsgebouw zijn toegestaan binnen de functies detailhandel, horeca I, horeca IV en dienstverlening. Adressant gaat er van uit dat deze functies naar zijn aard wordt aangemerkt als stationsgebonden voorzieningen.

In het ontwerp bestemmingsplan is echter niet aangegeven wat onder stationsgebonden voorzieningen wordt verstaan: een definitie hiervan ontbreekt in de planregels. Als de raad meent dat iedere exploitatie afzonderlijk (volledig) stationsgebonden – uitsluitend gericht op reizigers – moet zijn, dan ligt het volgens adressant voor de hand dat in het bestemmingsplan wordt aangegeven wat hieronder wordt verstaan en welke ruimtelijke overweging die beperking noodzakelijk maakt.

Beantwoording

De eigenaar van het station heeft aangegeven dat een bepaald oppervlak aan voorzieningen noodzakelijk is voor een goede exploitatie van het station. Uit het advies van de commissie winkelplanning komt echter naar voren dat het ongeclausuleerd toestaan van extra voorzieningen kan leiden tot leegstand in het gebied en aangrenzende gebieden. Om toch tegemoet te komen aan de wens van de eigenaar is gezocht naar een vorm van voorzieningen die deze onwenselijke effecten niet heeft. Hiertoe is het begrip stationsgebonden voorzieningen opgenomen. Hiermee kan namelijk onderscheid worden gemaakt in de te bedienen klanten. Dit is van belang omdat de vraag naar voorzieningen van reizigers onafhankelijk bestaat van de lokale vraag naar voorzieningen. Uit het advies van de commissie winkelplanning blijkt dat de lokale vraag en daarmee draagkracht voor voorzieningen onvoldoende is voor het totaal opgenomen aantal voorzieningen in de bestemming. Mede bezien vanuit het voorkomen van leegstand van detailhandel, horeca en aanverwante functies in het gebied Sloterdijk, Bos en Lommerplein en Plein 40-45, is het daarom noodzakelijk de voorzieningen op het station zo in te richten dat deze onafhankelijk van het lokale draagvlak kunnen bestaan, zodat het risico op leegstand in de detailhandel, horeca en aanverwante voorzieningen in Amsterdam zo klein mogelijk wordt gehouden. Volledigheidshalve is het begrip 'stationsgebonden voorzieningen' in de regels opgenomen.

Programma stationsvoorzieningen

In het ontwerp bestemmingsplan is voor het station een maximale oppervlakte van 5.750 m² opgenomen. Volgens de berekeningen van adressant past de bestaande oppervlakte van het stationsgebouw (van 5.800 m²: inclusief het metrostation, maar nog exclusief het Hemboogstation) niet in het plan. Daarnaast is geen rekening gehouden met de geplande uitbreiding van het station. De plannen voor de uitbreiding van het station omvatten circa 1200 m² met daarbinnen tot 600 m² extra aan detailhandel en horeca.

Beantwoording

Vrijwel alle voorzieningen (spoor, station, etc.) voor de spoorwegen zijn geregeld binnen de bestemming Verkeer - 2. Voor het station is binnen deze bestemming een maximale oppervlakte opgenomen van 5.750 m². Naar aanleiding van de zienswijze zal een oppervlakte van 5.800 m² gehanteerd worden.

De Hemboog ligt binnen de bestemming Verkeer - 2, waar alle voorzieningen t.b.v. spoorwegen zijn toegestaan en binnen de bestemmingen Gemengd 4 en Gemengd 6. Binnen de bestemmingen Gemengd 4 en Gemengd 6 is de functieaanduiding 'verkeer' opgenomen. In de regels (bouwwerken, geen gebouwen zijnde) is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' spoorbruggen met bijbehorende spoorweginvoorzieningen ten behoeve van het treinverkeer zijn toegestaan. De voorzieningen van de Hemboog passen binnen deze bestemmingen. De entree/ toegang tot het perron van de Hemboog is echter niet in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. De entree/toegang tot de Hemboog is gelegen binnen de bestemming Gemengd 4. De binnen de bestemming Gemengd 4 opgenomen aanduiding 'verkeer' is vergroot zodat de entree/toegang van de Hemboog hierbinnen past. In artikel 6.2.1. van de regels (gebouwen) is toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' gebouwen zijn toegestaan t.b.v. het openbaar vervoer.

De gevraagde uitbreiding van het station vindt plaats op het Orlyplein. Het Orlyplein heeft de bestemming Verkeer 1. Voorzieningen t.b.v. het treinverkeer zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Een deel van het Orlyplein heeft in het ontwerp bestemmingsplan de functieaanduiding 'openbaarvervoerstation' (ovs) gekregen. In de regels van de bestemming Verkeer - 1 is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'openbaarvervoerstation' stationsgebouwen en stationsgebonden voorzieningen zijn toegestaan. De maximale bouwhoogte van het station ter plaatse van de aanduiding 'openbaarvervoerstation' mag niet meer bedragen dan 26 meter en de maximale oppervlakte mag niet meer bedragen dan 1.250 m².

Om meer eenduidigheid in het bestemmingsplan te krijgen is de uitbreiding van het station opgenomen binnen Verkeer 2, waarbinnen tevens het station Sloterdijk is opgenomen. Dit betekent dat het deel op de verbeelding waar de uitbreiding van het station is voorzien niet meer de bestemming Verkeer 1 met de aanduiding 'ovs' heeft, maar is gewijzigd in de bestemming Verkeer 2. In artikel 11 worden alle regels die betrekking hebben op de uitbreiding van het station en het toestaan van stationsgebonden voorzieningen verwijderd. In de regels (artikel 11.2.1 onder a) wordt de uitbreiding van het station opgeteld bij de bestaande oppervlakte van het station.

Aan de gevraagde uitbreiding van het station met circa 1200 m² kan op dit moment niet volledig tegemoet worden gekomen. De afspraken waar naar verwezen wordt zijn in het kader van de inmiddels opgezegde samenwerkingsovereenkomst tot stand gekomen. Nu deze overeenkomst is opgezegd zijn daarmee ook de afspraken komen te vervallen. Dit houdt echter niet in dat de gevraagde uitbreiding op voorhand als onwenselijk wordt gezien, zij kan echter in het kader van dit bestemmingsplan niet volledig mogelijk worden gemaakt. Bij het ontbreken van afspraken tussen partijen kan niet meer uitbreiding worden toegestaan dan 999 m² van het station omdat het anders een bouwplan wordt in de zin van artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.2.1 Bro welke afspraken over het verhaal van de kosten van de grondexploitatie vereist. Op het moment dat over deze elementen afspraken zijn gemaakt en de uitbreiding verantwoord is door adressant kan de uitbreiding in een afzonderlijke procedure mogelijk gemaakt worden.

Het plan is aangepast om een uitbreiding van 999 m² mogelijk te maken. Dit betekent een maximale oppervlakte van 6.799 m² (bestaand 5.800 m² + uitbreiding 999 m²). De oppervlakte in artikel 11.2.1 onder a is verhoogd naar 6.799 m².

De uitbreiding van de commerciële ruimten is een noodzakelijke financiële voorwaarde voor de verbouwing en uitbreiding van het station. In het plangebied Sloterdijk mag, op advies van de commissie winkelplanning, maximaal 5.200 m² bvo aan detailhandel gevestigd worden. Dit is inclusief de reeds bestaande detailhandel in station Sloterdijk van circa 800 m² bvo. Deze 800 m² bvo is in onderhavig bestemmingsplan vergroot naar 1000 m² bvo.

Adressant geeft aan dat nu in het station aanwezig is:

- 976 m² bvo detailhandel*
- 80 m² bvo horeca I*
- 486 m² bvo horeca IV*
- 267 m² bvo dienstverlening*

De uitbreiding voor detailhandel zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan is dus zeer minimaal te noemen.

Ook gaat de regeling in het ontwerp bestemmingsplan er aan voorbij dat een groot deel van de voorzieningen op het station een mengvorm is van detailhandel en horeca. De voor stations zo kenmerkende 'to go retail'. Adressant deelt de interpretatie dat Albert Heijn To Go en Broodzaak geen horeca is maar detailhandel. Maar moet dan constateren dat de bestaande b.v.o. aan detailhandel waarschijnlijk niet geheel positief is bestemd en dat de toevoeging van detailhandel al helemaal niet mogelijk is.

De motivering van het maximum aan detailhandel van 1000 m² bvo is gebaseerd op het gemeentelijk beleid dat de verschillende winkelcentra in Amsterdam niet mag concurreren. Dat beleid mag echter niet als motivering worden gebruikt, omdat een bestemmingsplan niet mag worden aangegrepen om concurrentieverhoudingen te regelen. Er zullen ruimtelijke relevante argumenten aanwezig moeten zijn om aan de maximale bvo detailhandel beperkingen te stellen. Verwezen wordt naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 7 november 2012 (201203450/1/R1).

Beantwoording

Mede naar aanleiding van de zienswijze is gekeken naar de mogelijkheden voor detailhandel in het station. Het toestaan van meer detailhandel in het gehele plangebied is niet direct mogelijk wegens de potentieel versturende effecten op de nabijgelegen winkelcentra zoals ook blijkt uit het advies van de winkelplanningscommissie. Wel is het mogelijk om zonder het maximum in het plangebied te verhogen, de ruimte voor detailhandel in het station te vergroten naar 1.500 m². Voor de goede orde wordt erop gewezen dat het totaal maximum van 5.200 m² voor het gehele plangebied onverkort blijft gelden. Naast het vergroten van de ruimte voor detailhandel in het station met 500 m², wordt tevens de ruimte voor alle stationsgebonden voorzieningen in totaal verhoogd met 500 m² (totaal 2.500 m²).

Adressant ziet geen reden om de geplande uitbreiding van het stationsgebouw en de noodzakelijke toevoeging van commerciële ruimten daarbinnen, niet toe te staan. Het bestemmingsplan zou ten minste de volgende afmetingen moeten toestaan:

- de maximale oppervlakte van het station mag niet meer bedragen dan 6.500 m² of zo veel als met het in 2012 onderschreven plan als "station" wordt gerekend.
- de totale maximale oppervlakte van stationsvoorzieningen binnen de bestemmingen Verkeer – 1 en Verkeer – 2 gezamenlijk niet meer mag bedragen dan 2.500 m² bvo, waarvan maximaal 1.500 m² bvo detailhandel.

Beantwoording

- *De uitbreiding van het station is gedeeltelijk meegenomen in het bestemmingsplan. In totaal is voor het station een maximale oppervlakte opgenomen van 6.799 m² (bestaande + nieuwbouw op Orlyplein).*
- *Het bestemmingsplan is aangepast (vergroten aanduidingsvlak met aanduiding 'verkeer') zodat de entree van de Hemboog positief is bestemd binnen de bestemming Gemengd 4.*
- *Ingestemd kan worden met een verhoging van de maximale oppervlakte aan voorzieningen en de maximale oppervlakte voor detailhandelsvoorzieningen. Het ontwerp bestemmingsplan is aangepast. De maximale oppervlakte aan voorzieningen is gewijzigd naar 2.500 m² en de oppervlakte voor detailhandelsvoorzieningen is gewijzigd naar 1.500 m².*

Supermarkt

Adressant wijst op een mogelijk onbedoelde beperking in het ontwerp bestemmingsplan door slechts één supermarkt toe te staan in het plangebied en wel ten behoeve van de te realiseren woningen. Het is adressant niet duidelijk of de bestaande retailformule Albert Heijn To Go of een daarmee vergelijkbare formule, hieronder wordt begrepen. In dat geval zou deze voorzieningen zijn "wegbestemd". Adressant gaat er van uit dat dit niet het geval is, maar ziet graag dat de raad zich hierover expliciet uitlaat, bij voorkeur in de planregels zelf.

Beantwoording

In het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen dat maximaal 1 supermarkt is toegestaan van maximaal 1000 m². Deze supermarkt is alleen toegestaan indien (studenten)woningen in het plangebied gerealiseerd worden. Het is niet de bedoeling dat de retailformule Albert Heijn To Go met deze regel wegbestemd wordt. Aan artikel 19.1 lid h, onder 2 is toegevoegd dat stationsgebonden voorzieningen in de vorm van een supermarkt een uitzondering is op de in dit artikel gestelde regel van het toestaan van maximaal 1 supermarkt.

Adressant 2.

Stadsdeel West wil graag meegeven dat in de uitwerking rekening moet worden gehouden met het parkeerbeleid; de voorgenomen parkeerplannen vanuit Centrale Stad d.d. 6 november 2012 (Parkeerplan Amsterdam) en van stadsdeel West d.d. 18 december 2012 (Slimmer Reizen in West, Ringparkeren).

Parkeerbeleid en voorgenomen plannen

Het Parkeerplan Amsterdam bestaat uit drie doelstellingen: minder parkeerplaatsen op straat, minder zoektijd/ onnodige autokilometers en kortere wachtlijsten. Voorgestelde oplossingen zijn beter benutten bestaande gemeentelijke commerciële garages, belonen van bewuste parkeerders op P+R locaties en belonen van mensen die hun parkeervergunning inleveren. In 2011 is het vernieuwde P+R- beleid vastgesteld. De opgave betreft het uitbreiden van het aantal P+R plekken van 2200 naar 8800 voor bezoekers van de stad.

Eén van de uitbreidingslocaties is de bestaande P+R voorziening naast station Sloterdijk, waarvoor een postzegelplan is opgesteld. In dit plan is het aantal parkeerplaatsen verruimd naar 750. De wens is om deze P+R plekken niet enkel voor bezoekers maar ook voor vergunninghouders beschikbaar te stellen.

Het parkeerplan van stadsdeel West heeft als doel om meer ruimte op straat te realiseren, de bereikbaarheid te vergroten en de leefbaarheid te verbeteren. Daarvoor wil het stadsdeel op termijn 1500 bewoners verleiden hun auto aan de ring te zetten, waarvan 500 plekken in de omgeving van Station Sloterdijk met al zijn trein-, metro-, tram- en busaansluitingen.

Het ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in 750 parkeerplaatsen in de openbare ruimte (binnen de bestemmingen Verkeer -1 en Verkeer -2). In artikel 10.3 e en 11.3 e van de regels is een verkeerde verwijzing opgenomen. Er wordt niet verwezen naar de P+R naast het station zoals deze op de plankaart is opgenomen met de nadere aanduiding 'parkeerterrein'.

Stadsdeel West zou graag de mogelijkheid zien dat een (ring)parkeervoorziening mogelijk wordt gemaakt;

- Aanpassing van de verwijzing in artikel 10.3 lid e en 11.3 lid e van de regels naar de aanduiding 'parkeerterrein' waarbij maximaal 750 parkeerplaatsen zijn toegestaan in gebouwde als ongebouwde parkeervoorzieningen.
- Via een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid in artikel 3 t/m 8 van de regels .
Tekstvoorstel:
Artikel 3 t/m 8; met een omgevingsvergunning af te wijken van de genoemde bestemmingsomschrijving ten behoeve van het realiseren van een bouwwerk voor het op afstand parkeren van parkeervergunninghouders uit de gemeente Amsterdam.
- Een tekstuele wijziging in hoofdstuk 6.6 parkeren van de toelichting onder de kop transferium Sloterdijk. Tekstvoorstel:

Op het Piarcoplein is inmiddels een transferium voor Park en Ride gerealiseerd, die ook kan worden bezet ten behoeve van parkeren op afstand voor parkeervergunninghouders uit de gemeente Amsterdam, het zogenaamde ringparkeren. De parkeervoorzieningen hier kunnen voor erg drukke momenten als reserve opvang worden gebruikt. In dit bestemmingsplan worden in totaal 750 parkeerplaatsen voor parkeren op afstand oftewel ringparkeren en P+R mogelijk gemaakt.

Beantwoording

- *De verkeerde verwijzing in de artikelen 10.3 lid e en 11.3 lid e is aangepast en verwijst nu naar de parkeervoorzieningen van de P+R (artikel 10.2.1 onder b en 11.2.1 onder e).*

- *In artikel 3 t/m 8 (Gemengd 1 t/m 6) van het bestemmingsplan is opgenomen welke functies binnen de bestemmingen mogelijk zijn, met de daarbij behorende gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen. De realisatie van parkeervoorzieningen is mogelijk mits deze geen zelfstandige functie hebben.*

Wanneer zelfstandige parkeergarages in het plangebied mogelijk worden gemaakt, heeft dit gevolgen voor de verkeersintensiteiten/ stromen. Dit is niet meegenomen in het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan. Gelet op het belang voor de actualisatie van bestemmingsplannen voor 1 juli 2013 en de belangen van de andere betrokken partijen in het gebied, komt het verzoek voor het mogelijk maken van zelfstandige parkeervoorzieningen in het plangebied in een zeer laat stadium. Onduidelijk is om hoeveel parkeervoorzieningen het gaat en om hoeveel parkeerplekken in totaal. Het is in deze fase van het planproces niet mogelijk tijdig een onderzoek beschikbaar te hebben over de haalbaarheid van de realisatie van zelfstandige parkeervoorzieningen in het plangebied. In overleg met stadsdeel West kan gekeken worden naar de mogelijkheden en haalbaarheid voor de realisatie van zelfstandige parkeergarages in het plangebied. Dit zou dan bij aparte planherziening of omgevingsvergunning verantwoord kunnen worden.

- *Het gebruik van een P+R door parkeervergunninghouders op afstand is niet via het bestemmingsplan afdwingbaar. Dit zou eventueel in overleg met de exploitant gergeld kunnen worden. De Dienst IVV exploiteert de P+R op het Piarcopelein, inmiddels is overleg tussen stadsdeel West en IVV over de P+R in gang gezet.*

Adressant 3.

Adressant maakt bezwaar tegen de voorgenomen planvorming in het kader van het bestemmingsplan Sloterdijk. In 2009 is een convenant gesloten tussen de gemeente Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de bedrijven Cargill, Amfert en Eggerding. Doel hiervan was om een geschil over woningbouw op de NDSM-werf te voorkomen. Middels het convenant zijn afspraken gemaakt die alle partijen in staat stelt de door hen gewenste ontwikkelingen zo goed mogelijk te realiseren.

Adressant heeft mede op grond van de nadere uitwerking van het convenant afspraken aanzienlijke investeringen gedaan om de geuruitwerp verder te reduceren. Door de voorgenomen functiewijzigingen in het plangebied neemt de kans op geurklachten toe en wordt de kans vergroot dat de leefsituatie feitelijk niet te zijn verbeterd. Bovendien is bij het beoordelen van de geursituatie slechts een selectie van bedrijven in ogenschouw genomen.

Beantwoording

In het geuronderzoek is de gecumuleerde geurbelasting van de bedrijven samen beoordeeld. De situatie van Cargill is beoordeeld met de nieuwe filterinstallatie. Ten gevolge van alleen Cargill is de geurbelasting ter hoogte van het plangebied relatief laag, wanneer deze wordt vergeleken met die bij de woningen in Tuindorp Oostzaan en de Spaarndammerbuurt. Deze laatstgenoemde locaties zijn als de referentiepunten voor de vergunning gekozen. Sloterdijk ligt op circa 2,5 km afstand van Cargill Soja, terwijl het referentiepunt in de Spaarndammerbuurt op 1,5 km is gelegen. De te verwachten hinder ten gevolge van Cargill Soja is in het plangebied ondergeschikt aan die bij de dichterbij gelegen woongebieden.

Het ondertekende convenant bevat een "Pas op de plaats" contour waarin staat aangegeven binnen welk gebied tot 2024 geen formele planvorming zal plaatsvinden. Geconstateerd wordt dat het bestemmingsplan Sloterdijk voor een belangrijk deel binnen de contouren van "Pas op de plaats" is geprojecteerd. Dit is strijdig met de afspraken uit het convenant. Op grond van de afspraken gemaakt in het kader van het convenant kan geen planvorming plaatsvinden binnen de contouren van "Pas op de plaats 2024".

Beantwoording

De in het convenant opgenomen "Pas op de plaats contour" wordt in het zuiden begrensd door de Basisweg en de Transformatorweg. Slechts een klein deel van het plangebied Sloterdijk valt binnen deze contour. Dit betreft het 'Cordarespand', Basisweg 10. In het convenant is opgenomen dat de komende 15 jaar overheden pas op de plaats maken voor woningbouwplannen gelegen binnen de contouren van het convenant.

In het bestemmingsplan Sloterdijk wordt woningbouw mogelijk gemaakt ten zuiden van het spoorlijn Amsterdam-Haarlem. Dit deel van het plangebied ligt buiten de "Pas op de plaats contour".

Adressant 4.

Adressant is van mening dat in de onderbouwing van het voorliggend bestemmingsplan onvoldoende is aangetoond dat de aan adressant vergunde milieuruimte wordt gewaarborgd/gerespecteerd. Door uitvoering van onderhavig plan zou de bedrijfsvoering worden geschaad.

Geluid: zonemodel

In het bestemmingsplan is voor de berekening van de geluidsbelasting van het gezoneerde industrieterrein Westpoort gebruik gemaakt van het 'opgevolde huidige saneringsmodel' dat in samenwerking met de provincie is opgesteld. De status van dit model is onduidelijk. Onduidelijk is of dit rekenmodel uitgaat van de volledige benutting van de geluidsruijnte. Onduidelijk is hoe het saneringsmodel zich verhoudt tot de oorspronkelijke geluidszone. Het is niet duidelijk hoe de 50 dB(A)-contour uit dit model zich met de destijds vastgestelde geluidzone verhoudt. Om die reden is in het bestemmingsplan onvoldoende aangetoond dat de geluidsbelasting vanwege industrielawaai juist is verdisconteerd en daarmee de geluidruimte voor de industrie voldoende wordt gerespecteerd. Het plan dient op dit punt aangevuld te worden.

Beantwoording

Van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn drie kaarten verkregen met daarin de 55 dB(A) en 50 dB(A) saneringscontouren en contouren die zijn bepaald met het bronnenmodel waarmee M+P heeft gerekend (op 5, 20 en 30 meter hoogte). Uit deze kaarten blijkt dat het 'opgevolde huidige saneringsmodel' conservatiever van aard is dan het model dat is gebruikt bij de sanering. De genoemde kaarten met de contouren zijn opgenomen in het aangepaste akoestisch onderzoek.

Geluid: juridische verankering

De juridische verankering t.a.v. geluid is onvolledig. Per kavel is de geluidsbelasting in kaart gebracht en aangegeven wat de eventuele maatregelen zijn die noodzakelijk zijn om een bepaalde bestemming mogelijk te maken. Maatregelen zijn bepaald voor de contouren van bestaande bouw (en niet per kavel). De bestemming is vastgelegd per kavel. Er lijken geen voorschriften verbonden aan nieuwbouw die weliswaar binnen kavels maar buiten de bestaande gebouwcontouren plaats zou kunnen vinden. Het plan dient op dit punt aangepast te worden.

Beantwoording

Voor de kavels met bestaande bouw zijn inderdaad alleen berekeningen uitgevoerd op de gevels van de bestaande gebouwen. Er is geen rekening gehouden met nieuwbouwmogelijkheden naast de bestaande gebouwen op een kavel of met sloop en nieuwbouw. Er zijn nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd die tevens de gehele kavel betreffen. Het akoestisch onderzoek is aangepast. Het besluit hogere waarden wordt op dit punt aangepast. Het gewijzigde akoestisch onderzoek met aangepaste berekeningen is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Milieuruimte

In het ontwerp bestemmingsplan wordt niet inzichtelijk gemaakt welke milieuruimte momenteel op basis van het vigerend bestemmingsplan voor Westpoort beschikbaar is en in hoeverre het voorliggend plan conflicteert met deze milieuruimte. Aan de hand van de bestemde bedrijfs categorieën en bijbehorende richtafstanden dient dit in beeld gebracht te worden en dienen eventuele ruimtelijke consequenties gemotiveerd te worden. Alleen op

basis hiervan ontstaat inzicht in hoeverre het voorliggend bestemmingsplan (mogelijk) conflicteert met de milieuruimte van het industriegebied. En daarmee inzicht in de consequenties van de transformatie. Het ontwerp bestemmingsplan dient op dit punt aangevuld te worden.

Beantwoording

In de afgegeven milieuvergunning voor VCK staat vermeld dat binnen deze inrichting (stuk-) goederen worden op- en overgeslagen die per schip, per as, of per spoor worden aangevoerd en vervolgens per schip, per as, of per spoor worden afgevoerd. Conform de handreiking "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, kan VCK worden gekwalificeerd als cat. 4.2 inrichting met SBI 2008 code: 52241: Laad-, los- en overslagbedrijven ten behoeve van zeeschepen, nummer 3 (overslag erts en mineralen), met een maximale afstand voor milieuaspecten van 700 m, uitgaande van een omgevingstype gemengd gebied. Geluid is hierbij bepalend voor de maximale afstand. Het gedeelte van het plan, waar geluidsgevoelige bestemmingen zijn voorzien, heeft een minimale afstand tot de terreingrens van VCK van 900 meter. Hieruit volgt dat een goede ruimtelijke ordening wat dit betreft is gewaarborgd.

Adressant 5.

Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland is wegbeheerder van de nabij het plangebied gelegen rijksweg A10, A5 (Westrandweg) en N200. Het is voor Rijkswaterstaat niet duidelijk wat de effecten van het bestemmingsplan zijn op de nabijgelegen rijkswegen. In het verkeersonderzoek staan deze effecten niet expliciet omschreven, hoewel de figuren in bijlage 6 van het onderzoek laten zien dat er als gevolg van het plan een toename van verkeer is op de rijkswegen.

Daarbij is niet duidelijk welke uitgangspunten voor de analyse van verkeerseffecten op de rijkswegen zijn gebruikt en uit welk verkeersmodel de gegevens afkomstig zijn.

Verzocht wordt in overleg te treden met Rijkswaterstaat Noord-Holland voor afstemming over de invoergegevens en alsnog duidelijk te maken wat de effecten van het plan Sloterdijk zijn op de rijkswegen.

Beantwoording

De verkeerscijfers voor de rijkswegen zoals opgenomen in bijlage 8 van het rapport 'Verkeersonderzoek bestemmingsplan Teleport (DIVV, 23 april 2012) zijn door Rijkswaterstaat Noord-Holland aan DIVV verstrekt (e-mail Verkeersloket Noord-Holland d.d. 10 februari 2012), en afkomstig uit het NRM West 2011. Dit betreft de autonome situatie. Voor het planscenario is het planeffect (verschil plan-autonoom) zoals met het Amsterdamse verkeersmodel GenMod berekend hierbij opgeteld. Dit planeffect kan ook een daling veroorzaken. De effecten van het nieuwe bestemmingsplan Teleport op de intensiteiten op de Rijkswegen A10 en de A5 (Westrandweg) zijn nihil. Op de Westrandweg is er sprake van een geringe daling van de intensiteiten van 100 motorvoertuigen per etmaal op doorsnedeniveau. Op de doorsnede van de A10 nabij het Teleport-gebied is de intensiteitsafname eveneens gering: 400 motorvoertuigen per etmaal. Dit zijn afnames van minder dan 1%. Op de N200 is wel een kleine toename van 700 motorvoertuigen per etmaal op doorsnedeniveau te zien als gevolg van het plan, een toename van circa 3%. De capaciteit van de N200 is echter ruimschoots toereikend om dit op te vangen. De toelichting is op dit punt verduidelijkt.

Adressant 6.

Op basis van het ontwerp bestemmingsplan hebben de panden Heathrowstraat 3 en 5 de bestemming Gemengd 5. Het pand Naritaweg 12 heeft de bestemming Gemengd 2. Op dit moment staan de panden Heathrowstraat 3 en 5 geheel leeg en het pand Naritaweg 12 staat voor meer dan 50% leeg.

De verruiming van de gebruiksmogelijkheden in het ontwerp bestemmingsplan betekent een vergroting van de exploitatiemogelijkheden van de panden. Echter deze verruiming leidt niet tot een optimaal gebruik van deze panden.

Heathrowstraat 3 en 5

Voor het pand Heathrowstraat 3 wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een woonbestemming in het licht van het Kluswonen-project. Voor het pand Heathrowstraat 5 loopt op dit moment een procedure voor de realisatie van een schoolbestemming, echter zolang dit voornemen nog niet onherroepelijk zijn beslag heeft gekregen, is de wens voor dit pand een woonbestemming open te houden.

Voor deze panden wordt verzocht tevens de functie wonen en short stay mogelijk te maken (Gemengd 6).

Beantwoording

Voor het bestemmingsplan Sloterdijk is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd, waarin is onderzocht op welke locaties in het plangebied woningbouw en andere geluidgevoelige functies gerealiseerd kunnen worden. Uit dit onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting van de Haarlemmerweg en A10 te hoog is om langs deze wegen geluidgevoelige functies te vestigen.

Het haalbaarheidsonderzoek heeft er toe geleid geen geluidgevoelige functies langs de Haarlemmerweg en A10 in het bestemmingsplan mogelijk te maken.



wegverkeerslawaai rijkswegen geluidsbelasting op 5 m hoogte in dB

Voor het pand Heathrowstraat 5 is middels een apart akoestisch onderzoek en onderzoek naar de geluidwering van de gevels aangetoond dat de vestiging van een school, met realisering van een dove gevel, in dit pand mogelijk is.

De gemeente Amsterdam staat er voor open om initiatieven met geluidgevoelige functies in de strook langs de Haarlemmerweg toe te staan, indien middels akoestisch onderzoek en de te nemen maatregelen aan het pand is aangetoond dat dit mogelijk is. Voor onderwijs gelden andere geluidsnormen dan voor woningen. Aan woningbouwinitiatieven langs de Haarlemmerweg wordt medewerking verleend, indien aangetoond is dat dit vanwege de geluidsbelasting mogelijk is en een aanvaardbaar woonklimaat gerealiseerd kan worden. In de zienswijze is geen akoestisch onderzoek naar voren gebracht die aantoont dat woningbouw in de panden Heathrowstraat 3 en 5 mogelijk is. Het verruimen van de bestemming van deze panden zal dan ook niet meegenomen worden bij de vaststelling van dit bestemmingsplan.

De Haarlemmerweg is een rijksweg. Voor rijkswegen gelden andere geluidsnormen dan voor lokale stedelijke wegen. In overleg met Rijkswaterstaat wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het afwaarderen van de Haarlemmerweg ten hoogte van het plangebied. In het bestemmingsplan is binnen de bestemming Gemengd 5 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, die woningbouw binnen deze bestemming mogelijk moet maken, indien de status van rijksweg is omgezet naar een stadsweg. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, zodat bij statuswijziging van de Haarlemmerweg, woningbouw zo spoedig mogelijk langs de Haarlemmerweg mogelijk kan worden gemaakt.

Naritaweg 12

Voor het pand Naritaweg 12 wordt verzocht tevens de functies wonen, short stay, extended stay, hotels en detailhandel mogelijk te maken (Gemengd 6).

Beantwoording

De realisatie van woningen (short stay is onderdeel van het wonen) is in het pand Naritaweg 12 vanwege de geluidsbelasting vanwege het railverkeerslawaai en industrielawaai Westpoort niet mogelijk. Vanwege het industrielawaai wordt de maximale ontheffingswaarde op alle gevels van het pand overschreden.



railverkeerslawaai geluidsbelasting op 5 m hoogte in dB



industrielawaai Westpoort geluidsbelasting in dB(A) op 5 m hoogte

- **groen:** voldoet aan grenswaarde
- **geel:** hoger dan grenswaarde, maar lager dan maximale ontheffing
- **rood:** hoger dan maximale ontheffingswaarde

De te hoge geluidsbelastingen vanwege het industrielawaai hebben er toe geleid geen geluidgevoelige functies toe te staan langs de Naritaweg.

Hiernaast is in de visie voor het gebied van belang dat de verkleuring van de functies in hoofdzaak is verbonden aan de bestemming wonen zodat in de woongebieden er een diversificatie en verlevendiging optreedt hetgeen bijdraagt aan de beoogde ruimtelijke kwaliteiten in het gebied. Dit geldt in het bijzonder voor de functies hotel, extended stay en detailhandel nu deze de meeste overeenkomsten kennen dan wel synergie opleveren met de functie wonen.

De noodzaak voor verruiming van de opgenomen bestemming is groot, nu de economische tijden zijn veranderd. Met een flexibelere, ruime bestemming, kan ingespeeld worden op de concrete huisvestingsbehoeften in de markt en kan (dreigende) leegstand op de locaties worden tegengegaan.

Onduidelijk is op welke wijze de gemeente haar keuzes heeft gemaakt in het al dan niet toekennen van bepaalde bestemmingen op de locaties. Voor zover een woonbestemming om geluidstechnische redenen niet haalbaar wordt geacht, wordt verzocht de overwegingen dienaangaande specifieker toe te lichten ten aanzien van de locaties Heathrowstraat 3 en 5 en Naritaweg 12.

Beantwoording

Zie voor het niet toestaan van woningbouw vanwege het railverkeerslawaai, industrielawaai en wegverkeerslawaai, in de panden Heathrowstraat 3 en 5 en Naritaweg 12, voorgaande beantwoording.

In de haalbaarheidsstudie zijn tevens de beperkingen vanuit het wettelijk kader voor de verschillende bronnen tezamen weergegeven.



op hoogte 5 m

Hieruit blijkt dat bij vrijwel alle gevels van de betreffende panden de maximale ontheffingswaarde overschreden wordt. Daarbij volgt uit het geluidbeleid van Amsterdam dat op woningniveau bij toepassing van een dove gevel minimaal één geluidsluwe gevel aanwezig moet zijn. Dat is in onderhavig geval niet mogelijk.

Benadrukt wordt dat het onder de huidige economische omstandigheden noodzakelijk is om een nadere ruimtelijke afweging te maken en de belangen in dat verband opnieuw af te wegen. Niet valt in te zien dat de ruime bestemming (Gemengd 6) op één locatie aanvaardbaar wordt geacht, terwijl op andere locaties in de directe nabijheid daarvan een aanzienlijke beperking is doorgevoerd. Dit geldt met name voor locaties waar de bestemmingen niet op milieutechnische belemmeringen stuiten. Onduidelijk is waarom deze beperkingen zijn aangebracht. Dit klemt nu met het ontwerp bestemmingsplan wordt beoogd Sloterdijk te transformeren van een monofunctioneel kantorengedebied naar een gemengd

stedelijk gebied. Gelet het voorgaande is het ongewenst en in strijd met het recht als de gemeente Amsterdam ongemotiveerd de bestemming van bepaalde locaties beperkt ten opzichte van andere locaties. Daarmee werkt zij niet alleen de leegstand in de hand, maar handelt ook in strijd met artikel 3.1 Wro, artikel 3:2 Awb, 3:4 lid 2 Awb, alsmede met het rechtszekerheidsbeginsel.

Beantwoording

In de voorgaande beantwoordingen is reeds uitgelegd waarom woningbouw slechts op een bepaalde locatie in het plangebied (Gemengd 4 en 6) mogelijk is. Voor de panden Heathrowstraat 3 en 5 is wonen de enige functie die niet mogelijk is.

Het pand Naritaweg 12 heeft in het vigerend bestemmingsplan de bestemming Kantoorachtige bedrijven (Bkb2). Binnen deze bestemming zijn kantoorachtige bedrijfsgebouwen toegestaan (ten minste 30% kantoor). In het bestemmingsplan Sloterdijk heeft het pand de bestemming Gemengd 2 gekregen. Binnen deze bestemming zijn de volgende functies toegestaan: dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening, culturele voorzieningen, kantoren, bedrijven, horeca I t/m IV, sportvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van ontspanning en vermaak. Ten opzichte van het vigerend bestemmingsplan is er geen sprake van een beperking. Ook deze functies dragen bij aan een multifunctioneel gebied.

Adressant 7.

Het plangebied maakt onderdeel uit van haven- en industriegebied Westpoort dat veel bedrijven huisvest in een hogere milieucategorie. De vestigingsruimte voor dit type bedrijvigheid is van groot belang voor de economie van Amsterdam en inmiddels in deze regio zeer schaars geworden.

Op verschillende onderdelen in het plan wordt onvoldoende aangetoond dat dit geen risico oplevert voor de continuïteit van bedrijfsactiviteiten van de gevestigde ondernemers.

Geluid

- Voor de berekening van de geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van het 'opgevulde saneringsmodel' dat in samenwerking met de Provincie is vastgesteld. Het is onduidelijk hoe de contouren in dit model zich verhouden tot de vastgestelde geluidszone voor Westpoort.
- De juridische verankering t.a.v. geluid is onvolledig. Per kavel is de geluidsbelasting in kaart gebracht. De maatregelen die noodzakelijk zijn om een bepaalde bestemming mogelijk te maken zijn echter vastgesteld op de contouren van bestaande bouw. Voorschriften voor nieuwbouw binnen de kavels maar buiten de bestaande gebouwen lijken te ontbreken.

Beantwoording

- *Van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn drie kaarten verkregen met daarin de 55 dB(A) en 50 dB(A) saneringscontouren en contouren die zijn bepaald met het bronnenmodel waarmee M+P heeft gerekend (op 5, 20 en 30 meter hoogte). Uit deze kaarten blijkt dat het 'opgevulde huidige saneringsmodel' conservatiever van aard is dan het model dat is gebruikt bij de sanering. De genoemde kaarten met de contouren zijn opgenomen in het aangepaste akoestisch onderzoek.*
- *Voor de kavels met bestaande bouw zijn inderdaad alleen berekeningen uitgevoerd op de gevels van de bestaande gebouwen. Er is geen rekening gehouden met nieuwbouwmogelijkheden naast de bestaande gebouwen op een kavel of met sloop en nieuwbouw. Er zijn nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd die tevens de gehele kavel betreffen. Het akoestisch onderzoek is aangepast. Het besluit hogere waarden wordt op dit punt aangepast. Het gewijzigde akoestisch onderzoek met aangepaste berekeningen is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.*

Geur

- In het rapport wordt uitgegaan van een hinderpercentage van 8-17%. Realisatie van het bestemmingsplan voegt een significant aantal gehinderden aan het gebied toe. De onderbouwing waarom dit acceptabel is ontbreekt.
- De selectielijst van bedrijven die zijn meegenomen in het geuronderzoek zijn onvolledig. Zo worden de rioolwaterzuivering, Sonneborn (chemie) en Greenmills (afvalverwerking) niet genoemd, terwijl deze wel binnen een straal van 2 km van het plangebied zijn gevestigd. Ook is onduidelijk waarom de zes olieterminals niet zijn meegerekend in de geuremissie.

Beantwoording

- *Voor geur bestaan geen harde normen voor concentraties of percentages gehinderden die acceptabel worden geacht. Het acceptabele hinderniveau is een afweging van de mate en kwalificatie van hinder enerzijds en planologische, sociaal-economische en bedrijfseconomische aspecten anderzijds. In het geurrapport heeft M+P vastgesteld dat de geurhinder lager zal zijn dan in het Houthavengebied. Deze geurbelasting wordt acceptabel geacht mede gezien het feit dat de geurbelasting lager zal zijn dan in de Houthavens. Gerekend is met een worst-case situatie, dat zich in het gehele plangebied geurgevoelige bestemmingen kunnen bevinden. In het meest geurbelaste gebied, ten noorden van de spoorlijn (beoordelingspunten T1 tot en met T5) bevinden zich geen gevoelige woonbestemmingen. Wanneer alleen naar het gebied ten zuiden van de spoorlijn wordt gekeken ligt het hinderpercentage tussen 8 en 12%. Deze nuancering is verwerkt in revisie van de geurrapportage.*

In een vroeg stadium van het onderzoek heeft de Provincie Noord-Holland een lijst verstrekt met mogelijk geurrelevante bedrijven. Deze lijst is opgenomen in paragraaf 2.3 van het geurrapport. Bij nadere beschouwing door de Provincie bleek dat de zes olieterminals niet geurrelevant zijn. Voor de compleetheit zijn ze wel in het rapport genoemd. Op basis van de huidige feiten en gegevens zijn alle voor geurhinder relevante bedrijven, waaronder die cacao verwerken of opslaan, verwerkt in het model.

Voor een overzicht van de bedrijven waarvan geen emissie is meegenomen in het geuronderzoek wordt verwezen naar het rapport zelf.

*Voor het bedrijf Sonneborn is in het rapport opgenomen:
"Uit de website met digitale milieuvergunningen van de Provincie blijkt dat ten tijde van de vergunningverlening in 2007 geen geurhinder van dit bedrijf werd verwacht en geen onderzoek is uitgevoerd naar geuremissie van het bedrijf. Om deze reden hebben wij dit bedrijf niet opgenomen in dit onderzoek."*

*Voor de overige bedrijven is de volgende tekst opgenomen in het rapport:
"Navraag bij de Gemeente Amsterdam heeft uitgewezen dat de geurhinder in Amsterdam sinds het Houthaven-onderzoek niet is toegenomen. In revisievergunningen van relevante bedrijven worden juist strengere geureisen opgenomen of maatregelen opgelegd waardoor de geurhinder afneemt. Dat is in lijn met het geurbeleid van de Provincie Noord-Holland, die reductie van de geurhinder nastreeft en geen ernstige geurhinder meer wil."*

Hiermee is aangegeven dat de bedrijven die in het model zijn opgenomen voor het verkennende onderzoek een goed beeld geven van de te verwachten geurhinder.

Adressant 8.

In de onderbouwing van het bestemmingsplan wordt onvoldoende aangetoond dat de milieuruimte van de bedrijven op Westpoort en Teleport voldoende wordt gewaarborgd.

Geluid: zonemodel

In het (ontwerp) bestemmingsplan is voor de berekening van de geluidsbelasting van het gezoneerde industrieterrein Westpoort gebruik gemaakt van het 'opgevulde huidige

saneringsmodel' dat in samenwerking met de provincie is opgesteld. De status van dit model is onduidelijk. Onduidelijk is of dit rekenmodel uitgaat van de volledige benutting van de geluidsruimte. Onduidelijk is hoe het saneringsmodel zich verhoudt tot de oorspronkelijke geluidszone. Het is niet duidelijk hoe de 50 dB(A)-contour uit dit model zich met de destijds vastgestelde geluidszone verhoudt. Om die reden is in het bestemmingsplan onvoldoende aangetoond dat de geluidsbelasting vanwege industrielawaai juist is verdisconteerd. Het plan dient op dit punt duidelijkheid te verschaffen.

Beantwoording

Van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn drie kaarten verkregen met daarin de 55 dB(A) en 50 dB(A) saneringscontouren en contouren die zijn bepaald met het bronnenmodel waarmee M+P heeft gerekend (op 5, 20 en 30 meter hoogte). Uit deze kaarten blijkt dat het 'opgevolde huidige saneringsmodel' conservatiever van aard is dan het model dat is gebruikt bij de sanering. De genoemde kaarten met de contouren zijn opgenomen in het aangepaste akoestisch onderzoek.

Geluid: juridische verankering

De juridische verankering t.a.v. geluid is onvolledig. Per kavel is de geluidsbelasting in kaart gebracht en aangegeven wat de eventuele maatregelen zijn die noodzakelijk zijn om een bepaalde bestemming mogelijk te maken. Maatregelen zijn bepaald voor de contouren van bestaande bouw (en niet per kavel). De bestemming is vastgelegd per kavel. Er lijken geen voorschriften verbonden aan nieuwbouw die weliswaar binnen kavels maar buiten de bestaande gebouwcontouren plaats zou kunnen vinden. Het plan dient op dit punt aangepast te worden.

Beantwoording

Voor de kavels met bestaande bouw zijn inderdaad alleen berekeningen uitgevoerd op de gevels van de bestaande gebouwen. Er is geen rekening gehouden met nieuwbouwmogelijkheden naast de bestaande gebouwen op een kavel of met sloop en nieuwbouw. Er zijn nieuwe geluidsberekeningen uitgevoerd die tevens de gehele kavel betreffen. Het akoestisch onderzoek is aangepast. Het besluit hogere waarden worden op dit punt aangepast. Het gewijzigde akoestisch onderzoek met aangepaste berekeningen is als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Geur

Hinderpercentage

In het rapport is onvoldoende gemotiveerd waarom de voorziene geurhinder aanvaardbaar zou zijn. Uit de rekenresultaten volgt een hinderpercentage tussen de 8 en 17%. Deze lijkt adressant voor bestaande bouw al aanzienlijk. Het betreft hier echter geen bestaande bouw maar nieuwbouw. Realisatie van het bestemmingsplan voegt een significant aantal gehinderden aan het gebied toe. Er wordt niet gemotiveerd waarom dit toelaatbaar wordt geacht.

Selectie van bedrijven

In het geuronderzoek zijn bedrijven betrokken uit eerder uitgevoerd geuronderzoek. Deze zijn aangevuld met een selectie van door de provincie als geurrelevant aangemerkte bedrijven. Niet alle genoemde bedrijven zijn in het model opgenomen. Niet duidelijk is op grond waarvan een selectie gemaakt is (m.u.v. de zes olieterminals waar volgens de provincie geen sprake is van relevante geuremissie). Inrichtingen zoals de rioolwaterzuivering, Sonneborn (chemie), Greenmills (afvalverwerking) en een aantal cacaooven lijken bijvoorbeeld niet in het model opgenomen, terwijl deze wel binnen een straal van 2 km van het plangebied zijn gevestigd. Adressant is van oordeel dat vanwege voorgaande de geuremissie afkomstig van industrie te laag is ingeschat. En geeft het onderzoek op dit punt een onderschatting van de optredende geursituatie binnen het plangebied. Het geuronderzoek dient op deze punten aangevuld en/of nader onderbouwd te worden.

Beantwoording

Voor geur bestaan geen harde normen voor concentraties of percentages gehinderden die acceptabel worden geacht. Het acceptabele hinderniveau is een afweging van de mate en

kwalificatie van hinder enerzijds en planologische, sociaal-economische en bedrijfseconomische aspecten anderzijds.

In het geurrapport heeft M+P vastgesteld dat de geurhinder lager zal zijn dan in het Houthavengebied. Omdat bij het vaststellen van bestemmingsplan Houthaven de geurhinder acceptabel is geacht, kan gesteld worden dat een lager percentage gehinderden eveneens acceptabel zal zijn.

Gerekend is met een worst-case situatie, dat zich in het gehele plangebied geurgevoelige bestemmingen kunnen bevinden. In het meest geurbelaste gebied, ten noorden van de spoorlijn (beoordelingspunten T1 tot en met T5) bevinden zich geen gevoelige woonbestemmingen. Wanneer alleen naar het gebied ten zuiden van de spoorlijn wordt gekeken ligt het hinderpercentage tussen 8 en 12%. Deze nuancering is verwerkt in revisie van de geurrapportage.

In een vroeg stadium van het onderzoek heeft de Provincie Noord-Holland een lijst verstrekt met mogelijk geurrelevante bedrijven. Deze lijst is opgenomen in paragraaf 2.3 van het geurrapport. Bij nadere beschouwing door de Provincie bleek dat de zes olieterminals niet geurrelevant zijn. Voor de compleetheid zijn ze wel in het rapport genoemd. Op basis van de huidige feiten en gegevens zijn alle voor geurhinder relevante bedrijven, waaronder die cacao verwerken of opslaan, verwerkt in het model.

Voor een overzicht van de bedrijven waarvan geen emissie is meegenomen in het geuronderzoek wordt verwezen naar het rapport zelf.

Voor het bedrijf Sonneborn is in het rapport opgenomen:

“Uit de website met digitale milieuvergunningen van de Provincie blijkt dat ten tijde van de vergunningverlening in 2007 geen geurhinder van dit bedrijf werd verwacht en geen onderzoek is uitgevoerd naar geuremissie van het bedrijf. Om deze reden hebben wij dit bedrijf niet opgenomen in dit onderzoek.”

Voor de overige bedrijven is de volgende tekst opgenomen in het rapport:

“Navraag bij de Gemeente Amsterdam heeft uitgewezen dat de geurhinder in Amsterdam sinds het Houthaven-onderzoek niet is toegenomen. In revisievergunningen van relevante bedrijven worden juist strengere geureisen opgenomen of maatregelen opgelegd waardoor de geurhinder afneemt. Dat is in lijn met het geurbeleid van de Provincie Noord-Holland, die reductie van de geurhinder nastreeft en geen ernstige geurhinder meer wil.”

Hiermee is aangegeven dat de bedrijven die in het model zijn opgenomen voor het verkennende onderzoek een goed beeld geven van de te verwachten geurhinder.

Bedrijven en milieuzonering

In het rapport wordt niet inzichtelijk gemaakt welke geurruimte momenteel op basis van het vigerend bestemmingsplan voor Westpoort beschikbaar is en in hoeverre deze geurruimte conflicteert met het voorliggend bestemmingsplan. Aan de hand van de bestemde bedrijfscategorieën en bijbehorende richtafstanden dient dit in beeld gebracht te worden en dienen eventuele ruimtelijke consequenties gemotiveerd te worden.

De richtafstanden uit het boek Bedrijven en Milieuzonering zouden moeten worden toegepast op de gevestigde bedrijven én de vastgelegde bestemming (aan de hand van bedrijfscategorieën). Alleen op basis hiervan ontstaat inzicht in hoeverre het voorliggend bestemmingsplan (mogelijk conflicteert met de milieuruimte van het industriegebied. En daarmee inzicht in de consequenties van de transformatie.

Beantwoording

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is gekeken naar de milieuzonering van de bedrijven in Westpoort ten opzichte van het plangebied Sloterdijk. In dit kader is de handreiking; “Bedrijven en milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten als hulpmiddel gebruikt. Deze handreiking beveelt per standaard bedrijfstype een afstand aan tot woningen of andere 'kwetsbare' functies. De afstand hangt ondermeer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder is van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied). Voor Sloterdijk geldt dat sprake is van een gemengd gebied. De in de handreiking opgenomen afstanden zijn

gebaseerd op de grootste afstand voor wat betreft de milieucomponenten geur, stof, geluid en gevaar.

Uit inventarisatie blijkt dat dit een wijziging tot gevolg heeft in de toegelaten categorieën van bedrijven in Westpoort. De plangebieden Westhaven en Sloterdijk II zijn relevant voor de milieuzonering en liggen ten noorden van het plangebied. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is voor bedrijventerrein Sloterdijk II een maximale milieucategorie 4.2 opgenomen, met een mogelijke inwaartse zonering naast gemengde gebieden. Bij inwaartse zonering is van belang dat bestaande bedrijven hun huidige bedrijfsvoering kunnen continueren. Dit heeft geleid tot aanpassing van de categorieën. Deze aanpassing is onderdeel van de in procedure zijnde bestemmingsplannen voor de betreffende gebieden

De milieuzonering van bedrijven in Westpoort is in de toelichting (11.3) opgenomen.

Adressant 9.

Adressant heeft voor een periode van 25 jaar het pand Orlyplein 141-157 aangehuurd. Het pand is van kantoor omgebouwd naar hotel, dat sinds 2011 in bedrijf is. Deze ombouw is zeer ingrijpend geweest en er zijn investeringen van vele miljoenen mee gemoeid.

De procedure om te komen tot een aanpassing van het destijds vigerende bestemmingsplan is zeer lang en moeizaam geweest. Start vergunningprocedure november 2009 en bouwvergunning verkregen op 2 mei 2011, in tegenstelling tot de wettelijke termijn van 26 weken.

Adressant was een van de eerste partijen die in de gemeente Amsterdam op aanzienlijke schaal werk maakt van de ombouw en functiewijziging van leegstaande kantoren. In het feit dat dit een relatief onbekend fenomeen was in Amsterdam, is waarschijnlijk de reden gelegen dat de procedure om te komen tot een aangepaste bestemming voor het pand Orly Plaza zeer moeizaam is geweest.

Naar het voorbeeld van adressant zijn in de directe omgeving diverse leegstaande kantoren tot hotel omgebouwd. Adressant ziet deze ontwikkelingen met grote zorg aan. Nadat zij een voortrekkersrol heeft vertolkt dreigt haar succes zich nu tegen haar te keren. Adressant merkt in haar exploitatie de toename van het aantal kamers in het gebied en wel doordat bezettingen teruglopen en kamerprijzen onder druk komen te staan.

Het bestemmingsplan Sloterdijk voorziet in een functiewijziging van het overgrote deel van het gebied naar Gemengd 1, 2, 3 en 4, als gevolg waarvan vrijwel alle functies zijn toegestaan. Hierdoor wordt in vrijwel het gehele gebied de ontwikkeling van hotels mogelijk. Gelet op de grote leegstand van kantoren in het gebied vreest adressant dat op meerdere locaties hotels zullen verrijzen. Ook in het pand 'The Dam' zijn er concrete ontwikkelingen voor de realisatie van een hotel. De wijziging van het bestemmingsplan die wordt beoogd maakt deze ontwikkeling zonder meer mogelijk.

Adressant is zich bewust van het feit dat concurrentie mogelijk moet zijn en hierin is dan ook niet de grondslag van haar zienswijze gelegen. Adressant maakt zich zorgen om een al te eenzijdige invulling van het gebied en het creëren van een oversupply aan hotels, wat een negatieve weerslag op het gebied zal hebben. Adressant beraadt zich op het indienen van een planschadeclaim, niet alleen omdat de door haar gedane investeringen als gevolg van de nieuwe plannen aanzienlijk in waarde dalen, maar ook omdat zij onevenredig is benadeeld in de vergunningsaanvraag ten opzicht van nieuwe vergunningaanvragers.

Adressant wil duidelijkheid verkrijgen over de toekomstige situatie en dat met het nieuwe bestemmingsplan zij niet in een slechtere positie zal komen te verkeren en wenst voldoende waarborg voor de belangen die zij als gebruiker in het gebied heeft.

Het bestemmingsplan laat in haar huidige vorm elke functie onbegrensd toe, waarmee niet wordt voldaan aan de gewenste diversificering in het gebied. Beter zou het zijn om functies toe te wijzen aan gebieden en/of een maximaal aantal vierkante meters te verbinden aan een bepaalde functie waarmee eenzijdigheid wordt voorkomen. In het bestemmingsplan is weliswaar een metrage opgenomen voor hotels, short danwel extended stay, maar dit metrage is veel te hoog en staat niet in verhouding tot de overige functies. Het totale metrage

bedraagt meer dan 110.000 m² wat grosso modo neerkomt op ca. 3.000 tot 4.000 extra hotelkamers in het gebied. Bij ongewijzigde toepassing zou dat betekenen dat de vrijwel gehele vrije ruimte die de Metropool Regio Amsterdam voor de hele regio tot 2020 voorziet, in Sloterdijk kan worden ingevuld. Er bestaat geen enkele garantie dat doorbreking van de monofunctionaliteit hiermee wordt bereikt.

Beantwoording

In het nieuwe bestemmingsplan Sloterdijk wordt de transformatie van een monofunctioneel kantorengedebied naar een multifunctioneel gebied met diverse functies mogelijk gemaakt. Dit om het gebied Sloterdijk te verlevendigen en te behoeden voor nog meer leegstand in de kantoren. Voor de verandering van een monofunctioneel gebied naar een gemengd stedelijk gebied is de functiemix, de verhouding tussen de verschillende functies, essentieel. Van een vulling met ruim 90% kantoren zal Sloterdijk veranderen naar een verhouding van circa 60% kantoren en 40% overige functies.

Kantoren blijven een hoofdfunctie behouden in het plangebied. De overige functies die in het plangebied worden toegestaan, blijven daaraan ondergeschikt.

In de nota Hotelbeleid 2007-2010, wordt de ambitie beschreven om in Amsterdam 9.000 hotelkamers toe te voegen in de periode tot 2015. Voor de Metropoolregio Amsterdam is er ruimte voor ongeveer 15.000 extra hotelkamers. De focus zal met name moeten liggen op spreiding van de hotels buiten de bekende hotelgebieden.

Op Sloterdijk kunnen fysiek circa 2.000 hotelkamers worden gebouwd wanneer gekeken wordt naar de zakelijke markt. In dit bestemmingsplan wordt maximaal 80.000 m² bvo aan hotelfuncties mogelijk gemaakt. Daarvan kan maximaal 10.000 m² bvo als congresruimten functioneren.

Met het toevoegen van 80.000 m² aan hotelfuncties (inclusief 10.000 m² congresruimten) in het plangebied, t.o.v. het totaal van 800.000 m² aan functies die in het plangebied gerealiseerd mogen worden, is de gemeente Amsterdam van mening dat er geen sprake is van een oversupply aan hotelvoorzieningen in het plangebied en leidt de toevoeging ook niet tot een oversupply binnen Amsterdam als geheel.

De voortrekkersrol van adressant wordt gewaardeerd. Zij leidt er echter niet toe dat adressant een exclusief recht heeft op hotelfuncties in het gebied. Voor zover adressant van mening is dat het nieuwe bestemmingsplan leidt tot inkomstenderving kan een verzoek om compensatie van planschade worden ingediend. In de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1) is de mogelijkheid opgenomen om een verzoek tot planschadevergoeding in te dienen indien er sprake is van inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak.

Verkeersintensiteiten

Een ongebreidelde ontwikkeling van hotels in het gebied zal gevolgen hebben voor de ontsluiting van het gebied en de bereikbaarheid. Het gebied is per OV goed bereikbaar, maar per auto is het gebied op piekmomenten lastig bereikbaar. Een groot deel van de hotelgasten zal per OV aankomen. Wanneer ingezet wordt op meer luxe (congres)gasten en short/extendedstay gasten, zal het autogebruik en parkeerbehoefte dramatisch toenemen. Het bestemmingsplan in huidige vorm voorziet daar niet in.

Beantwoording

Voor het bestemmingsplan Sloterdijk is een verkeersonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van het maximale programma dat voor het plangebied voorzien is. Een totaal van 800.000 m² bvo aan functies, t.o.v. 650.00 m² bvo aan kantoorfuncties die het vigerend bestemmingsplan mogelijk maakt. Binnen deze 800.000 m² bvo is tevens de 80.000 m² bvo aan hotelvoorzieningen meegenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de toename van het autoverkeer als gevolg van de planontwikkeling geen invloed heeft op de doorstroming in de directe omgeving. De punten die adressant aandraagt leiden er niet toe te twifelen aan de uitgangspunten en conclusies van het verkeersonderzoek.

Milieuaspecten

Adressant vraagt zich af of de ontwikkeling en de daarmee gepaard gaande intensivering van de verkeersbewegingen in het gebied een verdere belasting van het milieu meebrengen die toelaatbaar zijn. Het bestemmingsplan wijdt daarover vrij uitvoerig uit, maar houdt onvoldoende rekening met de zeer grote toename aan intensiteit in het gebied wanneer 3000 tot 4000 hotelkamers worden toegevoegd.

Beantwoording

Voor het bestemmingsplan Sloterdijk is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. In deze notitie is beoordeeld of de voorgenomen activiteiten in het plangebied, mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben. In deze beoordeling is uitgegaan van het maximale programma van 800.000 m² bvo aan functies die voor het plangebied is voorzien, waaronder 80.000 m² bvo aan hotelvoorzieningen. Op grond van de beoordeling wordt geconcludeerd dat de activiteiten in het plangebied geen nadelig effect heeft op het milieu.

De punten die adressant aandraagt leiden er niet toe te twifelen aan de uitgangspunten en conclusies van de m.e.r.-beoordeling.

Adressant heeft veel kosten moeten maken en investeringen gedaan, terwijl door de trage procedures de hotels veel later open konden dan voorzien en er dus aanzienlijke inkomsten zijn gemist en dus schade is geleden. Adressant is van mening dat door aanpassing van het bestemmingsplan waarmee feitelijk hotels overal zijn toegestaan, het voor nieuwkomers veel eenvoudiger is een bestaand pand te converteren naar hotel. Waar adressant na 68 weken de bouwvergunning heeft verkregen, zal een nieuwe aanvrager in 8 weken klaar zijn. Het moge zijn dat dit het lot van de voortrekker is, maar adressant vraagt zich af in hoeverre dit zich verhoudt met de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur in het algemeen en het Gelijkheidsbeginsel in het bijzonder, danwel of er inmiddels sprake is van verkapte ongeoorloofde staatssteun. Een planschadeclaim ligt voor de hand.

Beantwoording

De gemeente Amsterdam waardeert het dat adressant een voortrekkersrol heeft gespeeld in de transformatie van leegstaande kantoren. Om de transformatie van kantoren mogelijk te maken, kunnen daarvoor diverse procedures doorlopen worden, zoals een bestemmingsplanprocedure of een zogenaamde projectprocedure. De transformatie van een groot plangebied zoals Sloterdijk, middels een bestemmingsplan, is een lang proces die veel voorbereiding en onderzoek vergt. Mocht een initiatiefnemer vooruit willen lopen op een nieuw bestemmingsplan dan staat het de initiatiefnemer vrij een verzoek in te dienen voor het mogen afwijken van het bestemmingsplan zoals in deze is gebeurd. De procedure voor de transformatie van het kantoorpand Orlyplein 141-157 staat echter los van de bestemmingsplanprocedure die nu voor het plangebied Sloterdijk wordt gevoerd. Eventuele claims of rechtsmiddelen hadden in het kader van de procedure van het kantoorpand Orlyplein 141-157 zelf doorlopen moeten worden.

Het verschil in doorlooptijd voor nieuwe aanvragen voor hotels waar adressant op doelt is een rechtstreeks gevolg van het onderscheid dat de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht maakt tussen aanvragen die passen in een bestemmingsplan en aanvragen die niet passen in een bestemmingsplan. De opmerking over verkapte staatssteun wordt niet begrepen en voor kennisgeving aangenomen.

Voor zover adressant van mening is dat het nieuwe bestemmingsplan leidt tot inkomstenderving kan een verzoek om compensatie van planschade worden ingediend. In de Wet ruimtelijke ordening (artikel 6.1) is de mogelijkheid opgenomen om een verzoek tot planschadevergoeding in te dienen indien er sprake is van inkomstenderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak.

Adressant 10.

De ter inzage termijn van het ontwerp bestemmingsplan was van 3 januari 2013 t/m 13 februari 2013. De zienswijze (gedateerd op 14 februari 2013) is per fax op 14 februari 2013 ingediend. De zienswijze is buiten de termijn ingediend en daarmee niet ontvankelijk.