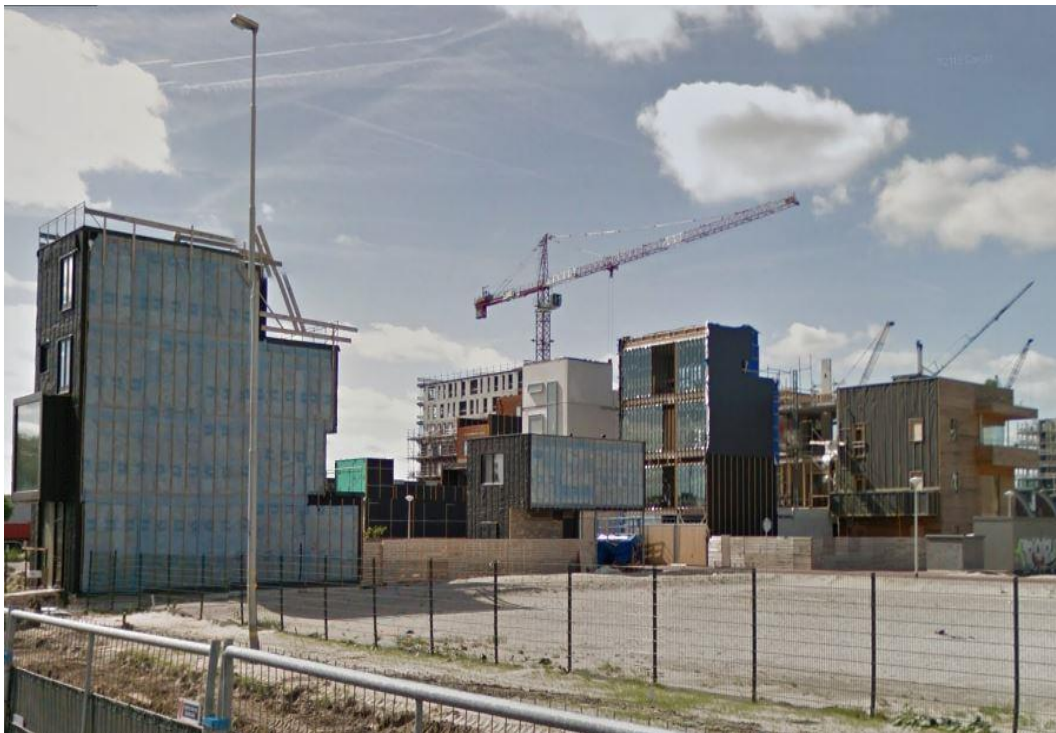


X Gemeente
Amsterdam



Vierde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham

Toelichting en Regels



Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer
IMRO_idn
Datum
Planstatus

Grond en Ontwikkeling, gebiedsontwikkeling Noord
Ruimte en Duurzaamheid
NL.IMRO.0363.N1405BPSTD-VGo1
21 december 2016
bestemmingsplan (vastgesteld)

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3	Bevoegdheden	8
1.4	Crisis- en herstelwet	8
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Ruimtelijk kader	11
2.1	Gezoneerd industrieterrein deelgebied Buiksloterham	11
2.2	Stedenbouwkundige uitgangspunten	14
2.3	Waterkavels	18
2.4	Brug Tolhuiskanaal	19
2.5	Veiligheidscontour Shell	19
Hoofdstuk 3	Omgevingsaspecten	21
3.1	Externe veiligheid	21
3.2	Flora en fauna	23
3.3	Geluid	24
3.4	Luchtkwaliteit	30
3.5	Parkeren	31
Hoofdstuk 4	Economische uitvoerbaarheid	35
Hoofdstuk 5	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
5.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	37
Bijlagen bij de toelichting		39
Bijlage 1	Akoestisch onderzoek, oktober 2016	
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek kavel 2 en 3A, april 2015	
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek kavel 20, augustus 2015	
Bijlage 4	Besluit hogere waarden (Wet geluidhinder), oktober 2016	
Bijlage 5	Onderzoek Externe veiligheid Shell, juli 2014	
Bijlage 6	Brandweeraadvies, februari 2015	
Bijlage 7	Natuurwaardenonderzoek, augustus 2014	
Bijlage 8	Nota van Beantwoording zienswijzen en wijzigingen, oktober 2016	

Regels		41
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	43
Artikel 1	Begrippen	43
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	45
Artikel 2	Bedrijf	45
Artikel 3	Gemengd	46
Artikel 4	Groen	48
Artikel 5	Verkeer - 1	49
Artikel 6	Verkeer - 2	50
Artikel 7	Water - 1	51
Artikel 8	Water - 2	52
Hoofdstuk 3	Algemene regels	53
Artikel 9	Algemene bouwregels	53
Artikel 10	Algemene gebruiksregels	54
Artikel 11	Algemene aanduidingsregels	55
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	57
Artikel 12	Overgangsrecht	57
Artikel 13	Slotregel	58

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan Buiksloterham is op 16 december 2009 door de deelraad van stadsdeel Noord vastgesteld. Na de vaststelling zijn er enkele ontwikkelingen geweest die niet, of in onvoldoende mate, in het vigerende bestemmingsplan zijn geregeld. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn de Eerste, Tweede en Derde partiële herziening opgesteld. Ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen wordt de Vierde partiële herziening opgesteld. De ontwikkelingen hebben betrekking op het volgende:

- Door het vertrek van een aantal bedrijven uit het plangebied is het mogelijk het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West, deelgebied Buiksloterham te verkleinen zonder dat de status van het terrein veranderd. Het veranderen (verkleinen, vergroten of opheffen) van een industrieterrein kan alleen via een bestemmingsplan geregeld worden.
- Het voormalige Air Productsterrein is door het vertrek van het bedrijf braak komen te liggen. Het voornemen is om hier woningen en andere functies te realiseren. Om de ontwikkeling van dit zogenaamde Cityplotsproject mogelijk te maken is het noodzakelijk dat het wegvallen van de milieucontouren van Air Products – een milieuzone wet milieubeheer en een veiligheidscontour- bevi (10^{-6} contour) – op en rond het voormalige Air Productsterrein planologisch-juridisch worden geregeld. Binnen beide zones zijn nu namelijk geen woningen toegestaan. De beoogde herontwikkeling van het Air Productsterrein past daardoor niet in het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham en de bijbehorende herzieningen. In voorliggende herziening zijn de milieucontouren aangepast aan de nieuw situatie. Daarnaast zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten gewijzigd. Dit betreft de verhouding wonen/werken en de aanpassing van de algemene parkeernorm.
- In Buiksloterham zijn diverse kavels door middel van zelfbouw herontwikkeld. Door de wijziging van het stedenbouwkundige concept van grote aaneengesloten bouwblokken naar individuele zelfbouw is in eerdere herzieningen de bouwhoogte al aangepast van 30 naar 15 meter. In aansluiting op deze kavels is voor de beoogde ontwikkeling van individuele zelfbouw op kavel 2, van collectieve zelfbouw op kavel 20 (bouwgroepen) en van kavel 3D ten behoeve van een gemengd woonprogramma eveneens een aanpassing van de bouwhoogte gewenst. Verder zijn door gewijzigde inzichten de stedenbouwkundige uitgangspunten aangepast. Het gaat om de verhouding wonen/werken, een afwijking van de algemene parkeernorm en een aanscherping van de floorspace-index (fsi).
- De regeling in de Eerste partiële herziening Buiksloterham (2012) met betrekking tot de waterkavels sluit niet volledig aan op de bouwvelop die ten behoeve van de uitgifte van deze kavels is vastgesteld. Er is in de eerste herziening geen rekening gehouden met kleine afwijkingen in de maatvoering en het gebruik van de vrij te houden doorzichten. Het ontbreken van flexibiliteit leidt in de uitwerking van de waterkavels tot ongewenste situaties, bijvoorbeeld ten aanzien van vluchtwegen en/of collectieve voorzieningen. Deze omissie wordt in deze vierde herziening gerepareerd.
- Ten aanzien van de locatie van de beoogde langzaam verkeersbrug over het Tolhuiskanaal is meer flexibiliteit gewenst in verband met particuliere initiatieven ter weerszijden van de verbinding.
- Tot slot heeft deze herziening betrekking op de verplichte opname van de veiligheidscontour van Shell Technology Centre Amsterdam (STCA). Naar aanleiding van een wijziging van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is vastgesteld dat Shell moet worden aangemerkt als een inrichting als bedoeld in het BEVI. In deze herziening wordt de veiligheidscontour van Shell op de verbeelding toegevoegd.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied volgt de begrenzing van het bestemmingsplan Buiksloterham. Het plangebied ligt aan de noordelijke IJ-oever en wordt globaal als volgt begrensd:

- noord: het midden van de Klaprozenweg;
- oost: het midden van het Buiksloterkanaal, via de Distelkade naar de Klaprozenweg;
- west: het midden van Zijkanaal I en het IJ;
- zuid: de Grasweg, het midden van het Tolhuiskanaal en het New Technology Centre van Shell.

1.3 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Noord. Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 (op onderdelen gewijzigd) in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging vormt de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er is een herverdeling gekomen van taken en bevoegdheden van de stadsdelen (welke bovendien zijn overgaan in bestuurscommissies). Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen.

1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, met als doel bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

Op grond van artikel 2.2 Chw is in artikel 2, lid 1, onder f, Besluit uitvoering Chw is Buiksloterham in 2009 aangewezen als ontwikkelingsgebied. Deze aanwijzing geldt voor de termijn van 10 jaar. Een bestemmingsplan voor gronden binnen een aangewezen ontwikkelingsgebied richt zich op de optimalisering van de milieugebruiksruimte. Dit heeft als doel om bijvoorbeeld ruimte te creëren voor nieuwe bedrijven of voor nieuwe functies zoals wonen. Daarbij gaat het om het versterken van een duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling in samenhang met het tot stand brengen van een goede milieukwaliteit (artikel 2.3 lid 1). Als hiervoor moet worden afgeweken van milieukwaliteitsnormen, regels moeten worden gesteld, of maatregelen of werken nodig zijn, dan moet daarvoor in het bestemmingsplan, exploitatieplan, of de toelichting de onderbouwing worden gegeven.

Voorliggend bestemmingsplan is een herziening die ziet op enkele onderdelen van het totale plangebied Buiksloterham en maakt geen ontwikkelingen mogelijk die aanleiding geven voor het afwijken van bepaalde milieukwaliteitsnormen.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit vijf hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het ruimtelijk kader waarin de uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn beschreven en wat de gevolgen zijn van de wijzigingen die voorzien zijn in het plan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de relevante omgevingsaspecten - voor zover nog niet behandeld in het moederplan Buiksloterham (2009) - in relatie tot de wijzigingen van deze herziening. De economische uitvoerbaarheid volgt in hoofdstuk 4 en tot slot behandelt hoofdstuk 5 de maatschappelijke uitvoerbaarheid. De relevante rapporten zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Ruimtelijk kader

2.1 Gezoneerd industrieterrein deelgebied Buiksloterham

2.1.1 Huidige begrenzing

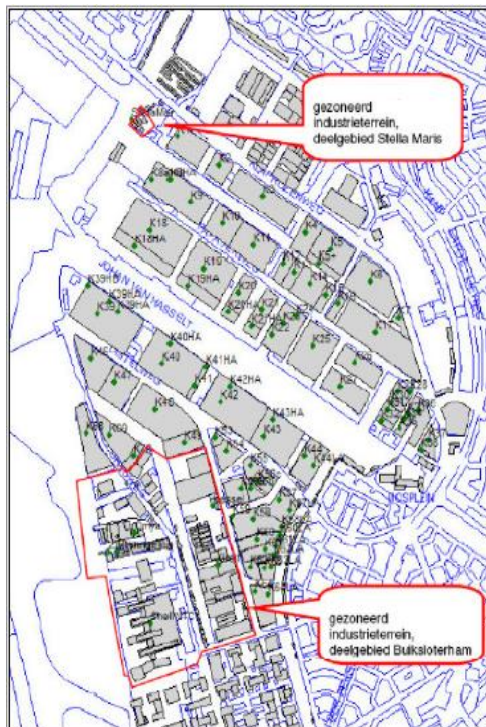
Op een gezoneerd industrieterrein bevindt zich een aantal inrichtingen dat in belangrijke mate geluidhinder kan veroorzaken. Deze, op grond van de Wet geluidhinder aangewezen inrichtingen, worden doorgaans "grote lawaaimakers" of "A-inrichtingen" genoemd. In de milieuzoneringsystematiek betreft dit over het algemeen bedrijven vanaf categorie 4.2.

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) bestaat de verplichting om rondom industrieterreinen waar grote lawaaimakers zich kunnen vestigen, een zone in te stellen, waarbuiten de geluidbelasting, vanwege dat terrein de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Het industrieterrein Buiksloterham valt geheel in het zonebesluit Johan van Hasseltkanaal-West (26 mei 1993, gemeenteblad nr. 291), de zone om het industrieterrein strekt zich uit tot ver buiten het plangebied.

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Buiksloterham in 2009, is het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal - West verkleind. Daar waar A-inrichtingen aanwezig waren, is de status van het gezoneerde industrieterrein gehandhaafd gebleven. Dit betreft het zuidelijke deel van het plangebied (het deelgebied Buiksloterham) en een klein gebied aan de noordzijde waar een scheepswerf is gevestigd (het deelgebied Stella Maris). Het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham maakt de vestiging van A-inrichtingen ook op het gezoneerde industrieterrein overigens niet zonder meer mogelijk: afgezien van een specifieke maatbestemming voor enkele aanwezige bedrijven geldt verder milieucategorie 3 als toegestaan maximum. Daarmee is in feite de buffer vastgelegd van lichtere bedrijven rondom de enigszins zwaardere bedrijven.

De huidige begrenzing van het gezoneerde industrieterrein en de geluidzone worden op onderstaande figuur weergegeven.



De zone rondom een industrieterrein is een weerspiegeling van de hoeveelheid geluidruimte die de op het industrieterrein aanwezige (en toekomstige) bedrijven veroorzaken of nodig hebben. De zoneringssystematiek heeft tot doel de bedrijven en ruimtelijke ontwikkelingen te reguleren. Milieuvergunningen van bedrijven worden wat betreft hun geluidsproductie getoetst aan de zonegrens terwijl mogelijke woningbouwinitiatieven in de zone gehouden zijn aan de bepalingen van de Wet geluidhinder.

Wanneer een nieuw bestemmingsplan de vestiging van geluidgevoelige bebouwing binnen de geluidzone van een industrieterrein mogelijk maakt, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van het industrieterrein op de geluidgevoelige bebouwing. Indien de bij de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen.

Het industrieterrein zelf behoort niet tot de geluidzone. In het kader van de goede ruimtelijke ordening is het in principe niet aanvaardbaar om woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen op het gezoneerde industrieterrein toe te staan. Woningen op het gezoneerde industrieterrein worden immers niet beschermd door de Wet geluidhinder.

2.1.2 Nieuwe begrenzing

Op het huidige gezoneerde industrieterrein deelgebied Buiksloterham is in de huidige situatie een aantal bedrijven aanwezig dat niet noodzakelijkerwijs op een gezoneerd industrieterrein gevestigd hoeft te zijn. Met de vaststelling van het bestemmingsplan Buiksloterham in 2009 is de begrenzing destijds gekozen op basis van de op dat moment aanwezige bedrijven en vanuit de gedachte om een buffer van lichtere bedrijven rondom de zwaardere bedrijven te laten bestaan. De bedrijven/locaties, op onderstaande figuur aangegeven met de nummers 25, 26, 41, 45 t/m 49, zijn nader beschouwd in hoeverre zij noodzakelijkerwijs op een gezoneerd industrieterrein gevestigd moeten zijn.



Op het perceel dat is aangeduid met nummer 25 (Asterweg 75) bevindt zich een gebouw dat geschikt is voor kleinere kantoren, showrooms en lichte bedrijvigheid. Op perceel 26 is een vestiging van de Bouwmaat gerealiseerd. Ook op perceel 36 (Asterweg 1 t/m 15 C) zijn kleinere eenheden gerealiseerd, die niet geschikt zijn voor zwaardere bedrijvigheid. Perceel 41 ligt thans braak, terwijl op de percelen 45 t/m 49 diverse kleinere bedrijven zijn gevestigd die niet als 'zwaar' kunnen worden geclassificeerd.

De begrenzing van het gezoneerde industrieterrein kan dan ook worden beperkt en wel overeenkomstig het in onderstaande figuur met paars aangegeven gebied. Door de verkleining verandert de status van het industrieterrein niet. Voorliggende herziening heeft geen gevolgen voor de vigerende milieuv vergunningen krachtens de Wet milieubeheer. De bedrijven die in een hogere milieucategorie vallen, behouden de maatwerkbestemming. Dit geldt ook voor bedrijven die buiten het gezoneerde industrieterrein gelegen zijn, binnen de bestemming 'Gemengd'. Slechts de maatwerkbestemmingen van de bedrijven die vertrokken zijn uit het gebied, komen te vervallen.

Naast de buffer van de op deze wijze buiten het gezoneerde industrieterrein, deelgebied Buiksloterham geplaatste percelen/bedrijven, is er ook nog sprake van een buffer rondom de grootste bedrijven op het gezoneerd industrieterrein, zoals bijvoorbeeld de locaties met nummers 27, 33 en 43. Bij het bepalen van industrielaawaai (de geluidbelasting vanwege alle bedrijven op het gezoneerde industrieterrein) worden minder bedrijven meegenomen, waardoor het industrielaawaai afneemt.



2.1.3 Gevolgen voor de herontwikkeling van het Air Productsterrein

Het bedrijf Air Products, gevestigd aan de Distelweg 99-105 en Asterweg 49, heeft de bedrijfsactiviteiten gestaakt en het terrein sinds maart 2015 verlaten, evenals de machinefabriek CPM, die gevestigd was aan de Distelweg 89-91 en in augustus 2014 is verhuisd. Door het vervallen van de maatwerkbestemmingen van deze vertrokken bedrijven, wordt de vestiging van nieuwe bedrijven in een zware milieucategorie voorkomen.

De Alliantie heeft het initiatief genomen om het voormalige Air Productsterrein te herontwikkelen. Dit Cityplotsproject betreft de realisatie van gemengd gebied, met een groot aandeel woonfuncties.

Door het vertrek van Air Products komen de milieuzone wet milieubeheer en de veiligheidszone – bevi (10^{-6} contour) te vervallen waardoor woningbouw mogelijk wordt.

Hoewel voorliggende herziening de verkleining van het gezoneerde industrieterrein mogelijk maakt, is door middel van een akoestisch onderzoek bepaald in hoeverre de geluidsbelasting is afgenomen ter plaatse van het voormalige Air Productsterrein. Ook zijn in het akoestisch onderzoek de omliggende bedrijven (die niet op het gezoneerde industrieterrein liggen) beschouwd. In hoofdstuk 3.3 wordt nader ingegaan op de onderzoeksresultaten, de te treffen maatregelen en de overwegingen die aanleiding hebben gegeven tot wijziging van de milieuzone – wet milieubeheer.

Air Products viel in de lichte categorie van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). Rond het bedrijf is in het bestemmingsplan Buiksloterham een veiligheidscontour - bevi (10^{-6} contour) vastgelegd waarbinnen geen kwetsbare functies zijn toegestaan. Het bestemmingsplan Buiksloterham maakt de vestiging van een dergelijk bedrijf mogelijk met een maatbestemming binnen de bestemming 'Gemengd'. Vanwege het vertrek van Air Products komen deze beide regelingen in voorliggend bestemmingsplan te vervallen.

2.2 Stedenbouwkundige uitgangspunten

2.2.1 Algemeen

2.2.1.1 Verhouding wonen/werken

In het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) is per kavel een maximum gesteld aan het percentage bruto vloeroppervlak per perceel voor woonfuncties (zie artikel 4.5, onder f van het bestemmingsplan Buiksloterham). Doel van deze regeling was om functiemenging ook op pand- dan wel op kavelniveau te laten ontstaan. Op kavelniveau is in het bestemmingsplan de verhouding tussen wonen en werken vastgelegd waarbij nog uitgegaan werd van een aanzienlijk aandeel m^2 kantoor. De Kantorenstrategie van de gemeente (zoals op 14 juli 2011 door de gemeenteraad vastgesteld) voorziet echter in het verminderen van het aanbod van kantoren in Amsterdam. Gezien het overaanbod van kantoorruimte in Amsterdam en de regio is de realisatie van nieuwe kantoren in Buiksloterham niet reëel en ook niet gewenst. Met de uitgifte van gronden voor overwegend wonen, in combinatie met een verhoging van het maximum percentage woonfuncties, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de stedelijke en regionale doelstelling van vermindering aanbod kantoorvloeroppervlakte. De verhoging van het percentage woningbouw geldt voor de kavels waarop de Vierde partiële herziening betrekking heeft, zoals aangegeven op de verbeelding door middel van de aanduiding 'maximaal percentage woningbouw'.

In voorliggende herziening wordt de verhouding wonen/werken op de kavels waar deze herziening betrekking op heeft, aangepast. Voor de kavels 2, 3D, 47, 48 en 49 bedraagt het maximum percentage woningbouw in het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham (2009) 60%. Omdat in Buiksloterham functiemenging op kavelniveau nog steeds wenselijk is, wordt dit percentage voor wonen op deze kavels in voorliggende herziening verhoogd naar maximaal 80% en 85%, afhankelijk van de mogelijkheden per kavel. De verhoging van het percentage woningbouw betekent niet dat het bouwvolume toeneemt, het is uitsluitend een verschuiving van het bruto vloeroppervlak van niet-woonfuncties naar woonfuncties.

De verhoging van het percentage wonen heeft geen directe invloed op de verhouding werken en wonen binnen Buiksloterham als geheel. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is aangegeven dat minimaal 50% van het uitgegeven terreinoppervlak in Buiksloterham bestemd moet worden voor bedrijven. In voorliggende herziening zijn de algemene gebruiksregels (van het bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009) aangevuld met de regeling dat het percentage wonen in het totale plangebied niet meer mag bedragen dan 50%.

Eind 2015 zijn in heel Buiksloterham ongeveer 20 woningen opgeleverd, 200 woningen in aanbouw en 1000 woningen in ontwikkeling, waarvan ongeveer 500 op het voormalige terrein van Air Products. Op basis van het huidige areaal bedrijven en/of bedrijfsvloer in Buiksloterham kunnen ongeveer 2.500 - 3.000 woningen worden gerealiseerd. Het uiteindelijke woningaantal zal hoger zijn, ca. 4.000 woningen, aangezien ook de werkfunctie wordt geïntensiveerd.

2.2.1.2 Aanpassing van de parkeernorm voor wonen

In het bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009 zijn parkeernormen opgenomen voor verschillende functies, zie artikel 4.5, onder m tot en met p in het bestemmingsplan Buiksloterham. Voor de functie wonen is een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per vrije sectorwoning voorgeschreven en 0,5 voor een sociale huurwoning. In de toelichting van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) is beschreven dat voor woningbouw nooit stedelijke parkeernormen zijn vastgesteld, maar dat sprake is van een informele normstelling voor de grootstedelijke gebieden binnen de gemeente. Gebruikelijk is een norm van 1 parkeerplaats per woning. Dit is een gemiddelde parkeernorm voor wonen waarbinnen veelal differentiatie naar financieringscategorie plaatsvindt. Alleen in uitzonderlijke gevallen kunnen voor een heel gebied ruimere normen (tot 1,5 parkeerplaats per woning) gerechtvaardigd zijn, bijvoorbeeld voor kleine bouwplannen voor dure koopwoningen in perifere stadsdelen. Ten tijde van de opstelling van het bestemmingsplan is nog uitgegaan van deze ruime norm.

Echter in Buiksloterham zullen niet uitsluitend dure koopwoningen worden gebouwd en van een perifere ligging is ook geen sprake (meer). Dit is af te lezen aan het intensieve voetgangers- en fietsverkeer via de ponten over het IJ en de toevoeging van busroutes en -haltes in Buiksloterham.

Nu meer bekend is over het type ontwikkeling dat in Buiksloterham plaatsvindt, is het wenselijk om de algemene norm te verfijnen. In de vierde herziening wordt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak vrije sectorwoning en 1 parkeerplaats per 200 m² bruto vloeroppervlak sociale huurwoning voorgeschreven. Voor de zelfbouwkavels wordt de parkeernorm 1:1.

In uitzonderingssituaties kunnen minder parkeerplaatsen voldoende zijn vanwege bijzondere specifieke kenmerken van een bouwplan, zoals het zeer geringe aantal werknemers in verhouding tot het bruto vloeroppervlak of een zeer gering autobezit in verhouding tot het woonoppervlak. Voor deze situaties wordt in voorliggende herziening een afwijkingsregeling opgenomen.

Zie verder paragraaf 3.5 voor de onderbouwing van de aanpassing van de parkeernorm voor de functie wonen.

2.2.2 Voormalig Air Productsterrein

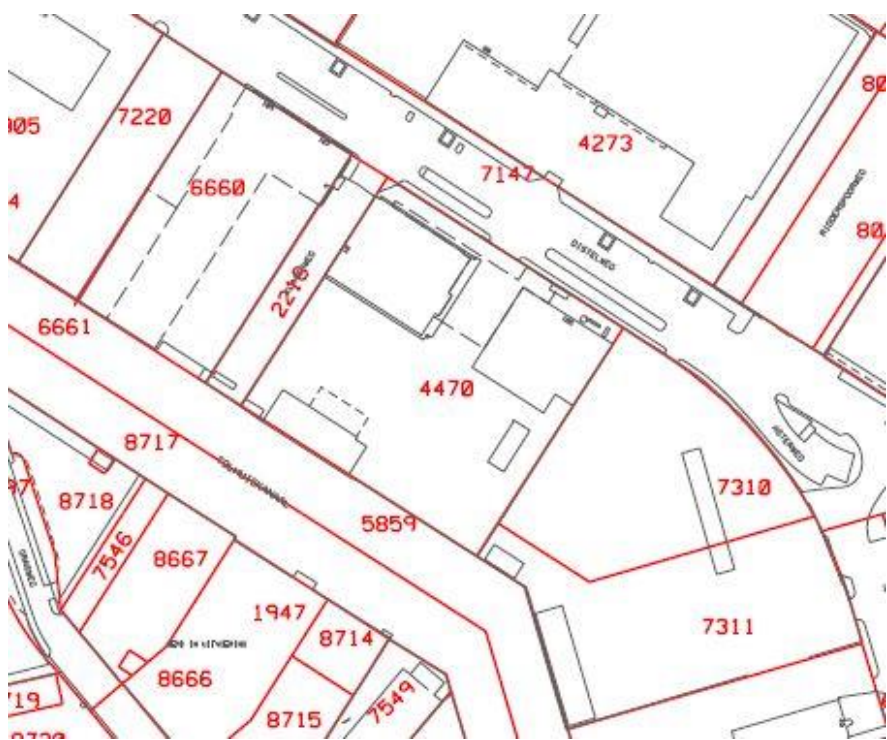
De toekomstige invulling van het Air Productsterrein sluit aan op de beoogde ontwikkeling van Buiksloterham naar een gemengd gebied voor werken en wonen. Het terrein zal collectief worden ontwikkeld volgens het Cityplots-principe: een gemengde wijk waarin wonen, werken en ontmoeten centraal staan. Cityplots gaat uit van een organische ontwikkeling van het gebied door zowel zelfbouwers, ontwikkelaars en corporaties.

Het voormalige terrein van Air Products omvat de kavels 47, 48 en 49. Deze kavels hebben de bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is, op grond van het bestemmingsplan Buiksloterham, maximaal 60% wonen toegestaan. De maximum bouwhoogte is 30 meter en de parkeernorm is 1,5 per woning.

Aansluitend op eerdere herzieningen en het bepaalde in paragraaf 2.2.1 wordt voor deze kavels het maximum percentage wonen gewijzigd naar 85%. De floorspace-index van kavel 47, 48 en 49 en de bouwhoogte blijven ongewijzigd.

De parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning wijzigt naar een parkeernorm van 1:125 m² bruto vloeroppervlak voor vrije sectorwoningen en een parkeernorm van 1:200 m² bruto vloeroppervlak voor sociale huurwoningen. Zie verder paragraaf 3.5 voor de onderbouwing van de aanpassing van de parkeernorm voor de functie wonen.

Tussen kavel 47 en 48 ligt de Klaverweg. Deze weg heeft in het bestemmingsplan Buiksloterham de bestemming V-2 (Verkeer - 2). Deze weg blijft in de beoogde ontwikkeling van het Air Productsterrein mogelijk, maar met een ander profiel. Vanuit de gewenste flexibiliteit in de ontwikkeling wordt deze weg in de herziening opgenomen in de bestemming 'Gemengd'.



Het Air Productsterrein: kavel 47, 48 en 49 (met perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311)

2.2.3 Kavel 2, 3D en 20

2.2.3.1 Kavel 2

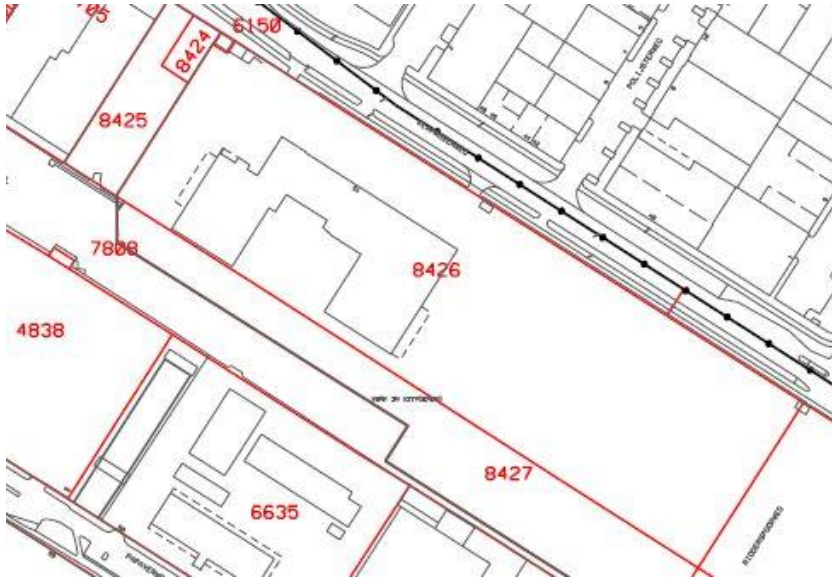
Op basis van de Derde partiële herziening bestemmingsplan Buisklosterham zijn op kavel 3 aan de Klaprozenweg ongeveer 60 kavels voor individuele zelfbouw in ontwikkeling genomen. In aansluiting hierop zal ook kavel 2 aan de Klaprozenweg voor individuele zelfbouw worden uitgegeven.

Kavel 2 heeft de bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is, op grond van het bestemmingsplan Buisklosterham, maximaal 60% wonen toegestaan. De maximum bouwhoogte is 30 meter en de parkeernorm is 1,5 per woning.

Aansluitend op eerdere herzieningen en het bepaalde in paragraaf 2.2.1 wordt voor de individuele zelfbouw op kavel 2 het maximum percentage wonen van 60% naar 80% gewijzigd en de parkeernorm van 1,5 naar 1 parkeerplaats per woning aangepast. Ook wordt de maximum bouwhoogte van 30 meter verlaagd naar 15 meter conform de aangrenzende bebouwing. De floorspace-index van kavel 2 blijft gelijk (2,3).

Het bestemmingsplan Buisklosterham uit 2009 stelt geen maxima aan het percentage niet-woonfuncties (bedrijvigheid, kantoor of voorzieningen). Het is aldus in principe mogelijk dat de zelfbouw kavels overwegend voor niet-woonfuncties worden gebruikt. Dat is echter niet wenselijk omwille van de ruimtelijke kwaliteit van het programma en de samenhang met de andere zelfbouwers. Om deze reden wordt in voorliggende herziening een maximum percentage van 50% voor andere functies dan wonen per bouwperceel opgenomen.

Ten opzichte van het bestemmingsplan Buisklosterham (2009) is de straat tussen kavel 2 en 3 met enkele meters verbreed (Akeleistraat). Ook wordt langs deze straat geen aaneengesloten bebouwing gerealiseerd. Dit heeft gevolgen voor de geluidsbelasting op de gevels van de woningen. Naar aanleiding hiervan heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaats gevonden (zie paragraaf 3.3.3).



Kavel 2 en 3D (met perceelnummer 8426).

2.2.3.2 Kavel 3D

Een deel van kavel 3, kavel 3D op de hoek van de Klapprozenweg met de Ridderspoorweg, is niet bestemd voor individuele zelfbouw, maar voor een gemengd (woon)programma dat moet aansluiten op de aangrenzende zelfbouwkavels.

Kavels 3D heeft de bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is, op grond van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009), maximaal 60% wonen toegestaan. De maximum bouwhoogte is 30 meter en de parkeernorm is 1,5 per woning.

Aansluitend op eerdere herzieningen en het bepaalde in paragraaf 2.2.1 wordt voor het gemengde woonprogramma op kavel 3D het maximum percentage wonen van 60% naar 85% gewijzigd. Ook wordt de maximum bouwhoogte aangepast aan de directe omgeving. De maximale bouwhoogten wijzigen van 30 naar 15 en op de hoek van kavel 3D naar 20 meter. De gemiddelde floorspace-index van geheel kavel 3 blijft gelijk (2,3).

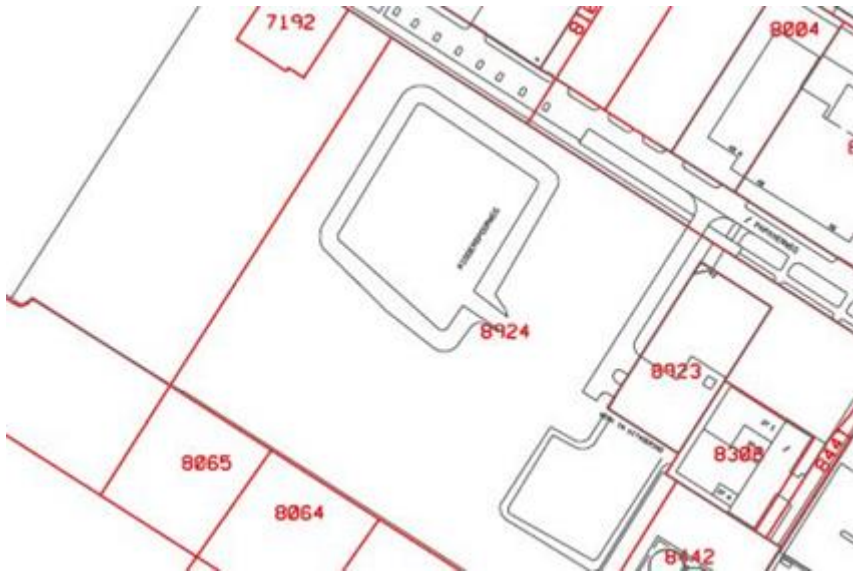
De parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning wijzigt naar een parkeernorm van 1:125 m² bruto vloeroppervlak voor vrije sectorwoningen. Zie verder paragraaf 3.5 voor de onderbouwing van de aanpassing van de parkeernorm voor de functie wonen.

2.2.3.3 Kavel 20

Kavel 20 is gelegen aan de Ridderspoorweg aan de noordzijde van het Johan van Hasseltkanaal en heeft de bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is, op grond van de Eerste partiële herziening Buiksloterham, maximaal 80% wonen toegestaan. De maximum bouwhoogte is 30, resp. 45 meter. De floorspace-index wordt per deeltkavel aangepast aan de gewenste ontwikkeling. De totale fsi van kavel 20 blijft gelijk (3,0) en wordt niet overschreden ten opzichte van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009). De bouwhoogten op kavel 20 blijven ongewijzigd, dat wil zeggen maximaal 30 en 45 meter.

Naar aanleiding van de differentiatie in de floorspace-index ontstaan op kavel 20 afwisselend hogere en lagere bouwvolumes. Hierdoor wijzigt de geluidsbelasting op de gevels van de woningen in enige mate. Naar aanleiding hiervan heeft aanvullend akoestisch onderzoek plaats gevonden (zie paragraaf 3.3.3).

Op kavel 20 wijzigt de parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning naar een parkeernorm van 1 per 125 m² bruto vloeroppervlak voor vrije sectorwoningen. Zie verder paragraaf 3.5 voor de onderbouwing van de aanpassing van de parkeernorm voor de functie wonen.



Kavel 20 (met perceelnummer 8924).

2.3 Waterkavels

De waterkavels in het Johan van Hasseltkanaal (op de verbeelding aangeduid met de functieaanduiding 'sgd-1') worden door een bouwgroep ontwikkeld in 'collectief particulier opdrachtgeverschap' (CPO).

In maart 2015 is het Wijzigingsplan Waterkavel Buiksloterham vastgesteld. Het wijzigingsplan maakt woningbouw op de gehele waterkavel (in het Johan van Hasseltkanaal ter plaatse van de functieaanduiding 'sgd-1') mogelijk met gebruik van de in het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) opgenomen wijzigingsbevoegdheid. In het wijzigingsplan worden maatregelen (bepaling van een dove gevel) getroffen om een aanvaardbaar woonklimaat te creëren.

In de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham is ter plaatse van de waterkavel een minimum percentage voor vrij te houden water opgenomen om te voorkomen dat de zelfbouwgroep een te groot deel van het wateroppervlakte voor wonen en voor overige doelen, zoals het stallen van boten e.d. zal gebruiken. Daarnaast gelden er verplichte zichtlijnen om te waarborgen dat het publiek vanaf de (openbare) kade voldoende binding met het water behoudt. In de Eerste partiële herziening is echter geen rekening gehouden met kleine afwijkingen in de maatvoering en het gebruik van de vrij te houden doorzichten. Het ontbreken van flexibiliteit leidt in de uitwerking van de waterkavels tot ongewenste situaties, bijvoorbeeld ten aanzien van vluchtwegen en/of collectieve voorzieningen.

Tot slot geldt voor de waterkavels ten aanzien van parkeren het bepaalde in artikel 4 van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009). Zo ook de verplichting tot het realiseren van parkeerruimte op eigen terrein. Vanuit deze achtergrond zijn in deze herziening enkele wijzigingen opgenomen ten aanzien van de bouw- en gebruiksregels.

In aansluiting op het minimum percentage voor vrij te houden water en de verplichte zichtlijnen wordt een regeling opgenomen om kleine afwijkingen in de maatvoering en het gebruik van de zichtlijnen mogelijk te maken. Deze regelgeving komt voor een deel overeen met de algemene bouwregels uit het bestemmingsplan Buiksloterham (2009), met kleine aanpassingen ten behoeve van de waterkavels.

De mogelijkheid om steigers onderling te verbinden komt tegemoet aan de eis van de brandweer voor vluchtwegen en bevordert de onderlinge samenhang in het plan. De afwijkingmogelijkheid voor een beperkt aantal lage, drijvende objecten in enkele zichtlijnen biedt ruimte voor collectieve voorzieningen zoals opslag van energie, en voor verblijfs- en/of speelruimte.

In voorliggende herziening is bepaald dat de waterkavels vrij gesteld zijn van de verplichting om deze parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De parkeernorm voor de zelfstandig te ontwikkelen waterkavels wijzigt naar 1 parkeerplaats per waterkavel.

2.4 Brug Tolhuiskanaal

In het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) is tussen de Asterweg en de Grasweg een langzaam verkeersverbinding opgenomen (bestemming Verkeer - 2). Voor de benodigde nieuwe brug ter hoogte van het Tolhuiskanaal (bestemming Water) geldt de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – uitneembare brug' (sv-ubr). Met deze aanduiding ligt de locatie van de langzaam verkeersverbinding vast. In het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) is de locatie van deze verbinding mede bepaald door de eigendomssituatie. De benodigde grond is in eigendom van de gemeente en vrij van rechten, maar sluit niet aan op bestaande of toekomstige routes binnen het plangebied.

Vanuit de ontwikkelingen ter weerszijden van het Tolhuiskanaal is flexibiliteit gewenst in de locatie van de brug, zodat de langzaam verkeersverbinding optimaal kan worden afgestemd op de toekomstige omgeving. Op de verbeelding is in deze herziening een 'zoeklocatie' opgenomen waarbinnen de uitneembare brug gerealiseerd kan worden. Deze zoeklocatie is op de verbeelding weergegeven met de aanduiding 'specifieke vorm van water - uitneembare brug' (swa-ubr).

2.5 Veiligheidscontour Shell

Ten zuiden van het plangebied is de inrichting Shell Technology Centre Amsterdam (STCA) gevestigd. Naar aanleiding van een wijziging van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is in 2010 een risicocontour berekend voor Shell en is vastgesteld dat Shell moet worden aangemerkt als een inrichting als bedoeld in het BEVI. Volgens het BEVI is het niet toegestaan om kwetsbare objecten zoals woningen, scholen of verpleeghuizen binnen een plaatsgebonden risicocontour ($PR 10^{-6}$) te realiseren. Het voorliggende bestemmingsplan Vierde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham staat geen kwetsbare objecten binnen de risicocontour toe (zie artikel 11.1 van de Regels). In het kader van de externe veiligheid is onderzoek verricht, hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze toelichting.

Hoofdstuk 3 Omgevingsaspecten

In het kader van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) zijn diverse (milieu)onderzoeken uitgevoerd naar de haalbaarheid van de realisatie van woningen in het gehele plangebied Buiksloterham. Er is onderzoek gedaan naar externe veiligheid, verkeer, lucht, geluid, geurhinder, flora en fauna.

Deze onderzoeken zijn gebaseerd op de planologisch-juridische mogelijkheden zoals die in het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) voor de kavels in voorliggende herziening reeds zijn voorzien. De kavels waar deze herziening betrekking op heeft, zijn in het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) bestemd als 'Gemengd'. In voorliggende herziening is deze bestemming gehandhaafd, inclusief de daarbinnen toegestane functies.

De aanleiding van deze vierde herziening zoals beschreven in paragraaf 1.1 heeft tot gevolg dat de aspecten externe veiligheid, geluid, flora en fauna, luchtkwaliteit en parkeren opnieuw zijn beschouwd. Deze zijn in de volgende paragrafen beschreven.

3.1 Externe veiligheid

3.1.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Binnen externe veiligheid worden twee aspecten onderscheiden, namelijk externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en buisleidingen, transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het water en de externe veiligheidsaspecten van de opslag van vuurwerk en munitie.

In voorliggend bestemmingsplan zijn externe veiligheidsaspecten van inrichtingen aan de orde vanwege wijzigingen in het plangebied. Ten aanzien van de overige aspecten maakt voorliggend bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk die van invloed kunnen zijn.

3.1.2 Regelgeving

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is de normstelling gebaseerd op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken.

Het Bevi bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Ook bedrijven waarop het Bevi niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen.

Besluit risico's zware ongevallen

Op 19 juli 1999 is het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999) in werking getreden als uitvloeisel van de Seveso II richtlijn van de Europese Unie. Het Brzo 1999 stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Daartoe moeten bedrijven onder meer over een veiligheidsbeleid en een veiligheidsbeheerssysteem beschikken. Sommige bedrijven moeten daarnaast ook nog een veiligheidsrapport opstellen en indienen bij de overheid.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 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. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water 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 burgemeester en wethouders 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 burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

3.1.3 Resultaten onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan Buiksloterham is onderzoek verricht naar externe veiligheid onder andere vanwege de aanwezigheid van Air Products. Dit bedrijf viel in de lichte categorie van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). Vanwege het vertrek van Air Products komt de veiligheidscontour zoals aangeduid op de verbeelding van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) te vervallen.

Naar aanleiding van een wijziging van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) is in 2010 een plaatsgebonden risicocontour ($PR 10^{-6}$) berekend en is vastgesteld dat Shell dat ten zuiden van het plangebied is gelegen, moet worden aangemerkt als een inrichting als bedoeld in het Bevi. In het kader van deze herziening is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid ten gevolge van de activiteiten van Shell. Het onderzoek is als bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

Shell heeft een plaatsgebonden risico welke over enkele objecten ligt. Volgens het Bevi is het niet toegestaan om kwetsbare objecten zoals woningen, scholen of verpleeghuizen binnen een plaatsgebonden risicocontour ($PR 10^{-6}$) te realiseren. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt dat deze onder voorwaarden zijn toegestaan. Bij het plaatsen van nieuwe beperkt kwetsbare objecten in de $PR 10^{-6}$ contour wordt getoetst aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam van 8 juni 2012.

Het voorliggende bestemmingsplan Vierde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham staat geen kwetsbare objecten binnen de risicocontour toe (zie artikel 11.1 van de Regels). In deze herziening wordt de contour conform de SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) opgenomen als Algemene Aanduidingsregel en valt dus niet meer als regeling onder een afzonderlijke bestemming, aangezien de contour meerdere bestemmingsgrenzen overschrijdt (i.c. bestemming 'Bedrijf', bestemming 'Verkeer' en de bestemming 'Water').

Voor het bedrijf is ook een invloedsgebied voor het groepsrisico bepaald. Het invloedsgebied heeft een straal van 333 meter. Binnen deze afstand is het groepsrisico berekend. Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde uit het Bevi niet. Ten gevolge van de uitvoering van het bestemmingsplan vindt geen toename plaats van het groepsrisico ten opzichte van de vigerende situatie.

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft geadviseerd op het plan en maatregelen voorgesteld om de eventuele gevolgen te beperken. Het gaat dan vooral om maatregelen die het beschermingsniveau van gebouwen verhogen en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid verbeteren. Geadviseerd wordt om bij de constructie van gebouwen en het toepassen van materialen rekening te houden met de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

De in het advies voorgestelde maatregelen beperken de gevolgen voor het plangebied, maar hebben geen invloed op het PR en GR. Dit komt doordat de landelijk voorgeschreven rekenmethodiek geen rekening houdt met deze maatregelen. Het advies van Brandweer Amsterdam-Amstelland is als bijlage 6 bij de toelichting gevoegd.

3.1.4 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan.

3.2 Flora en fauna

3.2.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

3.2.2 Regelgeving

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

In 2007 is er voor het hele plangebied Buiksloterham een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan. De conclusie was dat de natuurwaarden op de schaal van Amsterdam laag zijn. Op bescheiden schaal zijn vleermuizen waargenomen.

Aangezien de ontwikkeling van het Air Productsterrein niet is voorzien in het in 2007 opgestelde bestemmingsplan Buiksloterham, is in het kader van voorliggend bestemmingsplan onderzoek uitgevoerd naar de natuurwaarden op de ontwikkellocatie. Het onderzoek is als bijlage 7 bij de toelichting gevoegd.

3.2.3 Resultaten onderzoek

Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur) en grenst niet aan de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Het plangebied ligt dusdanig ver van Natura 2000 gebieden dat het op voorhand reeds vastgesteld kan worden dat de ontwikkeling geen significant effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000 gebied.

Uit de quick scan (zie bijlage 7 bij deze toelichting) komt verder naar voren dat de kans bestaat dat op het nu braakliggende gedeelte aan de westkant vogels kunnen broeden. Mogelijke soorten zijn soorten van riet en ruigte, bijvoorbeeld kleine karekiet, winterkoning en heggenmus en langs de waterpartij wilde eend, meerkoet en waterhoen. Voor de broedvogels in het gebied geldt dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Vogelsoorten waarvan het nest jaarrond beschermd is, komen niet voor en zijn ook niet te verwachten.

Ontheffing voor broedende vogels wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen. Hiervoor geldt in Amsterdam een gedragscode.

De gebouwen van Air Products zijn gesloopt en het terrein wordt bouwrijp gemaakt. Op het terrein is geen groen aanwezig. Op het braakliggende terrein kunnen kleine zoogdieren als bosmuis en egel voorkomen. Voor de rugstreeppad is het braakliggende kavel eveneens een goed leefgebied. De dichtstbijzijnde populatie leeft op het Cornelis Douwesterrein, op circa 2 km afstand. Er is geen goede ecologische verbinding langs de noordkant van het IJ, waarlangs deze soort zich zou kunnen verplaatsen.

De eventueel aanwezige grotere zoogdieren, bijvoorbeeld een vos, zullen bij werkzaamheden verstoord worden. Voor de kleinere zoogdieren, zoals bosmuis en de egel, geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze soorten geldt echter wel een zorgplicht.

3.2.4 Conclusie

In het kader van de Flora en fauna zijn er geen belemmeringen, mits bij de start van de bouwwerkzaamheden de gedragscode inzake broedvogels in acht wordt genomen, aan de zorgplicht wordt voldaan ten aanzien van eventuele zoogdieren in het gebied.

3.3 Geluid

3.3.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van weg- en spoorwegverkeerslawaai, industriellawaai en luchtvaartlawaai. De wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen), op basis van zonering, bescherming tegen geluidsoverlast. Voor de geluidgevoelige gebouwen en terreinen die binnen de zones van de verschillende geluidsbronnen liggen, schrijft de Wgh grenswaarden voor. Er geldt een voorkeursgrenswaarde en een maximale grenswaarde. De getalsmatige invulling van deze grenswaarden is voor elk type geluidsbron verschillend en is onder andere afhankelijk van de geluidgevoelige bestemming. Naast grenswaarden op de gevels van de geluidgevoelige gebouwen, zijn er in de Wgh ook grenswaarden gericht op de bescherming van het akoestische klimaat binnen de bestaande gebouwen.

3.3.2 Regelgeving

3.3.2.1 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek verplicht is bij het voorbereiden van de vaststelling en/of de herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot de zone als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (ontheffing) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde te worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

3.3.2.2 Industrielawaai

Op grond van de Wet Geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen (artikel 40 Wgh), waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan.

Een industrieterrein, in de zin van de Wet geluidhinder, is een terrein waaraan een bestemming is gegeven die de mogelijkheid van vestiging van inrichtingen, behorende tot een bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen categorie van inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, insluit.

Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit (Staatblad 1993, 50), de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zwaar belast wordt.

Het deelgebied Buiksloterham van het gezoneerde bedrijventerrein J. van Hasseltkanaal West is een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder. Het deelgebied Buiksloterham is in voorliggend bestemmingsplan als zodanig bestemd. Rond dit industrieterrein ligt een geluidzone. Het plangebied ligt geheel binnen de geluidzone van het industrieterrein.

Deze geluidzone moet worden gerespecteerd, dat wil zeggen de geluidbelasting bij woningen binnen de zone mag niet hoger zijn dan 55 dB(A), waarbij voor woningen met een belasting boven 50 dB(A) hogere waarden moeten worden vastgesteld (Wet geluidhinder).

3.3.2.3 Bedrijven Wet milieubeheer (Wm)

Voor bedrijven die vallen onder het Activiteitenbesluit milieubeheer en die *niet* gelegen zijn op het gezoneerde industrieterrein, gelden onderstaande geluidvoorschriften volgens artikel 2.17 van de Wet milieubeheer.

	07:00-19:00 uur	19:00-23:00 uur	23:00-07:00 uur
$L_{A,r,L,T}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,r,L,T}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Tabel. Standaard geluidvoorschriften Activiteitenbesluit

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om bij maatwerkvoorschriften, conform artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit, hogere grenswaarden (etmaalwaarde en L_{max}) te stellen bij woningen. Hiervoor moeten de binnenwaarden zoals opgenomen in de tabel gerespecteerd worden. Met het gemengde karakter van Buiksloterham en de minimale geluidwering van 20 dB voor de nieuwbouwwoningen, is het stellen van 5 dB hogere grenswaarden verdedigbaar. Dat is in lijn met de voorschriften die gelden voor bedrijven die gelegen zijn op een niet- gezoneerd industrieterrein.

3.3.2.4 Wegverkeerslawaai

Op grond van artikel 74 Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidszones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken. In onderstaande tabel is de breedte van geluidszones langs rijwegen aangegeven.

Aantal rijstroken	geluidszones buitenstedelijk gebied	geluidszones stedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter

Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	-

Tabel. Breedte van geluidzones langs autowegen

Een belangrijk deel van het plangebied valt binnen de geluidzone van de Klaprozenweg, Papaverweg, Ridderspoorweg, Distelweg, Asterweg en Grasweg. het bestemmingsplan maakt binnen de bestemming 'Gemengd' woningen en andere geluidgevoelige functies mogelijk.

De ontwikkellocatie op het voormalige Air Productsterrein ligt binnen de zone van de volgende binnenstedelijke wegen:

- de Asterweg,
- de Distelweg,
- de Grasweg en
- de Ridderspoorweg.

Het zuidwestelijke deel van kavel 3A, gelegen aan de Monnikskapstraat, ligt binnen de zone van de volgende binnenstedelijke weg:

- de Klaprozenweg

Kavel 20 ligt binnen de zone van de volgende binnenstedelijke wegen:

- Papaverweg
- Ridderspoorweg

Woningen in zones van wegen dienen aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder te voldoen. Op grond van de Wet geluidhinder bedraagt de voorkeursgrenswaarde voor de geluidsbelasting vanwege een weg 48 dB. Indien het niet mogelijk is om aan deze grenswaarde te voldoen, kan de gemeente een hogere waarde vaststellen. In stedelijk gebied bedraagt de maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor nieuwe woningen langs een bestaande weg 63 dB. In buitenstedelijk gebied is de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 53 dB.

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
		buitenstedelijk	binnenstedelijk
Woning	48	53	63
Onderwijsgebouwen ^a	48	buitenstedelijk: 58	binnenstedelijk: 63
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	48	63	
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	48	53	

a. delen van het gebouw die niet bestemd zijn voor geluidgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven

3.3.2.5 *Spoorwegverkeerslawaaï*

Het plangebied ligt niet binnen een geluidscontour afkomstig van een spoorweg, zodat voor dit aspect geen toetsing aan de Wgh behorende besluiten nodig is. In het kader van spoorwegverkeerslawaaï zijn geen belemmeringen te constateren voor dit bestemmingsplan.

3.3.2.6 *Amsterdams geluidbeleid*

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd. Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben, is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

3.3.3 **Resultaten onderzoek**

3.3.3.1 *Bestaande bedrijfswoning Grasweg 52*

Voorliggende vierde herziening voorziet in de verkleining van het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal, deelgebied Buiksloterham. Binnen één van de bestemmingsvlakken, die buiten het industrieterrein zijn komen te vallen, bevindt zich een bedrijfswoning. Gevoelige objecten op gezoneerde industrieterreinen worden niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Nu de woning buiten het gezoneerde industrieterrein en in de geluidzone komt te liggen, moet de geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein wel getoetst worden. De hoogst berekende waarde op deze woning, ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein Johan v. Hasseltkanaal, bedraagt 59 dB(A) etmaalwaarde. De ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor *bestaande* woningen die nieuw in de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein komen bedraagt 60 dB(A) etmaalwaarde. Het vaststellen van hogere grenswaarden is hiermee mogelijk. Hierbij moet nog rekening worden gehouden met een binnenwaarde met gesloten ramen van 35 dB(A) etmaalwaarde. In het Besluit hogere waarden dat als bijlage 4 aan deze Toelichting is gevoegd is de hogere waarde voor deze bedrijfswoning opgenomen.

3.3.3.2 *Air Productsterrein*

Vanwege het vertrek van het bedrijf Air Products is een nieuwe situatie ontstaan. Ten behoeve van voorliggende herziening en de ontwikkeling, i.c. het Cityplotsproject, die dit plan op de betreffende kavel mogelijk maakt is een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder naar de geluidbelasting ten gevolge van de omliggende wegen en het gezoneerde industrieterrein, noodzakelijk. Omdat het bouwplan omvangrijk is en nog niet in zijn geheel vaststaat, is de geluidsbelasting onderzocht op de maximale planologische invulling, dat wil zeggen bebouwing tot op de perceelsgrenzen met een maximale hoogte van 30 meter.

Het onderzoek is uitgevoerd door LBP Sight en het rapport is als bijlage 1 aan deze Toelichting gevoegd.

Het doel van het akoestisch onderzoek is de te verwachten geluidbelasting ten opzichte van de ter plaatse te vestigen gevoelige functies te bepalen. De berekende geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden zoals deze zijn bepaald in de Wgh. Daarnaast is de gecumuleerde geluidbelasting in kaart gebracht. De

geluidbelasting vanwege het wegverkeer is berekend met gebruikmaking van 'Standaard Rekenmethode II' zoals genoemd in 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012' (RMV2012).

Het plan is, inclusief de onderzoeksresultaten, op 1 oktober 2014 voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Het advies van het TAVGA is betrokken in de verdere planvorming.

- *Industrielawaai*

Met de verkleining van het gezoneerde industrieterrein neemt de geluidbelasting op het voormalige Air Productsterrein aanzienlijk af. Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting op de gehele kavel 55 dB(A) of minder bedraagt en daarmee onder de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting uitkomt. Voor realisatie van woningen met een belasting boven 50 dB(A) is het noodzakelijk dat er hogere waarden worden vastgesteld.

Vast te stellen hogere waarden

Het is mogelijk hogere waarden te verlenen tot en met een geluidbelasting van 55 dB(A). Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) zijn reeds hogere waarden van 55 dB(A) vastgesteld. In het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) is voor de diverse kavels uitgegaan van maximale aantallen woningen per gevelvlak in relatie tot de hogere grenswaarden. Het is gebleken dat deze methode niet handig en ook niet nodig is.

De bouwmogelijkheden op het vml Air Productsterrein (kavel 47, 48 en 49 met perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311) zijn zeer globaal en flexibel opgesteld. Voor het vaststellen van de hogere grenswaarde is dan ook gekozen voor de hoogste waarde op de gehele kavel van het vml Air Productsterrein. In het besluit hogere waarden (zie bijlage 4 van deze toelichting) is deze aanpassing van de hogere waarden aan de gehele kavel in plaats van aan maximale aantallen woningen, opgenomen.

- *Bedrijven Wet milieubeheer*

In de nabijheid van het voormalige Air Productsterrein bevinden zich bedrijven die onder het Activiteitenbesluit vallen. Deze bedrijven zijn in het onderzoek nader beschouwd. Evenals de bedrijven die buiten het gezoneerde industrieterrein zijn komen te liggen.

Uit de rekenresultaten blijkt dat alle bepalende omliggende Wet milieubeheer bedrijven kunnen voldoen aan de toelaatbare grenswaarden met uitzondering van één bedrijf. Aan de standaard geluidsvoorschriften zoals hierboven genoemd kan het bedrijf Wegter BV., ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen op het voormalige Air Productsterrein, niet voldoen.

In de thans geldende situatie zou er sprake zijn van 52 dB(A) op de direct aan de overzijde liggende (woon)gebouwen. Als uitgegaan zou worden van het – niet realistische – worst case scenario zou de geluidbelasting vanwege het bedrijf van Wegter BV. 60 dB(A) etmaalwaarde bedragen ter plaatse van de nieuwbouw. In het eerdere onderzoek was nog uitgegaan van 53 dB(A).

Vanwege deze hogere geluidsbelasting is in de bestemmingsregels opgenomen dat daar waar geluidgevoelige functies zijn toegestaan én zolang er nog geen sprake is van zogenaamd maatwerk ten behoeve van die hogere geluidsbelasting, de gevels van deze woningen doof uitgevoerd moeten worden. Direct tegenover het bedrijf van Wegter BV. zijn geluidgevoelige functies zonder dove gevel uitgesloten door middel van een aanduiding op de verbeelding.

- *Wegverkeerslawaai*

Vanwege de ligging van het voormalige Air Productsterrein binnen de geluidzones van de vier omliggende wegen Grasweg, Distelweg, Asterweg en Ridderspoorweg is de geluidbelasting op de verschillende bouwblokken berekend.

Grasweg

De geluidbelasting vanwege de Grasweg is op alle bouwblokken gelijk aan of lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hogere grenswaarden zijn niet nodig.

Distelweg

Ter plaatse van alle noordelijk gerichte gevels wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De hoogst berekende waarde bedraagt 58 dB en is dus lager dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 63 dB. Om woningen en andere geluidgevoelige objecten mogelijk te maken, zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld.

Asterweg

Ter plaatse van de oostelijk gerichte gevels op een deel van het bouwplan is de maximaal berekende geluidbelasting vanwege de Asterweg 54 dB. Om woningen en andere geluidgevoelige objecten mogelijk te maken, zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld.

Ridderspoorweg

Ter plaatse van de noord/noordoostelijk gerichte gevels bedraagt de maximaal berekende geluidbelasting 56 dB. Om woningen en andere geluidgevoelige objecten mogelijk te maken, zullen hogere waarden moeten worden vastgesteld.

Vast te stellen hogere waarden

Voor wegverkeerslawaai is dezelfde systematiek voor hogere waarden toegepast als voor het gezoneerde industrieterrein deelgebied Buiksloterham. Ook hier is voor het vaststellen van de hogere grenswaarde het hoogste geluidniveau op het gehele bestemmingsplanvlak gehanteerd. Voor de Distelweg, de Asterweg en de Ridderspoorweg zijn de benodigde hogere grenswaarden ten gevolge van het wegverkeerslawaai respectievelijk 58, 54 en 56 dB.

- *Cumulatie Wet geluidhinder*

In artikel 110a en 110f van de Wet geluidhinder zijn voorschriften opgenomen ten behoeve van cumulatie van geluid. Conform artikel 110f lid 3 zal deze cumulatie moeten worden betrokken indien:

- a. een hogere waarde zal worden vastgesteld;
- b. indien meer dan één geluidbron de voorkeurswaarde overschrijdt.

Op grond van het Amsterdams beleid is geformuleerd dat de gecumuleerde waarde niet hoger mag zijn dan de hoogst toegestane grenswaarde +3 dB. In onderhavige situatie is dat 63 +3 dB voor wegverkeerslawaai en 55 + 3 voor industrielawaai (Wgh).

Uit de berekeningen blijkt dat voor alle rekenpunten waarvoor een hogere waarde moet worden vastgesteld, de gecumuleerde geluidbelasting lager is dan de hoogste toegestane grenswaarde + 3 dB, namelijk 58 +3 voor wegverkeerslawaai en 55 + 3 voor industrielawaai (Wgh).

Cumulatie van geluid is derhalve op grond van het Amsterdams beleid geen probleem. Daarbij geldt dat de gecumuleerde waarden, gelet op het stedelijke karakter van het gebied, als alleszins acceptabel kunnen worden gezien.

- *Afwijking van het Amsterdams geluidbeleid*

In het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam is de voorwaarde opgenomen dat nieuwe woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde dienen te krijgen. Een stille zijde wordt gedefinieerd als een gevel (of geveldeel) die niet rechtstreeks wordt belast met een geluidsniveau boven de voorkeursgrenswaarde. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Met de resultaten uit het akoestische onderzoek voor het voormalige Air Productsterrein is bepaald voor welke gevels hogere waarden noodzakelijk zijn en vervolgens is onderzocht welk percentage van de woningen binnen het bouwplan *niet* voorzien kunnen worden van een geluidluwe zijde.

Uit het onderzoek blijkt dat dit circa 10% van de woningen betreft. Het bouwplan is voorgelegd aan het TAVGA op 29 mei 2015. Omdat echter nog niet geheel zeker is hoe het uiteindelijke bouwplan er uit komt te zien, is in de bestemmingsregeling opgenomen dat maximaal 20% van de woningen mag afwijken van de eis tot realisatie van een stille zijde.

Als voorwaarde (na advies van het TAVGA) is opgenomen dat er gedurende de nachtperiode (dit is tussen 23.00 uur en 07.00 uur) geen slaapverstoring mag plaatsvinden, met ander woorden dat er sprake is van een geluidluwe zijde. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor de nachtperiode niet of slechts in geringe mate wordt overschreden. Dit betekent dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en in de nacht geen slaapverstoring optreedt.

3.3.3.3 Kavel 2 en 3A

Voor de kavels 2 en 3 is reeds in de Tweede partiële herziening Buiksloterham, vanwege de hoge

geluidbelasting van de Klaprozenweg aan de noordkant van het projectgebied, een regeling opgenomen die bepaald dat woningbouw slechts met toepassing van dove gevels kan plaatsvinden.

Voor kavel 2 en het zuidwestelijke deel van kavel 3A, aan de Monnikskapstraat, is naar aanleiding van de gewijzigde (stedenbouwkundige) situatie de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai opnieuw beschouwd.

Het aanvullende onderzoek is uitgevoerd door LBP Sight en de notitie is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

- *Wegverkeerslawaai*

Op de gevels van de te realiseren woonbebouwing aan de Monnikskapstraat, ter weerszijden van de Akeleistraat, wordt als gevolg van het wegverkeer op de Klaprozenweg op meerdere locaties/hogtes de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder (48 dB) overschreden. De ten hoogste toelaatbare grenswaarde (63 dB) echter niet.

Vast te stellen hogere waarden

Omdat de geluidbelasting door het treffen van maatregelen niet kan worden gerealiseerd, moeten er voor de te realiseren woonbebouwing hogere grenswaarden worden vastgesteld. Voor de kopgevels bedragen deze 53 dB, voor de naar de Klaprozenweg gekeerde gevels bedragen deze 52 dB.

3.3.3.4 Kavel 20

Voor kavel 20 is naar aanleiding van de gewijzigde stedenbouwkundige uitgangspunten, zoals beschreven in paragraaf 2.2.3 de geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai opnieuw beschouwd.

Het onderzoek is uitgevoerd door LBP Sight en de notitie is als bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

- *Wegverkeerslawaai*

De onderzoeksresultaten laten zien dat de geluidbelasting als gevolg van de Papaverweg ter plaatse van alle gevels voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt, ter plaatse van enkele gevels, als gevolg van de Ridderspoorweg echter wel overschreden. De ten hoogste toelaatbare grenswaarde (63 dB) echter niet. Verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen is niet mogelijk.

Vast te stellen hogere waarden

De hogere waarden (van 56 dB aan de noordgevel, 60 dB aan de oostgevel en 53 dB aan de zuidgevel) die eerder zijn vastgesteld, moeten worden aangepast. Voor de zuidoostelijk georiënteerde gevels is de geluidbelasting maximaal 58 dB. Voor de noordoostelijk georiënteerde gevels maximaal 55 dB. Voor de zuidwestelijk georiënteerde gevels maximaal 52 dB. Alle bouwblokken zijn voorzien van een zijde waar de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

3.3.4 Conclusie

Ten behoeve van de voorgenomen woningbouwontwikkelingen op kavel 2, 3D, 20 en het voormalige Air Productsterrein (kavel 47, 48 en 49) zijn akoestische onderzoeken verricht. Voor de kavels is het vaststellen van hogere waarden noodzakelijk. Het ontwerpbesluit hogere waarden heeft gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen, er zijn geen zienswijzen ingediend. Het besluit is op 22 november 2016 door het college van B&W vastgesteld en is als bijlage 4 aan deze Toelichting gevoegd.

De conclusie is dat de geluidbelasting vanwege industrielawaai en wegverkeerslawaai de ontwikkelingen niet in de weg staat.

3.4 Luchtkwaliteit

3.4.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan, gelet op de bescherming van de volksgezondheid, rekening te worden gehouden met de luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

3.4.2 Regelgeving

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in onder meer de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wm in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die zijn aangemeld en die passen in dit programma hoeven niet meer afzonderlijk te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer afzonderlijk te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of ervoor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Om versnippering van nibm-projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie artikel opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd, gebruik makend van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot een maximum van 1.000 meter). In het Besluit nibm is bepaald dat deze locaties als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de nibm-regeling zouden kunnen vallen.

Op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen en de Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2010 van de gemeente Amsterdam worden er beperkingen opgelegd aan de ligging van gevoelige bestemmingen nabij drukke wegen.

3.4.3 Toetsing aan de regelgeving

Met de onderhavige herziening wordt geen nieuw programma toegevoegd ten opzichte van het onderliggende planologisch-juridisch kader in het bestemmingsplan Buiksloterham 2009. De wijzigingen waarin de herziening voorziet, leiden niet tot extra verkeersbewegingen. In dat opzicht heeft deze herziening geen negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit, dan wel kan hetgeen waarin deze herziening voorziet als een niet in betekenende mate ontwikkeling worden beschouwd. Onderzoek naar de eventuele gevolgen voor luchtkwaliteit kunnen daarom achterwege blijven. Verder voorziet deze herziening evenmin in nieuwe gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit of uitbreiding daarvan. Het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet van toepassing.

3.4.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is getoetst aan bijlage 2 van titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Conclusie is dat de wijzigingen die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt niet in betekenende mate bijdragen aan en geen negatieve gevolgen hebben voor de milieukwaliteit.

3.5 Parkeren

3.5.1 Algemeen

Uitgangspunt van het bestemmingsplan Buiksloterham uit 2009 is, dat parkeren voor nieuwe functies (zowel wonen als niet-woonfuncties) op eigen terrein moet plaatsvinden. In het bestemmingsplan Buiksloterham (2009) zijn parkeernormen opgenomen voor de verschillende functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt. Voor wonen is een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per vrije sectorwoning voorgeschreven en voor sociale huurwoningen 0,5 parkeerplaats per woning. In het kader van deze Vierde partiële herziening wordt afgeweken van deze algemene norm.

3.5.2 Aanpassing parkeernorm collectieve ontwikkeling

Het opleggen van één vaste parkeernorm per woning vormt een belemmering voor de ontwikkeling van gemengde woonprogramma's enerzijds en voor zelfbouwwoningen anderzijds. Bij een gemengde ontwikkeling is vaak niet bekend hoeveel en welk type woningen uiteindelijk gerealiseerd worden. Dit is afhankelijk van de vraag vanuit de markt. Woningen voor gezinnen hebben een ander ruimtebeslag dan woningen voor alleenstaanden of woon-werkwoningen. Het aantal parkeerplaatsen kan hierdoor sterk fluctueren. Door het toepassen van een parkeernorm per m² ontstaat een meer op maat gesneden norm per type woning. Deze norm is voor marktwoningen 1 parkeerplaats per 125 m² bvo en voor sociale huurwoningen 1 per 200 m² bvo.

Voormalig Air Productsterrein

Het Cityplotsproject, op het voormalige Air Productsterrein, is de eerste grootschalige woningbouwontwikkeling in Buiksloterham. Het voormalige Air Productsterrein wordt gefaseerd ontwikkeld waarbij flexibiliteit het uitgangspunt is. De exacte woningaantallen en woningtypen liggen nog niet vast en ook de verkaveling kan nog wijzigen. Naarmate er meer bouwplannen voor Cityplots worden ingediend zal er meer inzicht ontstaan in de verschillende typen woningen - zowel in grootte als financieringscategorie - die hier gerealiseerd worden. Door het toepassen van een parkeernorm per m² bruto vloeroppervlak ontstaat een meer op maat gesneden norm per type woning. De parkeerplaatsen worden gerealiseerd in twee door de ontwikkelaar te bouwen parkeergarages op eigen terrein. De parkeergarages zijn aangeduid op de verbeelding en voorgeschreven is dat binnen deze functieaanduidingen uitsluitend parkeervoorzieningen zijn toegestaan zodat ruimtelijk wordt voorzien in de mogelijkheid parkeren op eigen terrein op te lossen.

Kavel 20 en 3D

Voor de kavels 3D en kavel 20 wordt ten aanzien van de flexibiliteit in het aantal woningen de parkeernorm eveneens aangepast naar een norm per m² bruto vloeroppervlak (bvo) in plaats van een norm per woning, ofwel 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. De woningaantallen en woningtypen liggen namelijk niet vast, waardoor de behoefte aan parkeerplaatsen groter of kleiner kan zijn.

Deze parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Het totale programma op deze kavels is veel kleiner dan op het voormalige terrein van Air Products, zodat hier geen aanleiding is om te voorzien in een regeling met betrekking tot monitoring van de parkeerbehoefte. De regel dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden, blijft in deze herziening gehandhaafd.

3.5.3 Aanpassing parkeernorm zelfbouw ontwikkeling

Voor de zelfbouwkavels (dit betreft kavel 2) is het ruimtelijk vaak niet mogelijk en efficiënt om 1,5 parkeerplaats op eigen terrein te realiseren. In deze vierde herziening is voor kavel 2 een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voorgeschreven, aangezien het afzonderlijke kavels betreft waar per kavel één woning wordt gerealiseerd. Vanwege de losse percelen die afzonderlijk van elkaar worden ontwikkeld, ontstaat er per perceel minder ruimte om parkeren zo doelmatig mogelijk op te lossen.

De realisatie van collectieve parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld in de vorm van een parkeerkelder) wordt niet onmogelijk gemaakt, maar in de praktijk zullen individuele bewoners niet altijd tot een dergelijke gezamenlijke oplossing komen. Verder is het wenselijk dat op de zelfbouwkavels zoveel mogelijk buitenruimte ontstaat. De mogelijkheid om gezamenlijke buitenruimte (bijvoorbeeld een binnenplein of een kinderspeelplaats) te realiseren neemt af naarmate in plaats van collectief zelfstandig ontwikkeld wordt. Gelet hierop is het wenselijk dat de toekomstige bewoners de buitenruimte optimaal kunnen gebruiken ook voor andere doeleinden dan parkeren.

Een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning sluit aan op het parkeerbeleid zoals dat op het moment van het opstellen van voorliggende herziening in stadsdeel Noord wordt gehanteerd.

Op kavel 2 wordt de mogelijkheid geboden om aan de achterkant van de kavel een tweede gebouw op te richten. Dit tweede gebouw kan naast een gebouwde parkeervoorziening plaats bieden voor aan-huis-gebonden beroepen, werkplaatsen, maar ook ten behoeve van een aanleunwoning of studio (i.c. zelfstandige woonruimte naast het hoofdgebouw).

Indien op één kavel twee woningen worden gerealiseerd zijn dus twee parkeerplaatsen nodig. Het handhaven van de minimum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning zou in dat geval leiden tot een ruimtelijk onoplosbare en kostbare parkeeropgave. Voor eventuele woningen in de bijgebouwen op kavel 2, die kleiner

zijn dan 65m², wordt de parkeernormering om die reden niet toegepast.

3.5.4 Aanpassing parkeernorm waterkavels

Voor de waterkavels is een norm van 1,5 parkeerplaats op eigen terrein eveneens niet realistisch. Vanwege het bouwen op water en de ontsluiting via steigers en loopbruggen is de verplichting om op eigen terrein het parkeren op te lossen in voorliggende herziening komen te vervallen. De norm wordt, analoog aan de individuele zelfbouwoningen, gewijzigd in 1 parkeerplaats per waterkavel.

3.5.5 Parkeerdruk

Het zonder meer toepassen van de ruime parkeernorm van 1,5 (zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan Buiksloterham) kan leiden tot een onrealistisch grote parkeeropgave die voorbijgaat aan het daadwerkelijke autobezit van de (toekomstige) bewoners. Bovendien is geconstateerd dat in andere delen van Amsterdam bestaande parkeervoorzieningen bij appartementen onvoldoende gebruikt worden en leegstand het gevolg is. Een dergelijke situatie moet vermeden worden, maar anderzijds wil de gemeente ook voorkomen dat het parkeerprobleem verschuift naar de openbare ruimte. Om die reden blijft de bepaling dat parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden, voorgeschreven. Verder is, specifiek in voorliggende herziening geborgd dat, indien blijkt dat er vanwege de gewijzigde parkeernorm een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat ten opzichte van de parkeervraag, de benodigde parkeerplaatsen alsnog gerealiseerd moeten worden. Dit om te voorkomen dat er een te grote parkeerdruk op straat ontstaat en de gemiddelde parkeerdruk tussen 80% - 90% – dat een uitgangspunt is van het parkeerbeleid in Noord – overschreden wordt. Op deze wijze wordt leegstand voorkomen en worden de toekomstige bewoners en eigenaren niet belast met te hoge kosten voor parkeerplaatsen die ze niet nodig hebben, terwijl de hoeveelheid parkeerplaatsen die wel nodig blijken te zijn alsnog gerealiseerd worden. Door middel van een parkeerdrukmeting zal vóór, tijdens en na realisatie van het Cityplotsproject een onderzoek worden verricht om vast te kunnen stellen wat op dat moment de parkeerbehoefte is. De parkeergarages worden constructief overgedimensioneerd, zodat uitbreiding op termijn mogelijk is, mocht in de toekomst de parkeerbehoefte toenemen.

3.5.6 Afwijken van de parkeernorm

Het bestemmingsplan Buiksloterham verplicht ontwikkelaars om bij nieuwbouwplannen een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Doel van deze regeling is om de parkeerdruk op straat te voorkomen, waardoor tevens een mooie openbare ruimte ontstaat, die niet door parkerende auto's wordt gedomineerd. Voor het aantal minimaal te realiseren parkeerplaatsen zijn verschillende normen opgenomen per type functie. Deze normen zijn gebaseerd op het Amsterdamse Locatiebeleid, het parkeerbeleid van stadsdeel Noord, de algemene kentallen van CROW en praktijkervaringen op vergelijkbare locaties binnen Amsterdam.

De parkeernormen geven de gemiddelde parkeerbehoefte van enkele hoofdfuncties weer. Hoewel deze parkeernormen geschikt zijn om een algemene inschatting te maken ten aanzien van parkeerbehoefte, blijkt uit ervaring dat in enkele bijzondere gevallen afwijking in de rede ligt. Een opslagloods zou bijvoorbeeld vanwege de grote oppervlakte relatief veel parkeerplaatsen moeten realiseren, terwijl daaraan - vanwege de geringe aantal medewerkers en bezoekers - geen behoefte is.

In de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham is reeds een regeling opgenomen om (middels een omgevingsvergunning) afwijking te verlenen van de voorgeschreven parkeernorm. De afwijking wordt slechts verleend indien realisatie van het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen vanwege de bijzondere specifieke kenmerken van het bouwplan in redelijkheid niet te eisen is. Hierbij gaat het om bijzondere gevallen, zoals bijvoorbeeld wanneer in het betreffende gebouw - in verhouding tot de oppervlakte van het gebouw - slechts zeer weinig mensen werken, de functie geen bezoekers trekt en het - vanwege het ontwerp en inrichting van het gebouw - onaannemelijk is dat het gebouw in de toekomst voor andere functies gebruikt kan worden. In voorliggende herziening wordt een dergelijke afwijkingsmogelijkheid voor de functie wonen opgenomen. Ook in het geval van afwijken van de parkeernorm voor de functie wonen, in plandelen waar autogebruik niet past vanwege het concept of de doelgroep, moet aangetoond worden dat kan worden volstaan met minder parkeerplaatsen.

3.5.7 Conclusie

De aanpassing van de parkeernorm in deze herziening heeft geen of slechts een verwaarloosbaar effect voor de omgeving dan wel voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Het valt aan te nemen dat vanwege de aanpassing van de algemene en ruime parkeernorm de verkeersbewegingen van en naar het plangebied enigszins beperkt worden. Op basis van de eerste praktijkervaringen is het autobezit in Buiksloterham veel lager dan 1,5 per woning. Mede door de korte afstand tot het centrum en station Amsterdam Centraal hebben veel bewoners helemaal geen auto. Tot op heden lijkt de norm van 1 parkeerplaats per 125m² bvo goed aan te sluiten op de actuele vraag naar parkeerplaatsen binnen de verschillende projecten die in uitvoering zijn. Naar verwachting zullen ook veel bezoekers vanuit de stad per fiets arriveren.

Hoofdstuk 4 Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Buiksloterham is op 16 december 2009 een exploitatieplan op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening vastgesteld. De wijzigingen die in voorliggende herziening mogelijk worden gemaakt voorzien in een aangewezen bouwplan (in de zin van artikel 6.12 Wro). De wijziging van het bouwprogramma voor de kavels wordt (indien nodig) meegenomen in de jaarlijkse herziening van het exploitatieplan. De zelfbouwkavels en de kavels voor Cityplots zijn in eigendom van de gemeente, waarbij het kostenverhaal anderszins, via de erfpacht wordt verzekerd.

Hoofdstuk 5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
3. Waternet;
4. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, afdeling Amsterdam
5. Provincie Noord-Holland.

Daarnaast is het plan voorgelegd aan de volgende overlegpartner:

6. Brandweer Amsterdam-Amstelland.

In de volgende subparagraaf is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

5.1.1 Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal

Het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaal (CNB) is een samenwerkingsverband tussen vier Noordzeekanaalgemeenten (Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad) dat op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen is ingesteld voor het beheersgebied gelegen vanaf 12 zeemijlen vanuit de koppen van de havenhoofden te IJmuiden tot aan de Oranjesluis in Amsterdam, inclusief de havenbekkens die uitkomen op de tussenliggende wateren.

Het CNB heeft tot taak het bevorderen van een veilige, vlotte en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het omschreven beheersgebied. De Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam NV voert de taken van het CNB uit. De reactie van het CNB op het voorontwerp bestemmingsplan is aan de hand van deze verantwoordelijkheid opgesteld.

Het plangebied is gelegen aan het Noordzeekanaal en bij ontwikkelingen langs een hoofdvaarweg moet het ontwerp voldoen aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) uit 2011. Het Noordzeekanaal is benoemd als hoofdvaarweg, klasse VIb.

Het Barro geeft afstanden - de zogenaamde vrijwaringszone vaarweg - waarbinnen een gemeente verplicht is, bij nieuwe ontwikkelen binnen deze zone, vooroverleg te voeren met betrokken partijen, o.a. CNB (als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening).

Het CNB beoordeelt of de nieuwe ontwikkeling (binnen de vrijwaringszone) een belemmering vormt voor de veiligheid op de vaarweg. Het gaat in het bijzonder om:

1. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
2. de zichtlijnen van de bemanning en de op/in het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
3. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
4. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
5. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg mogelijk blijft.

De vrijwaringszone ter hoogte van het genoemde bestemmingsplan heeft een breedte van 25 meter vanaf de oeverlijn van het Noordzeekanaal. Het CNB verzoekt de vrijwaringszone Barro op te nemen op de verbeelding en in de toelichting het Barro te vermelden, zodat bij ontwikkeling van initiatieven duidelijk is dat op bovenstaande punten getoetst zal worden.

Tot slot geeft het CNB aan graag op de hoogte te willen blijven van de verdere planvorming rondom de

Buiksloterham.

Beantwoording:

De Vierde partiële herziening Buiksloterham heeft enkel tot doel de ontwikkelingen op het voormalige Air Products terrein mogelijk te maken en het aanbrengen van enige flexibiliteit in de bouw- en gebruiksregels van de kavels 2, 3 en 20 en de waterkavel. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die de zichtlijnen van de scheepvaart zouden kunnen belemmeren en/of de walradar kunnen verstoren. Het opnemen van de aanduiding vrijwaringszone - vaarweg is dan ook niet van toepassing.

Over de planvorming van Buiksloterham als geheel en in het geval van toekomstige bestemmingsplannen zal het CNB op de gebruikelijke wijze geïnformeerd worden via het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

5.1.2 Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (hierna: OD) werkt in opdracht van ruim 20 gemeenten en drie provincies. De OD verstrekt omgevingsvergunningen en ziet erop toe dat bedrijven voldoen aan actuele wet- en regelgeving op het gebied van milieu(veiligheid), bouwveiligheid, infrastructuur en bodem.

De OD heeft gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan specifiek op de milieuaspecten, luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid.

Met betrekking tot luchtkwaliteit verzoekt de OD een paragraaf in de toelichting op te nemen met relevante wetgeving omtrent luchtkwaliteit. De OD heeft het voorontwerp bestemmingsplan getoetst aan titel 5.1 van de Wet milieubeheer en concludeert dat de bijdrage ten gevolge van de vierde partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham Niet in Betekenende mate bijdraagt aan de milieukwaliteit.

Met betrekking tot externe veiligheid verzoekt de OD in plaats van de veiligheidszone - bevi de PR 10^{-6} contour op te nemen.

Tot slot verzoekt de OD ten aanzien van het aspect geluid de aanduiding 'gezoneerd industrieterrein' op de verbeelding op te nemen en de 'geluidzone - industrie 1 J. van Hasseltkanaal West' aan te passen aan de gewijzigde grens van het gezoneerde industrieterrein deelgebied Buiksloterham.

Beantwoording:

Aan het verzoek van de OD is voldaan voor wat betreft de opmerking over het aspect luchtkwaliteit. In de toelichting is paragraaf 3.4 Luchtkwaliteit toegevoegd waarin het tekstvoorstel van de OD is opgenomen.

Met de OD is na overleg afgesproken de veiligheidszone- bevi zoals aangeduid in het voorontwerp bestemmingsplan te handhaven. De gebiedsaanduiding 'gezoneerd industrieterrein' en de bijbehorende geluidzone zijn aan de verbeelding toegevoegd.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek, oktober 2016
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek kavel 2 en 3A, april 2015
Bijlage 3	Akoestisch onderzoek kavel 20, augustus 2015
Bijlage 4	Besluit hogere waarden (Wet geluidhinder), oktober 2016
Bijlage 5	Onderzoek Externe veiligheid Shell, juli 2014
Bijlage 6	Brandweeradvis, februari 2015
Bijlage 7	Natuurwaardenonderzoek, augustus 2014
Bijlage 8	Nota van Beantwoording zienswijzen en wijzigingen, oktober 2016

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan 'Vierde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham' met identificatienummer NL.IMRO.0363.N1405BPSTD-VGo1 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 bestemmingsplan Buiksloterham

Het bestemmingsplan dat door de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam op 16 december 2009 is vastgesteld

1.6 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.7 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.8 bruto vloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc.

1.9 derde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham

Het bestemmingsplan 'derde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham' met identificatienummer NL.IMRO.0363.N1212BPSTD- van de gemeente Amsterdam, vastgesteld door de stadsdeelraad van stadsdeel Noord op 30 oktober 2013.

1.10 eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham

Het bestemmingsplan 'eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham' met identificatienummer NL.IMRO.0363.N1201BPSTD- van de gemeente Amsterdam, vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Noord op 29 november 2012.

1.11 floorspace-index

De omvang van de bruto vloeroppervlakte in verhouding tot het grondoppervlak.

1.12 tweede partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham

Het bestemmingsplan 'tweede partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham' met identificatienummer NL.IMRO.0363.N1205BPSTD- van de gemeente Amsterdam, vastgesteld door de stadsdeelraad van stadsdeel Noord op 29 mei 2013.

1.13 verbeelding

Vierde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham,
Gemeente Amsterdam

De kaart van het bestemmingsplan Vierde partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham met identificatiecode NL.IMRO.0363.N1405BPSTD-VG01

1.14 wijzigingsplan

Het wijzigingsplan 'Waterkavel Buiksloterham' met identificatienummer NL.IMRO.03630000N1312BPSTD- van de gemeente Amsterdam, vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam op 3 maart 2015.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 2 Bedrijf

- a. In afwijking van artikel 3 lid 3 onder a van het bestemmingsplan Bukslooterham, geldt, ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1' (sb-1), dat uitsluitend functies zijn toegestaan voor zover deze in de, van de regels van het bestemmingsplan Bukslooterham deel uitmakende, 'Staat van Inrichtingen' vallen in de milieuhinder categorie 1, 2 of 3.1.
- b. De functies als bedoeld onder a, die vallen in de milieuhindercategorie 3.1, zijn uitsluitend toegestaan voor zover:
 1. de betreffende functie op grond van milieuhinder aspecten gevaar, geur en stof niet hoger scoort dan milieuhindercategorie 2;
 2. de activiteiten niet tijdens de nachtperiode plaatsvinden;
 3. de activiteiten hoofdzakelijk inpandig plaatsvinden;
 4. de betreffende functie geen gemeenschappelijke muur of vloer/plafond hebben met een geluidgevoelige functie.
- c. De functies als bedoeld onder a, zijn uitsluitend toegestaan voor zover deze in de, van de regels van het bestemmingsplan Bukslooterham deel uitmakende, 'Staat van Inrichtingen' voor wat betreft de indice 'vrachtverkeer' niet hoger scoren dan 1 en voor wat betreft de indice 'personenverkeer' niet hoger scoren dan 2.
- d. De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – bevi (10-6 contour)' zoals aangegeven op de plankaart van het bestemmingsplan Bukslooterham wijzigt zoals aangegeven op de verbeelding van de Vierde partiële herziening Bukslooterham.
- e. Aan artikel 3 lid 3 van het bestemmingsplan Bukslooterham wordt onder h toegevoegd: 'Ter plaatse van de functieaanduiding 'verkeer' (v) is een weg, ten behoeve van langzaam verkeer, toegestaan'.

Artikel 3 Gemengd

- a. Aan artikel 4 lid 1 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder o toegevoegd: 'een onderdoorgang, uitsluitend ter plaatse van de bouwaanduiding (ond)'.
- b. De bouwhoogte wijzigt zoals aangegeven op de verbeelding van de Vierde partiële herziening Buiksloterham.
- c. De floorspace-index wijzigt zoals aangegeven op de verbeelding van de Vierde partiële herziening Buiksloterham.
- d. Ter plaatse van de maatvoeringsaanduiding 'maximum bebouwingspercentage' is het aangegeven maximum bebouwingspercentage per bouwkveld toegestaan, met dien verstande dat bij het ontbreken van een percentage een bebouwingspercentage van 100% geldt.
- e. De aanduiding 'relatie', zoals genoemd in artikel 4 lid 2 onder l van het bestemmingsplan Buiksloterham, wijzigt zoals op de verbeelding is aangegeven.
- f. Ter plaatse van de bouwaanduiding 'aaneengebouwd' (aeg) wijzigt het aantal aaneengesloten hoofdgebouwen zoals op de verbeelding is aangegeven.
- g. Onverminderd het bepaalde in artikel 4 lid 2 onder o van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt aan artikel 4 lid 4 onder g van het bestemmingsplan Buiksloterham toegevoegd: 'Het bevoegd gezag is bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 4 lid 2 onder o van het bestemmingsplan Buiksloterham, uitsluitend ter plaatse van de bouwkveld met perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311, indien is aangetoond dat:
 1. de realisatie van een geluidluwe zijde onredelijk bezwarend is vanwege stedenbouwkundige, architectonische en financiële redenen;
 2. het gaat om een ondergeschikt aantal woningen van een groter bouwplan, dat wil zeggen niet meer dan 20% van het totale bouwplan en;
 3. er in de nachtperiode de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer niet hoger is dan de hoogst toegestane grenswaarde van 38 dB +3 dB en van industrielawaai niet hoger dan de hoogst toegestane grenswaarde van 40 dB(A) +3 dB'.
- h. De 'specifieke bouwaanduiding – dove gevel' (sba-dg), wijzigt ter plaatse van de bouwkveld met perceelnummers 4470, 7310 en 7311, zoals op de verbeelding is aangegeven.
- i. Onverminderd het bepaalde in artikel 10 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt aan artikel 4 lid 2 van het bestemmingsplan Buiksloterham onder v toegevoegd: 'Het is toegestaan de bestemmingsgrens ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven bouwkvelds met perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311, 8924 en 8426 voor zover niet grenzend aan de bestemming Verkeer - 1 en Water - 1, ten behoeve van balkons te overschrijden, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2,5 meter en de balkons niet lager zijn gelegen dan 4,2 meter boven de rijweg of boven een strook ter breedte van 1,5 meter langs een rijweg dan wel 2,4 meter boven een rijwielpad of voetpad, dat geen deel uitmaakt van de bedoelde strook van 1,5 meter.
- j. Aan artikel 4 lid 2 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder w toegevoegd: 'Ter plaatse van de bouwaanduiding (ond) dient een onderdoorgang gehandhaafd te blijven, waarvan de hoogte niet minder dan 4,5 meter mag bedragen'.
- k. Artikel 4 lid 5 onder e van het bestemmingsplan Buiksloterham, zevende gedachtestreepje 'Distelweg 89-91, een assemblagebedrijf' van het bestemmingsplan Buiksloterham vervalt.
- l. Artikel 4 lid 5 onder e van het bestemmingsplan Buiksloterham, negende gedachtestreepje 'Distelweg 99-105 en Asterweg 49, een bedrijf voor het vervaardigen van industriële gassen' van het bestemmingsplan Buiksloterham vervalt.
- m. Het maximum percentage woningbouw wijzigt zoals aangegeven op de verbeelding van de Vierde partiële herziening Buiksloterham.
- n. Artikel 4 lid 5 onder h, van het bestemmingsplan Buiksloterham vervalt.
- o. In afwijking van artikel 4 lid 5 onder m en p van het bestemmingsplan Buiksloterham geldt ter plaatse van het westelijke deel van de bouwkveld met perceelnummer 8426 (kavel 2) een minimum parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning op eigen terrein te realiseren.
- p. In afwijking van artikel 4 lid 5 onder m en p van het bestemmingsplan Buiksloterham geldt ter plaatse van het westelijke deel van bouwkveld met perceelnummer 8426 (kavel 2) geen minimum parkeernorm voor

woningen kleiner dan 65 m².

- q. In afwijking van artikel 4 lid 5 onder m en p van het bestemmingsplan Buiksloterham gelden ter plaatse van de bouwkavels met de perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311; het deel van de bouwkavel met perceelnummer 8924 (kavel 20) en het oostelijke deel van bouwkavel met perceelnummer 8426 de volgende parkeernormen:
1. sociale huurwoningen: 1 parkeerplaats per 200 m² bruto vloeroppervlak;
 2. marktwoningen: 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak;
 3. zelfbouwoningen: 1 parkeerplaats per woning;
 4. bedrijven: 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak;
 5. overige functies: 1 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak.
- met dien verstande dat voor de bouwkavels met de perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311 geldt dat:
- voor zover de normen onder sub 1, 2 en 3 afwijken van het geldende parkeerbeleid en
 - blijkt uit de vergelijking tussen de vóór vaststelling van dit bestemmingsplan verrichte nulmeting en de telling die plaatsvindt binnen een jaar na de voltooiing van de laatste woning, er voor de gerealiseerde woningen en andere functies binnen de bouwkavels een tekort aan parkeerplaatsen aanwezig is,
 - die parkeerplaatsen alsnog binnen de betreffende kavels worden gerealiseerd, dan wel daar - op andere de parkeerdruk niet belastende wijze - in wordt voorzien en
 - die verplichting als voorschrift in de te verlenen omgevingsvergunningen wordt doorgelegd.
- r. Het bevoegd gezag is bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het minimum aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen zoals bepaald onder m en p van het bestemmingsplan Buiksloterham voor de functie wonen en een lager aantal toe te staan, indien voor het betreffende bouwplan aantoonbaar minder parkeerplaatsen voldoende zijn.
- s. Parkeren ter plaatse van de op de verbeelding aangegeven bouwkavels met perceelnummer 8426 is uitsluitend toegestaan aan de achterzijde van de bouwkavels, ter plaatse van de Kaasjeskruidstraat.
- t. Aan artikel 4 lid 5 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder cc toegevoegd: 'ter plaatse van de bouwkavels met perceelnummer 8426 geldt dat per bouwkavel maximaal 50% van het bruto vloeroppervlak gebruikt mag worden voor andere functies dan wonen'.
- u. Aan artikel 4 lid 5 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder dd toegevoegd: 'Ter plaatse van de bouwkavels met de perceelnummers 7220, 6660, 2216, 4470, 7310, 7311 geldt dat woningbouw is toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor weg- en industrielawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, dan wel wordt voldaan aan de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de ter plaatse vastgestelde hogere grenswaarden en de in dat kader gestelde voorwaarden.
- v. Onverminderd het bepaalde in artikel 4 lid 2 onder q van het bestemmingsplan Buiksloterham dienen woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding – dove gevel' (sba-dg), te zijn voorzien van een dove gevel, tenzij:
1. de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan het door het bevoegd gezag vastgestelde en bij dit bestemmingsplan behorende Besluit hogere waarde Wet geluidhinder, en de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de in het maatwerk genoemde geluidswaarden, behorende tot de representatieve bedrijfssituatie van de aan de Distelweg 91-95 gelegen inrichting, mits de woningen een maximaal toelaatbare binnenwaarde hebben van 35 dB(A) etmaalwaarde; of,
 2. de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.
- w. Aan artikel 4 lid 5 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder ee toegevoegd: 'Ter plaatse van de functieaanduiding 'parkeergarage' (pg) zijn uitsluitend gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan waarvan de in- en uitgang tenminste 5 meter van de bestemmingsgrens is gelegen'.
- x. Aan artikel 4 lid 5 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder ff toegevoegd: 'Ter plaatse van de functieaanduiding 'wonen – uitgesloten' (-w) zijn geen woningen toegestaan'.
- y. De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – bevi (10-6 contour) zoals aangegeven op de plankaart van het bestemmingsplan Buiksloterham vervalt.

Artikel 4 Groen

De regels zijn ongewijzigd.

Artikel 5 Verkeer - 1

De functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - uitneembare brug' ter plaatse van het Tolhuiskanaal zoals opgenomen op de plankaart van het bestemmingsplan Buiksloterham wijzigt zoals op de verbeelding van de Vierde partiële herziening Buiksloterham is aangegeven.

Artikel 6 Verkeer - 2

De regels zijn ongewijzigd.

Artikel 7 Water - 1

- a. Aan artikel 7 lid 2 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder g toegevoegd: 'Ter plaatse van de functieaanduiding specifieke vorm van water - uitneembare brug (swa-ubr) is maximaal één uitneembare brug, ten behoeve van langzaam verkeer, toegestaan waarvan de minimum doorvaarthoogte 2,5 meter +NAP bedraagt'.
- b. Onverminderd het bepaalde in artikel 2 onder i van de herzieningsregels van de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham, is het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein zoals bepaald in artikel 4, lid 5 onder p van het bestemmingsplan Buiksloterham niet van toepassing ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1).
- c. Onverminderd het bepaalde in artikel 2 onder i van de herzieningsregels van de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham, geldt in afwijking van artikel 4 lid 5 onder m en p van het bestemmingsplan Buiksloterham ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1) een parkeernorm van 1 parkeerplaats per waterkavel.
- d. Het bevoegd gezag is bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 2 onder i, van de herzieningsregels van de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham, voor het realiseren van een ruimte voor het houden van collectieve bijeenkomsten op maximaal één waterkavel, uitsluitend ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1) en met een maximum bruto vloeroppervlak van 90 m².
- e. Het bevoegd gezag is bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 2 onder k, onderdeel n, van de herzieningsregels van de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham, voor steigers, ter plaatse van de figuur 'relatie' binnen het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1) met inachtneming van de volgende bepalingen:
 1. de maximum breedte bedraagt 3,00 meter;
 2. de maximum oppervlakte bedraagt 50 m²;
 3. de vrije hoogte bedraagt maximaal 1,00 meter ten opzichte van het wateroppervlak;
 4. per relatie is maximaal één steiger toegestaan;
 5. aan deze steigers mogen geen woonboten worden verbonden.
- f. Het bevoegd gezag is bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 2 onder k, onderdeel n, van de herzieningsregels van de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham, voor maximaal twee collectieve drijvende eilanden, geen gebouwen zijnde, uitsluitend ter plaatse van de figuur 'relatie' binnen het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1) met inachtneming van de volgende bepalingen:
 1. de maximum bruto vloeroppervlakte bedraagt per eiland 45 m²;
 2. de drijvende eilanden zijn uitsluitend toegestaan in de eerste en derde relatie gezien vanaf de Ridderspoorweg;
 3. de maximum hoogte van de drijvende eilanden ten opzichte van het wateroppervlak is 1.00 meter;
 4. tussen de eilanden en de omliggende drijvende woningen dient minimaal 4 meter open water aanwezig te zijn.
- g. Het bevoegd gezag is bevoegd omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van het bepaalde in artikel 2 onder k, onderdeel n, van de herzieningsregels van de Eerste partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham, voor een overschrijding van de minimaal aangegeven breedte van de zichtlijnen ter plaatse van de figuur 'relatie' binnen het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' (sgd-1) met maximaal 2 meter voor ten hoogste één woning.

Artikel 8 Water - 2

De regels zijn ongewijzigd.

De overige bestemmingsregels van het bestemmingsplan Buiksloterham en bijbehorende herzienings- en wijzigingsplannen blijven van toepassing.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Algemene bouwregels

Aan artikel 10 van het bestemmingsplan Buiksloterham wordt onder e toegevoegd: 'overstekende delen van drijvende woningen tot een maximum van 1,50 meter, mits deze werken niet hoger zijn gelegen dan 1.50 meter ten opzichte van het wateroppervlak'.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

Artikel 11 lid 5 'maximum percentage woningbouw' wordt aan het bestemmingsplan Buiksloterham toegevoegd: 'Het maximum percentage uitgeefbaar terreinoppervlak voor wonen in het plangebied Buiksloterham bedraagt 50%'.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

11.1 Veiligheidszone - bevi

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels lid 1 'veiligheidszone - bevi' wordt aan het bestemmingsplan Buiksloterham toegevoegd: 'Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - bevi' zijn geen kwetsbare objecten toegestaan'.

11.2 Overige zone - gezoneerd industrieterrein

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels lid 2 'overige zone - gezoneerd industrieterrein' wordt aan het bestemmingsplan Buiksloterham toegevoegd: 'Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone - gezoneerd industrieterrein' zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor een industrieterrein als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder'.

11.3 Geluidzone - industrie 1

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels lid 3 'geluidzone- industrie 1' wordt aan het bestemmingsplan Buiksloterham toegevoegd: 'De gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - industrie 1' zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, bestemd voor een zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder'.

11.4 Milieuzone - zone Wet milieubeheer

Artikel 15 Algemene aanduidingsregels lid 4 'milieuzone - zone wet milieubeheer' wordt aan het bestemmingsplan Buiksloterham toegevoegd en wijzigt zoals op de verbeelding is aangegeven.

De overige algemene regels van het bestemmingsplan Buiksloterham en bijbehorende herzienings- en wijzigingsplannen blijven van toepassing.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig ontheffing verlenen van het gestelde onder a voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a met maximaal 10%.
- c. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het gestelde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

12.3 Hardheidsclausule

Voor zover van toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer personen kan het bevoegd gezag ten behoeve van die persoon of personen dat overgangsrecht buiten toepassing laten.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan Vierde partiële herziening bestemmingsplan Buiksloterham.

De volledige naam is de aanhaaltitel.