



## Bestemmingsplan Onderstation Nieuwe Meer II

Vastgesteld

## Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn NL.IMRO.0363.F2104BPSTD-VG01

Datum print 21 December 2022

Planstatus vastgesteld

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	8
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	11
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Het plangebied</b>	<b>13</b>
2.1	Historie en huidige situatie	13
2.2	Ontwikkelingen	14
2.3	Ruimtelijke inpassing	16
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>17</b>
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	23
3.3	Gemeentelijk beleid	24
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Milieu- en omgevingsaspecten</b>	<b>31</b>
4.1	M.e.r.-beoordeling	31
4.2	Milieuzonering bedrijven	32
4.3	Luchtkwaliteit	33
4.4	Geluidhinder	36
4.5	Ecologie	36
4.6	Externe veiligheid	38
4.7	Elektromagnetische velden	39
4.8	Niet gesprongen explosieven (NGE)	40
4.9	Bodemkwaliteit	40
4.10	Archeologie en cultuurhistorie	41
4.11	Waterparagraaf	42
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Juridische toelichting</b>	<b>47</b>
5.1	Algemeen	47
5.2	De bestemmingen	47
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>51</b>
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>53</b>
7.1	Inspraak	53
7.2	Vooroverleg	53
7.3	Zienswijzen	54
7.4	Ambtshalve wijzigingen	54



# Toelichting



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

TenneT is de landelijke netbeheerder van het hoogspanningsnet met een spanningsniveau van 110kV en hoger. Liander verzorgt de aanleg, het onderhoud en de vernieuwing van het transport- (via onderstations) en distributienet (midden- en laagspanningselektriciteitsnet) zodat de klanten, nu en in de toekomst, gebruik kunnen maken van een veilige, duurzame, betrouwbare en betaalbare energievoorziening. Netbeheerders hebben de taak tegen de laagst mogelijke maatschappelijke kosten de energieinfrastructuur aan te leggen.

In de gemeente Amsterdam is een sterk groeiende vermogensvraag naar elektriciteit door groei in bedrijven en woningbouw. Liander heeft met de gemeente Amsterdam de toekomstige netcapaciteitsvragen inzichtelijk gemaakt. Dit heeft geleid tot de Thema Studie Amsterdam (TSA). In deze studie is de omvang van de noodzakelijke uitbreiding van het energienet op basis van de ambities van de stad Amsterdam weergegeven. De studie geeft een doorkijk van de noodzakelijke station uitbreidingen tot 2050. Het huidige onderstation, Nieuwe Meer, is maximaal uitgebreid en heeft onvoldoende vermogen om toekomstige ontwikkelingen te faciliteren. Met de bouw van een nieuw 160 MVA 150/20kV onderstation (Liander) en de uitbreiding van het bestaande (TenneT) transformatorstation met twee Gas Insulated Switchgear (GIS) installaties wordt het bestaande capaciteitsknelpunt weggenomen en voldoende ruimte gecreëerd om toekomstige groei in Amsterdam te realiseren. Het onderstation Nieuwe Meer II dient om de energievraag van de nieuwe woningbouwontwikkeling en de stijgende energievraag in Nieuw-West en Zuid te faciliteren. Tot 2050 wordt er niet verwacht dat er op Nieuwe Meer nog een uitbreiding moet plaatsvinden.

In februari 2021 heeft het dagelijks bestuur van stadsdeel Nieuw-West positief geadviseerd op de uitbreiding van het onderstation op deze locatie en in maart 2021 heeft er een locatieonderzoek voor nieuwe onderstations aan de zuidwestzijde van Amsterdam plaatsgevonden. Daarnaast is op 10 mei 2021 in de Projectenstaf de ontwikkeling van het onderstation aan orde geweest. Wethouder Van Doorninck heeft:

- Kennisgenomen van het Locatieonderzoek nieuwe onderstations Zuidwestzijde Amsterdam (omgeving Nieuwe Meer) Amsterdam, maart 2021.
- En ingestemd met de voorkeurslocatie, Oksel Anderlechtlaan - Oude Haagseweg naast het huidige onderstation. Onder voorwaarde van een maximale “vergroening” van de onderstations en het terrein zelf.

Ook in andere beleidsdocumenten is de realisatie van het onderstation voorzien, zoals in de omgevingsvisie Amsterdam uit 2021, de Themastudie Amsterdam 2.0, februari 2021, de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden (2021) en het Ontwikkelkader elektriciteitsnetwerk Amsterdam 2035, inclusief uitvoeringsagenda (2022).

Het geldende planologisch kader op deze plek maakt echter het bouwen van een nieuw onderstation en de GIS installaties niet mogelijk. Daarom wordt voor deze ontwikkeling een nieuw bestemmingsplan voorbereid, waarbinnen het onderstation kan worden gerealiseerd. Medio 2021 is gestart met de voorbereidingen van het bestemmingsplan Onderstation Nieuwe Meer e.o., het opstellen van het ruimtelijk programma van eisen en de anterieure overeenkomst.

### 1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan streeft het stadsdeel de volgende doelen na:

1. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische regeling voor het bestaande transformatorstation; en
2. het procedureel/planologisch mogelijk maken en in gebruik kunnen nemen van het nieuwe onderstation en de GIS-installaties.

### 1.3 Ligging plangebied en plangrens

De uitbreiding van onderstation Nieuwe Meer II vindt plaats ten zuiden van het bestaande onderstation Nieuwe Meer op een braakliggend terrein aan de Anderlechtlaan 250 in de gemeente Amsterdam. Deze grond is in eigendom van Liander. Het huidige onderstation en het naastgelegen Meet- en Regelstation van Gasunie vormen samen een nutsvoorzieningencluster c.q. 'energiecampus' met losse gebouwen in een landschappelijke/groene setting. Ten noorden van het plangebied bevindt zich de snelweg de A4, de spoorverbinding Amsterdam – Schiphol en op 130 meter afstand ligt het Mercure hotel. De naamgeving van het station verwijst naar het meer ten zuiden van de locatie. Verder westelijk liggen polders en park De Oeverlanden. Het terrein van het onderstation bevindt zich buiten De Oeverlanden. De dichtstbijzijnde woonbestemming ligt op circa 360 meter afstand.



Figuur 1.1 Ligging en indicatie begrenzing plangebied

### 1.4 Geldende bestemmingsplannen

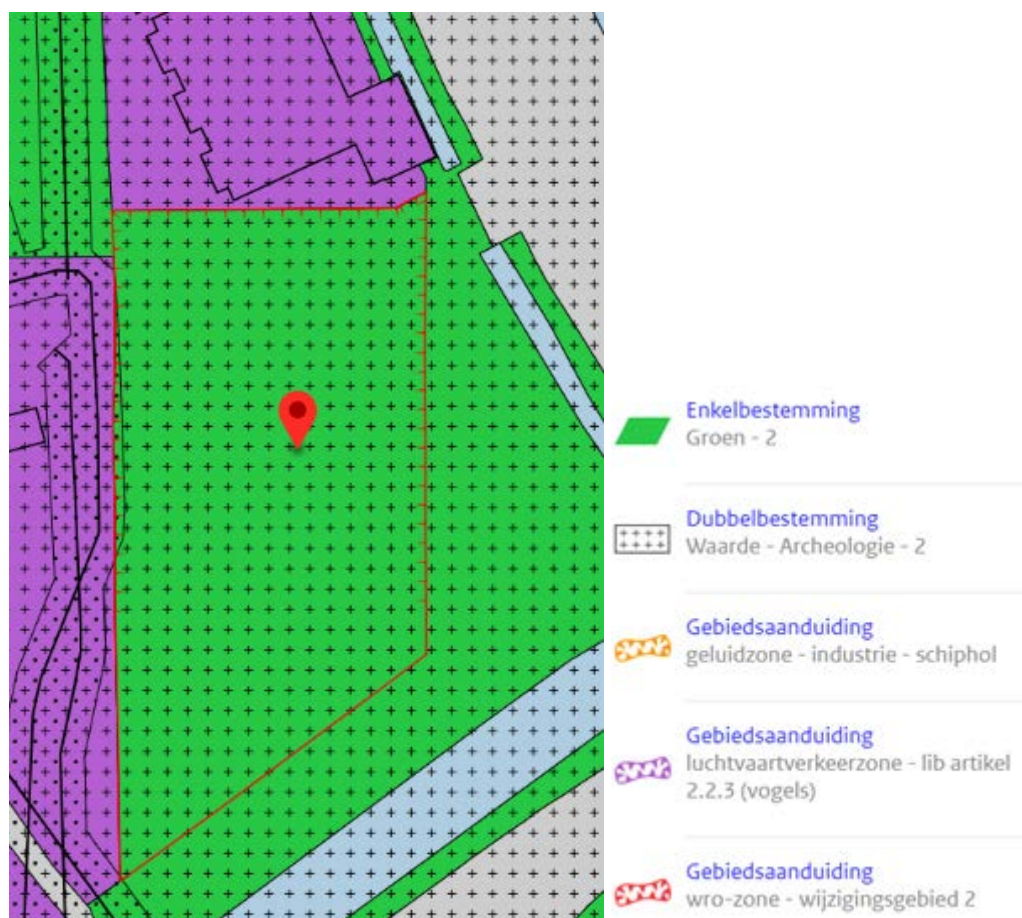
In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Bestemmingsplan	Status	Bestemming plangebied
-----------------	--------	-----------------------



Nieuwe meer e.o	Onherroepelijk, vastgesteld, 26 juni 2013	-Enkelbestemming Bedrijf - Nutsvoorzieningen -Enkelbestemming Groen - 2 -Dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 2 -Bouwvlak -Maatvoering - maximum 7 m -Maatvoering - maximum 5 m -Gebiedsaanduiding - industrie - Schiphol -Gebiedsaanduiding - luchtvaartverkeerszone - lib. artikel 2.2.3 (vogels) -Gebiedsaanduiding - wro-zone - wijzigingsgebied 2
Paraplubestemmingsplan -Drijvende bouwwerken	Onherroepelijk, vastgesteld op 18 september 2019	Voor dit bestemmingsplan zijn er bouwvoorschriften opgenomen ten aanzien van (woon)boten en bedrijfsvaartuigen. Aangezien onderhavig plan geen drijvende bouwwerken betreft is dit paraplubestemmingsplan niet van toepassing.
Grondwaterneutrale kelders	Vastgesteld, 7 oktober 2021	- overige zone 2.

De regels die van toepassing zijn op het plangebied waar de uitbreiding is voorzien, volgen uit het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' (vastgesteld op 26 juni 2013).



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.

- In het bestemmingsplan heeft het plangebied de enkelbestemming 'Groen – 2'. Binnen deze bestemming zijn nutsvoorzieningen toegestaan. In de praktijk worden hiermee kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen bedoeld, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie, energievoorziening en brandkranen. Een onderstation van deze omvang, valt hier niet onder. Daarnaast zijn gebouwen uitgesloten. Het geplande onderstation en de GIS-installaties passen niet binnen het bestemmingsplan.
- Onder de bestemming 'Groen – 2' is daarnaast een wijzigingsbevoegdheid opgenomen door middel van de gebiedsaanduiding 'wro-zone – wijzigingsgebied 2'. In een deel van het plangebied geldt deze gebiedsaanduiding. Op gronden met deze gebiedsaanduiding is het mogelijk de bestemming geheel of gedeeltelijk te wijzigen in de bestemming 'Horeca'. Het geplande onderstation en de GIS-installaties kunnen ook met deze wijzigingsbevoegdheid niet gerealiseerd worden.
- Verder zijn er op grond van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' regels gesteld ten aanzien van het oprichten van bebouwing. Die luiden als volgt:

De aanvrager van een omgevingsvergunning dient een inventariserend veldonderzoek (IVO) te overleggen, waarin de archeologische waarde van het terrein, die blijktens de aanvraag zal worden verstoord, naar oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld, indien de aanvraag betrekking leidt tot grondroerende werkzaamheden:

- a. van 10000 m<sup>2</sup> of meer en;

b. dieper dan 0,5 meter onder peil.

Bij de bouw worden grondroerende werkzaamheden verricht die dieper gaan dan 0,5 meter onder peil. Het oppervlak van de grondroerende activiteit is echter niet groter dan 10.000 m<sup>2</sup>. Hier wordt verder op ingegaan in paragraaf 4.10.

- Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - lib 2.2.3 (vogels)' is bepaald dat geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen en grote waterpartijen) zijn toegestaan, conform hetgeen bepaald in artikel 2.2.3 van het 'Luchthavenindelingbesluit' Schiphol'. Het onderstation is geen vogelaantrekkende functie en deze aanduiding heeft dus geen gevolgen voor de bouw.
- Ter plaatse van de aanduiding 'Geluidzone – industrie - schiphol' geldt dat de aangewezen gronden mede bestemd zijn voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege de industrieterreinen 'Schinkel' en 'Schiphol' op geluidsgevoelige bestemmingen. Het onderstation is geen geluidsgevoelige bestemming is.
- Daarnaast heeft het noordelijk deel van het plangebied de enkelbestemming 'Bedrijf – Nutsvoorzieningen'. De voor 'Bedrijf - Nutsvoorzieningen' aangewezen gronden zijn bestemd voor nutsvoorzieningen, ondergrondse en bovengrondse leidingen en toebehoren, (bedrijfs)erven en verkeersareaal. Binnen deze bestemming is een bouwvlak opgenomen. Alleen hier zijn gebouwen toegestaan. Verder zijn er twee maximale bouwhoogtes opgenomen van 7 meter en 5 meter. Op dit moment bevindt zich op deze bestemming het bestaande onderstation Nieuwe Meer. Omdat het nieuwe onderstation aangesloten moet worden op het bestaande onderstation, is dit gedeelte ook meegenomen in dit bestemmingsplan.

## 1.5 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

De toelichting bestaat uit 7 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.



## Hoofdstuk 2      Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan functies en structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur van het plangebied.

### 2.1      Historie en huidige situatie

Het plangebied ligt aan Anderlechtlaan in Amsterdam. Daar ligt het op een afstand van circa 100 meter ten zuiden van de snelweg A4 en circa 200 meter ten noorden van de Nieuwe Meer (een meer ten zuidwesten van Amsterdam). Het plangebied is een braakliggend terrein. In het jaar 2001 is er op het terrein een tijdelijke vergunning verleend voor een McDonalds restaurant. Deze is in 2008 afgebroken, maar de verharding op het terrein, onder andere door de aangelegde parkeerplekken voor het restaurant, is nog geruime tijd blijven liggen. In 2019 is het parkeerterrein verwijderd en sindsdien ligt het terrein braak. Aan de noordzijde van het plangebied is het huidige onderstation te vinden. Verder wordt het terrein omringd door een watergang, waar water doorheen stroomt en staan bomen aan de zijkanten. In figuur 2.1 is de bestaande situatie weergegeven en de situatie met het parkeerterrein zoals die was rond 2010.







Figuur 2.1 Bestaande situatie plangebied

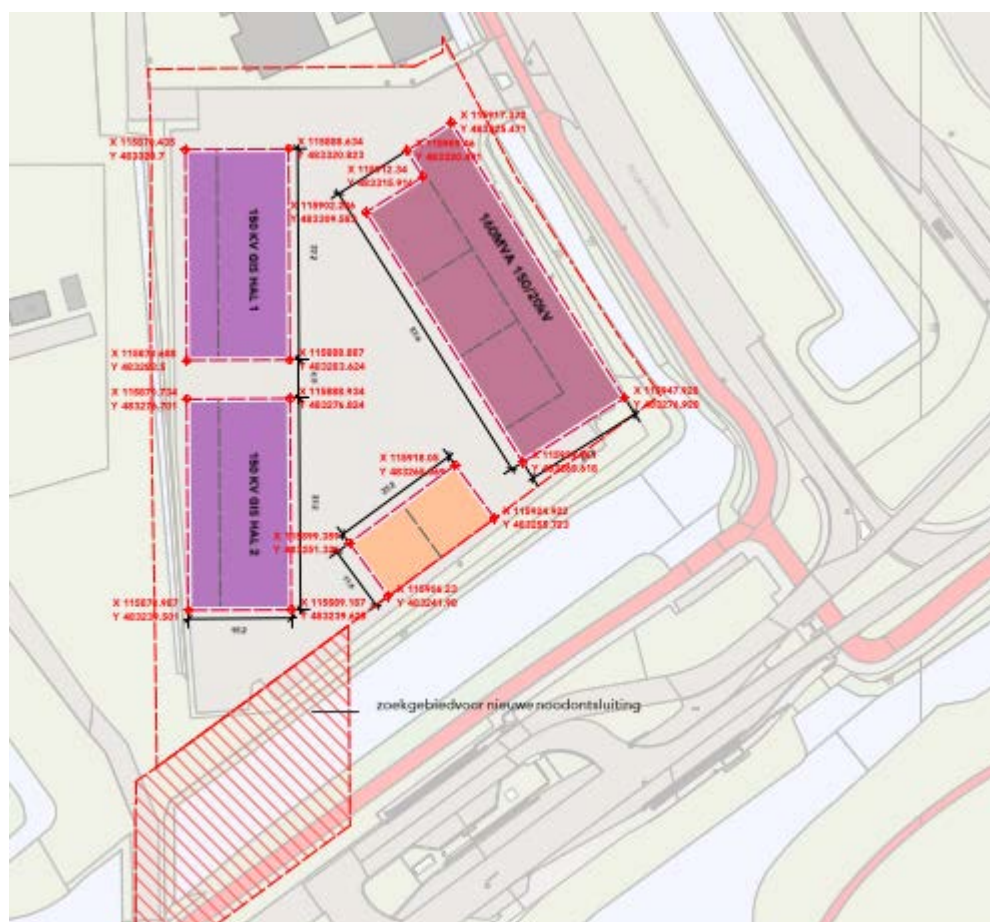
## 2.2 Ontwikkelingen

Binnen het plangebied zijn de hieronder beschreven ontwikkelingen voorzien.

- Er worden drie 150/20kV transformatoren van Liander geplaatst met ieder een vermogen van 80 MVA in open cellen. Deze cellen hebben drie scherfwanden en één open zijde. Het totaal opgesteld vermogen bedraagt 240 MVA, het totaal ingeschakeld vermogen in de open lucht is 160 MVA.
- Plaatsen van een Liander gebouw van circa 56m x 20m x 6,5m (lxbxh) = 1120 m<sup>2</sup>;
- Bouw twee 150kV GIS-installaties van TenneT met de afmetingen van circa 39m x 18m x 15m (lxbxh) = 702 m<sup>2</sup>.
- Bouw van compensatiespoelen met de afmetingen van circa 23,2m x 11,6m en een maximale bouwhoogte van 8,5m.
- Plaatsen tweede inrit op-/afrit ten zuiden van het perceel middels een dam. De ontsluiting wordt aangelegd voor zwaar vrachtverkeer.
- Aanleggen noodzakelijke bekabeling.
- Plaatsen bliksemspits van circa 2 meter hoog op de transformatorcellen.

- Plaatsen hekwerk van circa 2,5 meter hoog, grenzend aan het Gasunie perceel.
- Dempen van de sloot achter de 150kV GIS-installaties van TenneT en tijdelijk dempen van de sloot langs de Anderlechtlaan.
- Uitdiepen van watergang RIEKE029 van circa 90 cm naar 125 cm (ten zuiden van het plangebied).

Afbeelding 2.2 en 2.3 geven impressies van de toekomstige situatie.



Figuur 2.2: Afmetingen toekomstige situatie



Figuur 2.3: Toekomstige situatie uitbreiding

### 2.3 Ruimtelijke inpassing

Hoewel het plangebied buiten het landschapspark De Oeverlanden ligt, worden eisen gesteld aan de landschappelijke inpassing in het gebied. Dit heeft te maken met de ligging aan de entree van De Oeverlanden en de gebiedsontwikkeling in de nabije omgeving. Omdat de stedelijke context van deze locatie in de komende jaren sterk zal veranderen hecht de gemeente Amsterdam groot belang aan de belevingswaarde voor de passanten in het gebied. De bebouwing en de inrichting van het terrein dragen daar in belangrijke mate aan bij. Vanuit de gemeente Amsterdam zijn daarom regels vastgelegd voor ruimtelijke kwaliteit en inpassing.

Een van de uitgangspunten is dat de uitbreiding dezelfde architectonische kwaliteit en uitstraling krijgt als het huidige Nieuwe Meer. De gebouwen vormen één architectonische familie. Daarnaast dient het ontwerp, vanwege de ligging aan de entree van het groene recreatiegebied De Oeverlanden, maximaal in te zetten op vergroening van de gevels (en daken), in combinatie met vergroening (waar mogelijk) van het maaiveld. Daarbij moet benadrukt worden dat het plangebied aan de entree ligt van De Oeverlanden en zich daar dus niet in bevindt.

Een uitgebreidere beschrijving van de maatregelen is te vinden in het ruimtelijk programma van eisen. Dit programma van eisen is opgenomen als bijlage bij de regels. In de regels is geborgd dat het plangebied alleen in gebruik mag worden genomen als voldaan is aan het ruimtelijk programma van eisen.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Rijksbeleid

#### 3.1.1    Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van onze leefomgeving. Hiermee wil het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die voor ons liggen. De NOVI geeft weer voor welke uitdagingen Nederland staat, wat daarbij de nationale belangen zijn, welke keuzes het Rijk maakt en welke richting het Rijk meegeeft aan decentrale keuzes. Deze keuzes hangen samen met de toekomstbeelden van de fysieke leefomgeving, de maatschappelijke opgaven en economische kansen die daarbij horen.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet (die naar verwachting in 2022 in werking treedt). Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang met elkaar. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes gemaakt worden.

#### Prioriteiten

De NOVI schetst een toekomstperspectief naar 2050 waarin vier prioriteiten worden vastgesteld:

##### Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering. Zeespiegelstijging, hoge rivierafvoeren, wateroverlast en lange periodes van droogte zijn hier voorbeelden van. In 2050 zal Nederland klimaatbestendig en waterrobuust zijn. In 2050 moet Nederland ook een duurzame energievoorziening hebben. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Voorwaarde is dat bewoners goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik en kunnen meeprofiteren in de opbrengsten.

Voor de ontwikkeling van duurzame energie zijn regionale energiestrategieën (RES) essentieel. Medeoverheden geven, in samenwerking met de energiesector, gebruikers en andere belanghebbenden, in de RES invulling aan de inpassing van duurzame energie op het land.

##### Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. De Nederlandse economie dient toekomstbestendig te worden, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. Het gebruik van duurzame energiebronnen en verandering van productieprocessen wordt gestimuleerd. Steden en stedelijke regio's zijn belangrijk voor onze economie. Dit geldt vooral daar waar sprake is van een aantrekkelijke en gezonde omgeving en diversiteit in aanwezige economische functies, opleidingen en andere voorzieningen.

##### Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. De leefbaarheid van stedelijk gebied staat voorop. Hiervoor dienen deze gebieden in te zetten op klimaatadaptatie om de gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Ook dient de bouw van nieuwe woningen te zijn gericht om een zo breed mogelijk aantal inwoners te bereiken. Mobiliteit dient aan te sluiten op nieuwe ontwikkelingen waarbij onder meer de CO<sub>2</sub> uitstoot wordt verminderd.

### Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Er dient een balans tussen de ontwikkeling van natuur en landbouw te worden gevonden. Hiernaast dient het een prettige omgeving te zijn om te werken, wonen en te recreëren. Biodiversiteit van gebieden en de verduurzaming van landbouw zijn kernpunten.

### **Afwegingsprincipes**

Het stellen van de bovenstaande prioriteiten kan een situatie maken dat belangen soms botsen. Om in zo'n situatie keuzes te maken worden er drie afwegingsprincipes gebruikt:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoekt het Rijk naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied.
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

De uitvoering van de NOVI moet gezamenlijk worden aangepakt. Rijk, provincies en gemeenten gaan meer samenwerken als één overheid. Ook staat participatie centraal. Daarnaast is de NOVI continu in beweging. Het is de bedoeling dat het zich continu aanpast aan ontwikkelingen, in een permanent en cyclisch proces.

#### *Consequentie voor dit bestemmingsplan*

De bouw van het transformatorstation en de GIS-installaties dragen bij aan de energietransitie en het garanderen van een goede leveringszekerheid voor de toenemende vraag naar energie. Daarmee maakt het project economisch groeipotentieel mogelijk. Netuitbreiding is een randvoorwaarde om de groeiambities van de stad zoals nieuwe gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken. Het project draagt dan ook bij aan de doelstellingen van de NOVI.

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Natuurnetwerk Nederland (NNN), elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en

toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

#### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

De bouw van een onderstation aan de Anderlechtlaan is in overeenstemming met de nationale belangen uit de SVIR. Nationaal belang 13 gaat in op ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie. Alhoewel dit bestemmingsplan de energievoorziening betreft, worden er in het Barro geen regels gesteld ten opzichte van dit tracé. De bouw van het onderstation is dus niet in strijd met het Barro.

### **3.1.3 Ladder Duurzame verstedelijking**

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaald. Er is een regionale vraag naar woningbouw, dus trede 2 is aan de orde. In trede 2 gaat het om de vraag: "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?"

Op 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip 'actuele regionale behoefte' wordt geschrapt en is in de nieuwe Ladder vervangen door 'behoefte';
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht.

#### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

De bouw van een onderstation aan de Anderlechtlaan betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling, aangezien de bouw van een transformatorstation niet als een stedelijke ontwikkeling beschouwd wordt (zie ABRVS 26 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1123). De ladder hoeft dus niet te worden doorlopen.

### **3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol**

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) bevat ruimtelijke beperkingen die gesteld worden in verband met het Luchthaven Schiphol. Deze beperkingen worden enerzijds gesteld vanwege externe veiligheidsrisico's en geluidbelasting vanwege het luchtverkeer. Anderzijds hebben de beperkingen te maken met waarborgen van veilig luchtverkeer (beperking aan hoogte en aan functies die vogels aantrekken).

Het plangebied valt binnen het beperkingengebied toetshoogte, toetshoogte i.v.m radar en in het gebied beperking aantrekken vogels van het LIB. Hieronder wordt ingegaan op deze aspecten in relatie tot dit bestemmingsplan.

#### *3.1.4.1 Hoogtebeperkingen*

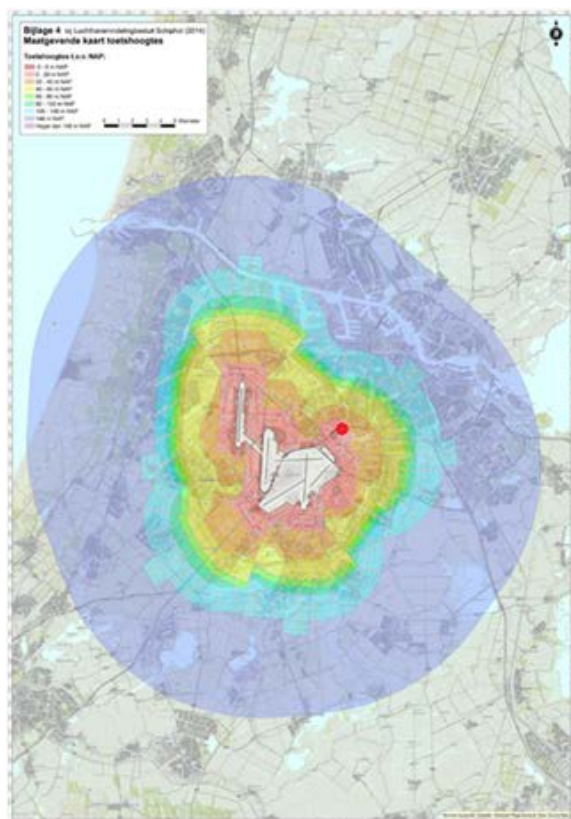
Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moeten de toetshoogtes van het LIB in acht worden genomen. Er zijn twee toetshoogtes: de algemene of maatgevende toetshoogte (bijlage 4 bij het LIB) en de toetshoogte in verband met radar (bijlage 4a bij het LIB). Met een bestemmingsplan kan van de maatgevende toetshoogte van het LIB worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Waterstaat de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan is strijd zijn met de radartoetshoogte, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte zoals opgenomen in bijlage 4 (maatgevende toetshoogte) en 4a (maatgevende toetshoogte radar) bij het LIB.

#### *Maatgevende toetshoogte*

Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij het LIB geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden.

In onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



Figuur 3.1 Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende kaart toetshoogte', bijlage 4 bij het LIB (plangebied rode stip)

Omdat het plangebied zich bevindt in het rood gemarkeerde gedeelte van de maatgevende kaart toetshoogtes geldt dat er niet hoger mag worden gebouwd dan 7 meter boven het NAP. Het plangebied ligt globaal 1,2 meter onder het NAP. Echter hebben de geplande gebouwen een maximale hoogte van 11,5 meter, met bliksempieken die nog hoger zijn. De maximale hoogte wordt overschreden met 3,3 meter voor de gebouwen.

Een VVGB is op 23 december 2021 verleend. Daarmee vormt het LIB geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan. Deze VVGB is opgenomen in bijlage2.

Daarnaast geldt op de gronden die zijn aangewezen op de maatgevende kaart toetshoogtes bij dit besluit dat geen bomen of struiken zijn toegestaan die hoger zijn dan de in die op de kaart aangegeven maximale waarden indien de Inspectie Leefomgeving en Transport op schriftelijk verzoek van de exploitant van de luchthaven Schiphol of Luchtverkeersleiding Nederland beoordeelt dat deze een belemmering vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer. Bij de uitwerking van de landschappelijke inpassing zal hier rekening mee worden gehouden en de nieuwe bomen en struiken niet hoger zijn dan op de kaart is aangegeven, in dit geval 7 meter boven het NAP.

#### *Toetshoogte i.v.m. radar*

Op grond van artikel 2.2.2a, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij het LIB objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden, mits uit een positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

In onderstaande figuur is voor het plangebied aangegeven welke maximale waarden zijn toegestaan.



Figuur 3.2 Uitsnede hoogtebeperkingen 'Maatgevende toetshoogte radar', bijlage 4a bij het LIB

Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart zijn objecten die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarde toegestaan mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. In het plangebied geldt een maximale hoogte van 33 meter boven het NAP. De bouw van het onderstation en de GIS installaties komen niet tot boven deze hoogte. Daarmee staat de radartoetshoogte niet aan de vaststelling van het bestemmingsplan in de weg.

#### 3.1.4.2 Vogelaantrekkende werking

Het plangebied valt ook binnen het gebied 'Beperking aantrekking vogels'. Een grondgebruik of een bestemming met vogelaantrekkende werking zijn hier niet toegestaan. Het onderstation en de GIS-installaties hebben geen vogelaantrekkende werking en is dus in overeenstemming met het LIB.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. De Omgevingsvisie richt zich op langetermijnambities en –doelen. De provincie geeft aan welke kwaliteiten ze langjarig wil koesteren en speelt daarbij in op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De hoofddambitie is het zoeken naar balans tussen economische groei en leefbaarheid.

In het Visiedeel zijn de ambities uitgewerkt in vijf zogenaamde samenhangende bewegingen met ontwikkelprincipes naar de toekomst:

3. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
4. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
5. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
6. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
7. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

De energietransitie, van energie uit uitputbare bronnen naar energie uit duurzame, hernieuwbare bronnen, is een belangrijke opgave voor de provincie Noord-Holland. Het streven is een maximale opwekking van duurzame energie voor de volledige energievraag in Noord-Holland in 2050. Om dit te realiseren, is de distributie van energie een belangrijke voorwaarde. Met de transitie naar duurzame energie vindt de opwekking op andere plekken plaats, en moet het distributienet hier goed op worden voorbereid. In de omgevingsvisie wordt dan ook aangegeven dat het niet alleen gaat om de opwekking van duurzame energie, maar ook om uitbreiding en aanpassing van de infrastructuur die nodig is om deze energie op effectieve manier te verdelen.

#### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

Met de aanpassingen die in dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, wordt het energienet onder andere voorbereid op het aansluiten en verdelen van toekomstige duurzame energie. Dit sluit aan op de ambities van de provincie Noord-Holland, zoals neergelegd in de omgevingsvisie.

### 3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels voor de fysieke leefomgeving samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie Noord-Holland wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk (artikel 6.3). Daarnaast moet een ruimtelijk plan rekening houden met de risico's ten aanzien van klimaatverandering (artikel 6.62).

De omgevingsverordening schrijft voor waaraan de inhoud van onder andere bestemmingsplannen, omgevingsvergunningen voor afwijken van het bestemmingsplan en beheersverordeningen moeten voldoen. In de verordening zijn regels opgenomen die het provinciaal belang beschermen. In deze paragraaf wordt ingegaan op deze regels.

De regels zijn gebaseerd op de beleidskeuzes in de provinciale Omgevingsvisie. Het gaat daarbij om thema's over bebouwingscontouren, NNN, agrarische bedrijven, kantoren, bedrijventerreinen, detailhandel, waterkeringen, etc. In de verordening worden geen specifieke regels gesteld voor het plangebied. Deze regels vormen dan ook geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkelingen in dit bestemmingsplan.

### **3.2.3 Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de oevers'**

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 september 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie.

In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

Paragraaf 4.11 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

## **3.3 Gemeentelijk beleid**

### **3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050**

Amsterdam bevindt zich in een spannende tijd. Jaren van snelle groei zijn abrupt afgebroken door een onregelende pandemie, die op de korte termijn voor onzekerheid zorgt. Tegelijk is er de voortdurende trein van internationalisering en technologische ontwikkeling die maatschappelijke tegenstellingen verscherpt. Daarbovenop komt de noodzakelijke omschakeling vanwege de klimaatverandering en klimaatbestendigheid. De Omgevingsvisie is erop gericht om de lijnen uit te zetten hoe met deze uitdagingen om te gaan. Hiervoor zijn de volgende vijf strategische keuzes gemaakt:

#### Meerkernige ontwikkeling

Één van de hoofddoelen van deze visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen. Verdichting en kwaliteit zijn de sleutelwoorden: met meer bewoners en ruimte voor bedrijvigheid is er meer draagvlak voor winkels, horeca en voorzieningen. Meerkernigheid als streven geldt ook voor de regio. De huidige spreiding van werkgelegenheid en voorzieningen is scheef in het nadeel van de regio, met als gevolg grote vervoerstromen. De inzet is werk beter te spreiden en de stedelijke kwaliteit van kernen als Almere, Zaandam, Purmerend en Hoofddorp te vergroten met voorzieningen zoals hoger onderwijs en culturele instellingen. Ook het ov tussen de kernen wordt verbeterd.

#### Groeien binnen grenzen

De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050. Deze groei mag alleen plaatsvinden binnen de stadsgrenzen. Groeien binnen de bestaande stad kan door bedrijventerreinen om te bouwen tot gebieden waar zowel gewoond als gewerkt wordt. Tegelijk wordt de stad ingericht op hergebruik van materialen en grondstoffen en op een andere, meer zelfvoorzienende energieopwekking zoals stadsverwarming en zonne- en windenergie.



### Duurzaam en gezond bewegen

In een verdichtende stad gaan we zuinig om met de schaarse ruimte. We zoeken plek om te bouwen, voor groen, voor verblijven en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. We hebben een driedelig doel: ruimte, schonere lucht en gezonder bewegen. Dat gaat niet ten koste van bereikbaarheid. . Buurten en kernen worden verbonden door een netwerk van veilige fietsroutes en openbaar vervoer.

### Rigoreus vergroenen

Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. Het autoluw maken van de stad biedt daarvoor mede ruimte. Daarnaast gaat de kwaliteit van landschappen zoals Waterland en de Amsterdamse Scheggen omhoog door omschakeling naar kringlooplandbouw, tegengaan van bodemdaling en herstel van biodiversiteit.

### Samen stadmaken

Deze omgevingsvisie combineert ruimtelijke inrichting met doelen op groen, wonen, werken, duurzaamheid, leefomgeving. Zo wil de stad in de toekomst werken: in samenhang. Dit betekent dat niet alleen partijen zoals ontwikkelaars en woningcorporaties, maar Amsterdammers zelf ook collectieven op te starten. Ook de samenwerking met het Rijk en de regio wordt steeds groter.

### Elektriciteitsnetwerk

Alhoewel het elektriciteitsnetwerk niet valt onder één van de strategische keuzes wordt er in de omgevingsvisie wel uitgebreid op ingegaan. Met de groei van de stad groeit ook de vraag naar elektriciteit en warmte. Amsterdam wil zoveel mogelijk schone energie opwekken en opslaan op eigen grondgebied en slim gebruik maken van nieuwe en bestaande warmtebronnen. Een toekomstbestendig elektriciteitsnetwerk is een randvoorwaarde voor de groei en verduurzaming van Amsterdam. Tot 2050 zal de vermogensvraag toenemen naar 3 tot 4 keer de vermogensvraag van nu. Dat is een vraag van 3.000 à 4.000 MW in 2050, in plaats van circa 1.000 MW in 2020. Om tijdig in de snelgroeiende vraag naar elektriciteit te kunnen blijven voorzien wordt er gewerkt aan de uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur. Hiervoor worden onder andere locaties aangewezen waar onderstations worden uitgebreid. Het plangebied van dit bestemmingsplan is aangewezen voor deze netuitbreiding en locatie voor uitbreiding van onderstations.

### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

Met de omgevingsvisie wordt een toekomstbeeld geschetst van de gemeente Amsterdam voor de komende 30 jaar. In het document wordt specifiek ingegaan op het elektriciteitsnetwerk. Onderhavig onderstation is één van de aangewezen locaties waar het onderstation zal worden uitgebreid om aan de snelgroeiende vraag naar elektriciteit te kunnen voldoen. De bouw van het onderstation en de twee GIS-installaties is daarom in overeenstemming met het beleid uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

In de omgevingsvisie heeft de gemeente het plangebied en het gebied hier omheen indicatief aangeduid als locatie voor stedelijke ontwikkeling en nabij het plangebied is een groen-blauwe hotspot aangeduid.



- **Gemengde stadsbuurt:** Ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, parkjes en langs watergangen.
- **Hoogstedelijke buurt:** Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en veel ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, pocketparkjes en grote stadsparken.

groen-blauwe hotspot

Figuur 3.3 Uitsnede plankaart omgevingsvisie met relevante legenda-eenheden

#### Stedelijke ontwikkeling

Er staat als toelichting:

"De aanduiding voor stedelijke ontwikkeling is indicatief en duidt niet de specifieke grens van de betreffende ontwikkeling aan. Bij verandering van de situatie zijn de hier uitgezette lijnen het uitgangspunt."

De omgevingsvisie impliceert op deze locatie een spanningsveld tussen een concreet korte termijn project (het onderstation) en een langere termijn ambitie. Op termijn wordt gedacht aan de ontwikkeling van een hoogstedelijke buurt, een woonwijk, samenhangend met het doortrekken van de NoordZuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en het daarbij behorende metrostation ter hoogte van de Nieuwe Meer. De geluidscontour rondom het onderstation reikt tot ver over de woonwijk.

Er heeft een ruimtelijke afweging plaatsgevonden waarbij de gevolgen van de zonerings die met dit bestemmingsplan wordt geïntroduceerd zijn beoordeeld. Daarbij is geconstateerd dat uitbreiding van het onderstation op deze locatie noodzakelijk is en dus prevaleert. De elektriciteitsvoorziening is randvoorwaardelijk voor veel andere doelen uit de omgevingsvisie. De hindercontouren vormen te zijner tijd een belangrijk randvoorwaardenscheppend kader voor toekomstige transformatie naar een hoogstedelijke buurt.

Daarom is gestreefd naar een zo klein mogelijke hindercontour van het onderstation om zo min mogelijk extra beperkingen voor de ontwikkeling van woningbouw te laten ontstaan. Maatregelen aan de bron om de geluidcontour te verkleinen zijn niet mogelijk. De installaties zijn zodanig geprojecteerd dat de geluidsemissie naar de omgeving zo laag mogelijk is en dit niet ten koste gaat van beheer en onderhoud. Uit het geluidonderzoek blijkt de geluidcontour nodig is omdat ook rekening wordt gehouden met een toeslag voor tonaal geluid. Deze toeslag is relevant om op deze locatie toe te passen. Binnen de geluidzone is woningbouw alleen mogelijk als voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarden. Dit betekent dat woningbouw niet is uitgesloten als gevolg van het onderstation. Met een zorgvuldige positionering van bebouwing, waarbij bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van afschermdende bebouwing met een niet geluidgevoelige functie, of met maatregelen op gebouwniveau zoals dove gevels vormt de geluidzone van het onderstation geen onoverkomelijke belemmering voor woningbouw.

De locatie kent ook in de bestaande situatie beperkingen voor woningbouw. De locatie is namelijk al zwaar geluidsbelast met vlieg-, spoor- en wegverkeersgeluid. De ontwikkeling van gevoelige functies op korte afstand van het plangebied is in de huidige situatie bovendien al beperkt door de bestaande energieinfrastructuur van TenneT, Liander en Gasunie. De veiligheidsafstanden van de huidige afblaaspunten op het terrein van Gasunie zijn van oost naar west 115 meter en 21 meter. Op het zuidelijk deel van het terrein van Gasunie zijn nog twee nieuwe afblaaspunten voorzien met een veiligheidsafstand van 91 meter. Binnen deze veiligheidsafstanden mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten opgericht worden. In figuur 3.4 is met een groene lijn de (maximale) hinderafstand van het meet- en regelstation van Gasunie opgenomen.



Figuur 3.4 Afstand huidige beperkingen vanuit perceel Gasunie

Deze afstand bedraagt 115 meter vanaf het afblaaspunt. Hier zal bij de realisatie van een hoog stedelijke omgeving in de huidige situatie rekening moeten worden gehouden. Aangezien het binnen deze afstand niet is toegestaan om (beperkt) kwetsbare objecten op te richten, is woningbouw in dit gedeelte niet reëel. Het bereik van de hindercontour van Gasunie komt ongeveer overeen met de voorgestelde geluidzone die in dit plan is voorzien. Daarmee vormt de uitbreiding van het onderstation geen extra beperking voor de mogelijkheden om woningbouw nabij het plangebied te ontwikkelen.

Bij een eventuele toekomstige ontwikkeling nabij dit gebied voor stedelijke functies zal dan ook nadrukkelijk moeten worden bekeken of en op welke wijze (gevoelige) functies hier kunnen worden ingepast.

#### *Groen-blaauwe hotspot*

De noordoever van de Nieuwe Meer (ten zuidoosten van het plangebied) is in de omgevingsvisie aangewezen als een groen-blaauwe hotspot. Naar deze plekken, waar stad, groen en water elkaar raken, komen mensen vanuit de hele stad toe om groen, ruimte en water te beleven. Deze stedelijke plekken hebben een uitzonderlijke landschappelijke kwaliteit. Ze zijn bij uitstek geschikt voor vrijetijdsfuncties als sportparken, strandjes, buitentheaters en musea. De nadruk ligt op ruimte voor buitenactiviteiten en passende programmering en inrichting van de openbare ruimte. Eventueel hoort daar gebouwd programma bij, maar altijd zorgvuldig in het groen en water ingepast. Vanwege deze groen-blaauwe hotspot zijn extra eisen gesteld aan de landschappelijke inpassing van het onderstation, zoals is geborgd in het ruimtelijk programma van eisen.

### **3.3.2 Structuurvisie Amsterdam 2040**

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt de gemeente Amsterdam zichzelf regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging.

#### *Consequentie voor dit bestemmingsplan*

De structuurvisie gaat niet in op het elektriciteitsnet. De visie heeft geen consequenties voor de in dit bestemmingsplan beoogde ontwikkelingen.

### **3.3.3 Agenda Groen**

De Agenda Groen is op 30 september 2015 vastgesteld in de gemeenteraad. Elke Amsterdammer moet straks een groene omgeving in de buurt hebben. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee geeft de agenda duidelijk richting aan initiatieven. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's: stadsparken, klimaat en biodiversiteit, groen in de buurt en verbindingen en toegankelijkheid.

#### **1. Stadsparken**

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Ze zijn er voor iedereen en ze worden steeds intensiever en op heel uiteenlopende manieren gebruikt: werken, leren over de natuur,

barbecueën, wandelen, sporten, zonnen, een feestje vieren of een evenement bezoeken. Het doel is om stadsparken beter in te richten op dat intensieve gebruik. Ook komen er meer en betere alternatieven voor de drukke stadsparken, om zo de bezoekersdrukke beter te spreiden over de groengebieden in en om de stad. De komende jaren worden tenminste drie stadsparken ingrijpend verbeterd voor duurzamer en intensiever gebruik.

## 2. Klimaat en biodiversiteit

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. Daarom wordt de komende jaren in gezet op 50.000 m<sup>2</sup> extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

## 3. Groen in de buurt

Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom bieden we ruimte aan buurtinitiatieven. Daarom wordt de komende jaren ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.

## 4. Verbindingen en toegankelijkheid

Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik. Amsterdam is rijk aan groen en veel van dat groen kan beter worden gebruikt als het toegankelijker is of beter met elkaar is verbonden. Ingezet wordt op het zichtbaar verbeteren van fietsverbindingen naar de landschappen rondom de stad. Knelpunten in de schakels tussen stad en land worden opgelost en er wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van deze routes.

### *Consequenties voor het plan*

Bij de landschappelijke inpassing is rekening gehouden met de Agenda Groen. Zo wordt voldaan aan het ruimtelijke programma van eisen waarin het onderwerp groen veelvuldig terugkwam. Dit is terug te vinden in hoofdstuk 2 en is geborgd in de planregels.

### **3.3.4 Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden**

Op 2 december 2021 heeft de gemeente Amsterdam de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden vastgesteld. De ontwikkelstrategie is een richtinggevend visiedocument voor de periode tot 2040; het maakt kansen inzichtelijk voor toekomstige ontwikkelingen en het biedt de gemeente de basis om, in dialoog met de omgeving, de juiste keuzes te kunnen maken. De ontwikkelstrategie betekent dat De Oeverlanden groen blijven en het authentieke en natuurlijke karakter behouden blijft. Het betekent ook dat er, in de toekomst, in ieder geval geen woningbouw en kantoorontwikkeling wordt toegestaan en dat de aanwezige natuurkwaliteiten de basis vormen voor de visie 2040 en de daarin voorgestelde keuzes.

In de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden wordt onderhavig onderstation specifiek benoemd. De groei van de stad en de opgave om Amsterdam klimaatneutraal te maken in 2050 hebben een grote impact op de elektriciteitsvoorziening van de stad. De elektriciteitsinfrastructuur zal moeten groeien, vanwege de sterk toenemende vraag naar elektrisch vermogen als gevolg van meer datagebruik

(datacentra), de groei van de stad en de elektrificatie van industrie, warmte en mobiliteit. Om tijdig te kunnen voorzien in de groeiende elektriciteitsvraag in Amsterdam, wordt de komende jaren de elektrische infrastructuur fors uitgebreid en vernieuwd. Om vervolgens ook tijdig de locaties voor de nieuwe onderstations te vinden is het traject Locatieonderzoek nieuwe onderstations Amsterdam gestart. Daarnaast is er parallel samen met de netbeheerders Liander en TenneT gewerkt aan een Netstructuurvisie Amsterdam 2050/Uitvoeringsagenda elektriciteitsnetwerk 2030. De ontwikkeling van een nieuw onderstation aan de zuidwestzijde van Amsterdam heeft vanuit het bovenstaande traject hoge prioriteit. Met het onderstation aan de Anderlechtlaan kan er aan de sterk groeiende vraag in de Zuidas, Schinkelkwartier en (een deel van) Amsterdam Nieuw-West voldaan worden.

#### *Consequentie voor dit bestemmingsplan*

De beoogde ontwikkelingen zijn in overeenstemming met de Ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden. In de strategie wordt beschreven hoe het onderstation aan de Anderlechtlaan aan de zuidwestzijde van Amsterdam hoge prioriteit heeft. Onderhavig plan omvat deze ontwikkeling.

### **3.3.5 Ontwikkelingskader Elektriciteitsvoorziening Amsterdam 2035**

De vraag naar energie vraagt ingrijpende aanpassingen: in Amsterdam worden op 23 locaties 29 nieuwe onderstations aangelegd, met bijbehorende kabelverbindingen en ook 12 bestaande onderstations worden ingrijpend verzwaard. Het Ontwikkelingskader Elektriciteitsvoorziening Amsterdam (EVA) 2035 is het richtinggevend ruimtelijk kader voor de noodzakelijke uitbreiding van de hoofdelectriciteitsinfrastructuur in Amsterdam voor de periode 2022 tot 2035. In het kader zijn de uitbreiding van bestaande onderstations, de realisatie van nieuwe onderstations en de benodigde indicatieve kabelverbindingen opgenomen.

Het elektriciteitsnet van Amsterdam moet de komende decennia aanzienlijk worden verzwaard. In 2050 is de vraag naar elektriciteit in Amsterdam drie tot vier keer hoger dan nu. Verduurzaming speelt daarbij een rol: met onder andere elektrisch vervoer, warmtepompen en de productie van elektriciteit met zon en wind. Toch hebben andere factoren grotere impact op de capaciteit van het elektriciteitsnet in 2050: datacenters, economische ontwikkelingen, elektrisch vervoer en nieuwbouw. Een overvol elektriciteitsnet ontstaat overigens niet pas rond 2050. Nu al heeft Liander in een aantal gebieden binnen de gemeente Amsterdam congestie aangekondigd. Congestie is een tekort aan transportcapaciteit in het elektriciteitsnet. De gevolgen van congestie zijn ingrijpend. Om overbelasting in het net te voorkomen kan Liander bijvoorbeeld voorlopig geen nieuwe woningen of bedrijven aansluiten in congestiezones.

In het Ontwikkelingskader komt ook het onderstation Nieuwe Meer II terug. Het nieuwe onderstation is daarbij aangemerkt als zeer urgent. Het onderstation Nieuwe Meer 2 zal behalve de stedelijke groei van een deel van Nieuw-West ook de verdere stedelijke ontwikkeling van de Zuidas voeden.

#### *Consequentie voor dit bestemmingsplan*

De bouw van het nieuwe onderstation is in overeenstemming met het Ontwikkelingskader Elektriciteitsvoorziening Amsterdam 2035. Onderhavig onderstation is een van de nieuwe 29 onderstations die het elektriciteitsnet van Amsterdam de komende decennia zal verzwaren zodat aan de toenemende vraag naar elektriciteit kan worden voldaan.

## Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

### 4.1 M.e.r.-beoordeling

#### 4.1.1 Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

#### 4.1.2 Plangebied

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage is geen sprake van een m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteit. Het bestemmingsplan heeft desalniettemin wel betrekking op activiteiten die voorkomen op de D-lijst van het Besluit. Te denken valt aan de categorieën D 11.3 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein) en D 24.2 (de aanleg, wijziging of uitbreiding van een ondergrondse hoogspanningsverbinding).

De ontwikkelingen die zijn voorzien met dit project overschrijden de (indicatieve) drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet, zodat op basis daarvan geen m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt. Indien een activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dient op grond van de selectiecriteria in de 'Europese richtlijn milieueffectbeoordeling' te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten, een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

Voor het initiatief is een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Deze notitie concludeert dat gezien de omvang van de activiteiten in relatie tot de drempelwaarden en de verwachte effecten, er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Nadere analyse in een m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk. Op basis van deze notitie neemt het bevoegd gezag (de gemeente Amsterdam) het m.e.r.-beoordelingsbesluit.

## 4.2 Milieuzonering bedrijven

### 4.2.1 Kader

Milieuzonering betreft het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe voor “nieuwe situaties / ontwikkelingen” dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). Een nieuwe situatie / ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

De VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009) is een hulpmiddel bij het beantwoorden van deze vragen. Milieuzonering beperkt zich hierin tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de milieubelasting afneemt naarmate de afstand van/tot de bron toeneemt. De VNG-publicatie bevat een tweetal richtafstandlijsten waarin een groot aantal niet-woonactiviteiten (zoals productie, handel en dienstverlenende activiteiten, onderwijs, sport en recreatie, etc.) zijn vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De activiteiten en bijbehorende categorieën zijn weergegeven in de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009) en in voorkomend geval (afhankelijk van de wijze van bestemmen) ook in de bijlage bij de regels van een bestemmingsplan.

Zoals hiervoor al is aangegeven, is het ordeningsprincipe van milieuzonering bedoeld voor nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van “bestaande situaties” waarbij bestaande / gevestigde milieubelastende activiteiten en bestaande milieugevoelige functies op minder dan de indicatieve richtafstand van elkaar staan. Via het zogenaamde 'milieuspoor' van de Wet Milieubeheer (Wm) is het functioneren van bestaande bedrijven (inrichtingen) geregeld.

### 4.2.2 Plangebied

De ontwikkeling vindt plaats in een gebied met functiemenging nabij hoofdinfrastructuur.

Het totale, gelijktijdig in te schakelen, elektrische vermogen van de transformatoren in het plangebied zal in de eindsituatie hoger zijn dan 200 MVA. Dit leidt ertoe dat het onderstation onder categorie 4.2 valt van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering'. Hiervoor geldt dus een richtafstand van 300 meter. Dat betekent dat de afstand tot een gevoelige functie (zoals woningen) in een rustige woonwijk minimaal 300 moet bedragen. Omdat in deze omgeving sprake is van een gemengd gebied, kan een reductie plaatsvinden van de hinderafstand tot 200 meter. Het maatgevende aspect hierbij is geluid. Er zijn op een afstand van 200 meter van het plangebied geen gevoelige functies aanwezig of bestemd. Er wordt zelfs voldaan aan de richtafstand voor een rustige woonwijk (300 meter). Voor de inrichting is aanvullend nog een geluidonderzoek uitgevoerd, waarbij de geluidniveaus op de gevel van de woningen getoetst zijn aan de grenswaarden die van toepassing zijn voor 'gemengd gebied'. Deze grenswaarden zijn 50 dB(A)



etmaalwaarde (50dB(A) in de dagperiode, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nacht). In het geluidonderzoek is de situatie getoetst bij vollast op alle transformatoren. Uit de rekenresultaten is gebleken dat de geluidbelasting bij woningen in de omgeving beperkt zal blijven tot maximaal 43 dB(A) etmaalwaarde, inclusief toeslag voor het tonale karakter van het geluid. Er wordt dan ook ruimschoots voldaan aan de voorwaarden. Er wordt zelfs voldaan aan de richtwaarde voor een 'rustige woonwijk' (45 dB(A) etmaalwaarde). Er zijn daarom geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkelingen.

Omdat op het transformatorstation meer dan 200 MVA buiten opgesteld transformatorvermogen is voorzien, wordt het terrein gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. De geluidzone is het gebied waarbuiten de geluidbelasting vanwege het transformatorstation niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). In het akoestisch onderzoek is een geluidzone voorgesteld die met dit bestemmingsplan wordt vastgelegd. Het betreft de benodigde geluidzone inclusief toeslag voor tonaal geluid. Binnen deze zone zijn geen geluidgevoelige objecten of terreinen aanwezig.

Op circa 130 meter van het plangebied bevindt zich een hotel. Hoewel een hotel geen geluidgevoelige functie is, is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wel beoordeeld of de effecten van het plan aanvaardbaar zijn. De geluidbelastingen op het hotel liggen tussen de 45 en 50 dB(A) excl toeslag voor tonaal geluid (50 tot 55 dB(A) inclusief toeslag). Deze geluidbelasting zal grotendeels wegvallen tegen de geluidbelasting als gevolg van vlieg-, spoor- en wegverkeersgeluid die reeds in de huidige situatie aanwezig is. Het hotel ligt immers nabij hoofdinfrastructuur (rijksweg A4). De gemeente acht de effecten dan ook aanvaardbaar. Een kleinere geluidzone is niet mogelijk.

## 4.3 Luchtkwaliteit

### 4.3.1 Kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. 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.

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes als PM<sub>10</sub> (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

#### ***Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM***

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland nog niet overal voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in

evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof: Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

### ***Besluit gevoelige bestemmingen***

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

### ***Beleidskader - Amsterdam***

#### *Actieplan luchtkwaliteit*

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

#### *Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen.

### **Agenda Duurzaamheid: Schone lucht en duurzame mobiliteit**

De Amsterdamse ambitie voor het thema schone lucht gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en is gericht op een gezonde luchtkwaliteit. Het gaat daarbij met name om mobiliteit gerelateerde maatregelen en een (stedenbouwkundig) ontwerp, met bijv. autoluwe gebieden, dat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Vaak zijn de negatieve effecten op de luchtkwaliteit met name van het verkeer afkomstig.

#### *Goede OV- en fietsverbindingen*

De bebouwingdichtheid van het gebied is hoog, in de omgeving is een mix van functies aanwezig en er

komt een hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk milieu, waar de voetganger en de fietser zich thuis voelt. Dit sluit ook mooi aan bij de beleidsdoelstelling 'Bewegende Stad'. In de ontwikkeling van het plangebied geeft de gemeente voorrang aan de voetganger en de fiets. Daarbij wordt de bereikbaarheid per fiets vergroot door te investeren in extra fietsverbindingen en fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om de rest van de stad te bereiken, is ook een goede ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer belangrijk.

#### *Parkeren*

De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een lage parkeernorm te hanteren. Ook wordt ingezet op het verduurzamen van het resterende auto verkeer. Parkeren door bewoners en bedrijven gebeurt in principe op eigen kavel. Ook geldt dat ontwikkelaars gestimuleerd worden om (elektrische) autodeelconcepten toe te passen om daarmee het autobezit in het plangebied te beperken. De parkeervoorzieningen op private kavels moeten voor 100% zijn voorbereid voor een 'slim' laadpunt. Ook de capaciteit van de elektriciteitsaansluiting moet hierop zijn toegerust. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers wordt beperkt. Bovendien wordt bij 15% - 25% van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte een elektrische laadvoorziening geplaatst.

#### *Goederenvervoer*

De bevoorradingsroutes voor o.a. bedrijven, kantoren en winkels verdienen vanuit luchtkwaliteit aandacht. Zorg bijvoorbeeld voor voldoende laad- en losvoorzieningen in de nabijheid zodat het overige verkeer goed kan doorstromen (en daarmee minder luchtvervuiling veroorzaakt). Onderzoek daarnaast mogelijkheden m.b.t. optimaliseren van venstertijden, slimme laad- en losplekken en het faciliteren van locaties voor overslagplekken of cargohubs/oplaadhubs (voor elektrisch vervoer).

#### *Elektrisch Vervoer*

Elektrisch vervoer heeft de toekomst: het is duurzaam en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Om elektrisch vervoer in het gebied mogelijk te maken, is het van belang dat hiervoor afdoende duurzame infrastructuur en bronnen aanwezig zijn. Er is daarbij een onderscheid te maken in de oplaadinfra die bij oplevering aanwezig moet zijn en de oplaadinfra voor de toekomst die in eerste instantie alleen moet zijn voorbereid. Het gaat zowel om voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte als in de privégarages op eigen terrein. Door nu in de openbare ruimte en gebouwen voldoende voorbereidingen te treffen, wordt geanticipeerd op een toekomst met meer elektrisch vervoer.

### **4.3.2 Plangebied**

Het bestemmingsplan voorziet in een nieuw onderstation en de uitbreiding van een bestaand transformatorstation. Er worden geen ontwikkelingen toegelaten die leiden tot een substantiële toename van verkeer. Enkel voor de aanleg en het onderhoud zijn tijdelijk extra verkeersbewegingen noodzakelijk. Het project beïnvloedt dan ook niet in betekenende mate de luchtkwaliteit in de zin van het Besluit niet in betekenende mate.

## **4.4 Geluidhinder**

### **4.4.1 Kader**

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh)). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijvoorbeeld gevoelige functies.

### **4.4.2 Plangebied**

In het plangebied zijn geen geluidgevoelige functies voorzien. Wel is sprake van uitbreiding van een functie met geluidsbronnen en wordt met het plan een geluidzone vastgesteld voor het terrein. In paragrafen 3.3.1 en 4.2 is ingegaan op het hiervoor uitgevoerde onderzoek en de effecten voor de omgeving. In dit onderzoek kwam onder andere naar voren dat door de aanwezigheid van de snelweg de A4 de geluidstoename voor de omgeving, waaronder gebruikers van het gebied De Oeverlanden, verwaarloosbaar is. Voldaan wordt aan de Wet geluidhinder en ook uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het plan inpasbaar in deze omgeving.

In aanvulling op dit geluidonderzoek (beide geluidonderzoeken zijn opgenomen in bijlage 5) is ook de geluidbelasting in beeld gebracht die zal optreden bij het nabij gesitueerde recreatiegebied Park de Oeverlanden en het Nieuwe Meer. Het gaat daarbij om het verschil in gecumuleerde geluidbelasting tussen de huidige situatie en de situatie na uitbreidingen van het onderstation. De gecumuleerde geluidbelasting in het recreatiegebied zal na uitbreiding van het onderstation circa 0,1 à 0,4 dB(A) hoger zijn dan in de huidige situatie. Vastgesteld kan worden dat de geluidbelasting vanwege het onderstation, na uitbreiding, 11 à 16 dB lager is dan de totale gecumuleerde geluidbelasting. Hiermee kan worden geconcludeerd dat de invloed van het onderstation ook na uitbreidingen op het ter plaatse optredende geluidniveau als verwaarloosbaar kan worden beschouwd. Gesteld kan worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en het onderstation planologisch inpasbaar is.

## **4.5 Ecologie**

### **4.5.1 Kader**

De natuurbescherming is in Nederland neergelegd in de Wet natuurbescherming. Hierin is onderscheid gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden aan de Wet natuurbescherming. Hiertoe is een natuuronderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

### **4.5.2 Plangebied**

#### **Gebiedsbescherming**

##### *Natura 2000*

De werkzaamheden in het plangebied resulteren niet in een oppervlakteverlies, verontreiniging of verdroging van Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten van geluid, licht en trilling op de instandhoudingsdoelstellingen zijn ook uit te sluiten. De Wet stikstofreductie en natuurverbetering

voorziet per 1 juli 2021 in een partiële vrijstelling van de vergunningplicht voor stikstofemissies afkomstig van bouw- en sloopwerkzaamheden.

De aanlegfase kan sinds die datum buiten beschouwen gelaten worden voor de beoordeling van de vergunningplicht. Een AERIUS-berekening is nodig om de stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase vast te stellen.

#### *Natuurnetwerk Nederland*

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde gebieden in het kader van het NNN. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

#### *Gebieden met natuurwaarden buiten het NNN*

- Ganzenfoerageergebied

Het dichtstbijzijnde ganzenfoerageergebied bevindt zich op een afstand van 15 km ten noorden van het plangebied. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op ganzenfoerageergebieden. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

- Habitat voor weidevogels

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op habitat voor weidevogels. Er is geen nader veldonderzoek en/of effectonderzoek noodzakelijk. Tevens zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

- Gemeentelijk natuurbeleid

De gemeente Amsterdam heeft als doel de biodiversiteit binnen de gemeente te verbeteren en de stad steeds groener te laten worden. Daarom heeft de gemeente de groenvisie 2020-2050 opgesteld (Gemeente Amsterdam, 2020). De gemeente moedigt bewoners, bedrijven en organisaties aan hun eigen buitenruimte, zoals daken, groener te maken en te beheren.

Een koppeling met de gemeentelijke ambitie voor het verbeteren van de biodiversiteit kan gemaakt worden door meer biodiversiteit te creëren binnen het plan, zoals het aanleggen van een groen dak, het plaatsen van inbouwkasten of het zaaien van bloeiende waardplanten in groenstroken.

### **Soortenbescherming**

Er zijn mogelijk verschillende beschermde soorten aanwezig in het plangebied. Negatieve effecten op vogels als gevolg van de werkzaamheden kunnen niet worden uitgesloten.

#### *Vogels*

Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten aangetroffen van vogelsoorten met jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaatsen. Wel is het plangebied geschikt voor algemene broedvogels. De nesten van de witte kwikstaart, zilvermeeuw en scholekster zijn binnen het plangebied aangetroffen. Er wordt aangeraden om de werkzaamheden plaats te laten vinden buiten het broedseizoen (globaal 15 maart tot 15 augustus). Indien de werkzaamheden binnen het broedseizoen plaats zullen moeten vinden, dient de projectlocatie en directe omgeving (invloedsfeer van de werkzaamheden) door een ter zake kundig persoon gecheckt te worden op de aanwezigheid van broedvogels kort voorafgaand (uiterlijk een week) aan de werkzaamheden. Deze persoon bepaalt of en waar (op welke verstoringsafstand)

werkzaamheden mogen worden uitgevoerd.

#### *Vleermuizen*

Omdat het gebied mogelijk gebruikt wordt als foerageergebied, worden vleermuizen mogelijk door de werkzaamheden verstoord, hetgeen een overtreding van artikel 3.5, lid 2 is. Het is nodig om tijdens de werkzaamheden het gebruik van verlichting zoveel mogelijk te beperken of om maatregelen te nemen om verstoring door verlichting zoveel mogelijk te voorkomen. Dit kan gedaan worden door tijdens de kwetsbare periode (april t/m oktober, tussen zonsondergang en zonsopgang) geen verlichting toe te passen. Indien dit niet mogelijk is, moet de intensiteit en richting van de verlichting zodanig worden aangepast om verstrooiing richting de watergang ten zuiden van het plangebied tegen te gaan. Er kan worden gewerkt met een amberkleurige vleermuisvriendelijke verlichting met een zogenaamde human/bat response ratio groter of gelijk aan 45. Daarnaast kan er gewerkt worden met armaturen die het licht goed richten met een scherpe bundel om onnodige verstrooiing tegen te gaan, met name ledlampen zijn dan geschikt (BIJ12, 2017).

#### *Zorgplicht*

Ten slotte geldt de zorgplicht voor alle (ook de onbeschermd) plant- en diersoorten. De zorgplicht houdt in dat de werkzaamheden die nadelig kunnen zijn voor dieren en planten, in redelijkheid zo veel mogelijk worden nagelaten of maatregelen worden genomen om onnodige schade aan dieren en planten te voorkomen. Om aan de zorgplicht te voldoen is bijvoorbeeld het uitvoeren van de werkzaamheden vanaf één kant, de werkzaamheden rustig opstarten en bij het aantreffen van dieren deze de gelegenheid te geven om het plangebied te kunnen verlaten.

## **4.6 Externe veiligheid**

### **4.6.1 Kader**

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens (zie §3.1.4 *luchthavenindelingsbesluit Schiphol*) en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

#### *Groepsrisico*

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet

aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

*(Beperkt) kwetsbare objecten*

Er moet getoetst worden wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan in de buurt van een risicobron. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

#### **4.6.2 Plangebied**

Het onderstation is geen risicovolle inrichting als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Ook worden er geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functies mogelijk gemaakt.

In de nabijheid van de nieuwe elektriciteitsinfra bevinden zich buisleiding(en) van Gasunie, bekend onder W-540 en W-534. Theoretisch is het mogelijk dat buisleidingen en de nieuwe elektriciteitsinfra elkaar nadelig beïnvloeden. Er heeft een onderzoek plaatsgevonden naar deze beïnvloeding (zie bijlage 6), waarbij de norm NEN 3654 voor wederzijdse beïnvloeding van buisleidingen en hoogspanningssystemen als uitgangspunt is gehanteerd. Uit dit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de norm en geen belemmering is voor de ontwikkeling. Het aspect externe veiligheid vormt dus geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.

### **4.7 Elektromagnetische velden**

#### **4.7.1 Kader**

Voor de blootstelling, kortdurend of langdurend, aan magnetische velden zijn in Nederland geen wettelijke grenswaarden vastgesteld. Wel hebben het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) en de Europese Commissie adviezen gegeven voor grenswaarden voor de blootstelling aan magnetische velden. Voor 50 Hz magnetische velden volgt uit de richtlijn van de Europese Commissie als advies een grenswaarde van 100 microtesla voor de hele bevolking. Dit advies is gebaseerd op de aanbevelingen van de International Commission on Non- Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) en worden tevens onderschreven door de World Health Organization en de Nederlandse Gezondheidsraad. Liander zorgt dat alle installaties die het in beheer heeft hieraan voldoen en dat burgers niet worden blootgesteld aan magnetische velden van meer dan 100 microtesla.

#### **4.7.2 Plangebied**

Het plangebied ligt op grote afstand (meer dan 300 meter) van gevoelige functies. De 100 microtesla zal niet buiten de inrichting komen, waardoor er geen beperkingen zijn voor omliggende gevoelige functies. Op basis van de magneetveldcontouren die bij vergelijkbare stations zijn berekend, kan worden geconcludeerd dat ook in deze situatie wordt voldaan aan de adviezen met betrekking tot magneetvelden.

## **4.8 Niet gesprongen explosieven (NGE)**

### **4.8.1 Kader**

Voordat een locatie bouwrijp gemaakt kan worden, is het noodzakelijk om voldoende inzicht te hebben in de bodemkwaliteit en ondergrondse obstakels. De bodemopbouw van Amsterdam is bepaald door een combinatie van natuurlijke processen en menselijke ingrepen. Ophogingen, dempingen, calamiteiten, industriële activiteiten, lozingen en slordige bedrijfsvoeringen hebben her en der verontreinigingen veroorzaakt. Funderingsrestanten en verlaten leidingen vormen onzichtbare ondergrondse obstakels. Militaire activiteiten hebben vaak een explosieve erfenis nagelaten. Op basis van historisch archief wordt beoordeeld wat zich in de bodem bevindt.

### **4.8.2 Plangebied**

Op de interactieve bommenkaart van gemeente Amsterdam (geraadpleegd op 21 september 2020) is te zien waar mogelijk explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in de Amsterdamse land- en waterbodem terecht zijn gekomen. Ook zijn de resultaten van CE onderzoeken in te zien. Het plangebied is geen verdacht gebied.

Geconcludeerd kan worden dat er geen historisch feitenmateriaal is aangetroffen dat wijst op mogelijke aanwezigheid van NGE's in de landbodem binnen de contouren of in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Het aspect niet gesprongen explosieven vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

## **4.9 Bodemkwaliteit**

### **4.9.1 Kader**

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

### **4.9.2 Plangebied**

Met een bodem- en waterbodemonderzoek is vastgesteld dat de huidige bodemkwaliteit van de grond niet overal aansluit op het beoogde gebruik. Daarom is aanvullend/nader bodemonderzoek verricht, en daarmee is voldoende inspanning verricht om de aanwezige verontreinigingen in beeld te brengen.

Bij het veldonderzoek zijn geen waarnemingen gedaan die duiden op een eventuele bodemverontreiniging met asbest of PFAS.

Ter plaatse van drie boringen is sprake van sterke verontreinigingen met PAK, minerale olie en zware metalen. Deze immobiele verontreinigingen zijn uitsluitend aangetoond in de rond het jaar 2000 opgebrachte puinhoudende zandlaag en niet in de onderliggende originele ondergrond. Omdat in de laatste decennia geen verontreinigende bedrijfsactiviteiten op het perceel hebben plaatsgevonden waren de aangetoonde verontreinigingen bij het aanbrengen van de laag vermoedelijk reeds aanwezig. Omdat deze verontreinigingen dus zijn ontstaan ná 1 januari 1987 geldt hiervoor de zorgplicht als bedoeld in



artikel 13 van de Wet bodembescherming (Wbb). Hieruit volgt dat de veroorzaker, dan wel de perceelegeenaar, de verontreiniging per ommegaande dient te melden aan het bevoegd gezag Wbb (Gemeente Amsterdam) en zoveel als mogelijk ongedaan dient te maken. De wijze van sanering en verificatie van het resultaat dient vooraf te worden beschreven in een plan van aanpak welke ter goedkeuring dient te worden voorgelegd aan het bevoegd gezag.

Buiten de verontreinigde spots is ten hoogste sprake van licht verhoogde waarden aan zware metalen, PAK, PCB en minerale olie in de opgebrachte zandlaag. De onderliggende veen- en kleigrond zijn niet verontreinigd. Ook de kwaliteit van het grondwater en de waterbodem vormen geen belemmering voor de geplande ontwikkelingen.

## **4.10 Archeologie en cultuurhistorie**

### **4.10.1 Kader**

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet bundelt voormalige wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de mogelijke archeologische waarden in het gebied.

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen tevens een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden".

### **4.10.2 Plangebied**

Op basis van het bureauonderzoek voor bestemmingsplangebied Nieuwe Meer (BO 12-107 Monumenten en Archeologie 2012) geldt voor de planlocatie een lage verwachting en daarmee een uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup> of ondieper dan 0,5 m. Het oppervlak dat voor de nieuwbouw en aanleg van kabels en leidingen wordt ontgraven is kleiner dan 10.000 m<sup>2</sup> (namelijk ca. 7.000 m<sup>2</sup>). Er hoeft daarom geen archeologisch onderzoek plaats te vinden. Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam hebben op 23 juli 2021 vrijstelling van archeologisch onderzoek voor dit project ontvangen. Deze vrijstelling is (geanonimiseerd) als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Wel geldt volgens de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht. Als tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten (voorwerpen, structuren of andere overblijfselen van menselijke aanwezigheid) worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat die van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg maatregelen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

In het plangebied bevinden zich geen rijks-, provinciale-, en/of gemeentelijke monumenten, of andere objecten/structuren met cultuurhistorische waarden. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn geen belemmeringen geconstateerd voor dit bestemmingsplan.

## 4.11 Waterparagraaf

### 4.11.1 Kader

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de watertoets verplicht voor bestemmingsplannen. In deze paragraaf wordt ingegaan op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie.

#### *Europees beleid*

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

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

#### *Rijksbeleid*

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Het NWP 2016-2021 is de opvolger van het NWP 2009-2015 en vervangt dat plan en de partiële herzieningen hiervan. Op basis van de Waterwet is het NWP voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. In dit nieuwe NWP komt een aantal onderwerpen uit het vorige NWP niet terug. Alleen de onderwerpen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als rijksbelang zijn aangemerkt, staan in dit NWP. Gedecentraliseerde onderwerpen komen niet meer aan de orde.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- integraal waterbeheer;
- afwenteling voorkomen;
- ruimte en water verbinden.

In 2014 heeft het Kabinet de nationale deltabeslissingen vastgesteld en via een tussentijdse wijziging van het voornoemde Nationaal waterplan als beleid heeft verankerd. In de deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. In 2014 heeft de gemeente Amsterdam de intentieverklaring 'Ruimtelijke Adaptatie' ondertekend, voortkomend uit de Deltastrategie. In haar beleid 'Amsterdam Waterbestendig' onderschrijft de gemeente de noodzaak voor klimaatbestendigheid en een robuuste watersysteem, mede in verband met de ambitie om de stad verder te verdichten. Op rijksniveau heeft de Commissie Waterbeheer in de 21ste eeuw, geadviseerd de wateroverlast in een watersysteem aan te pakken door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren. In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben alle partijen deze aanpak onderschreven. Op grond van 'Amsterdam Waterbestendig' gaat Amsterdam de komende decennia werken aan de volgende opgaven:

*bestemmingsplan\_ Onderstation Nieuwe Meer II (vastgesteld)*

- bescherming tegen overstroming;
- omgaan met wateroverlast;
- omgaan met watertekort;
- omgaan met temperatuurstijging/hittestress.

#### *Waterbeheerplan*

Het beleid van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

#### *Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam*

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afmoeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht.

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

#### *Keur AGV*

De Keur is de waterschapsverordening van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Hoogheemraadschap van Rijnland(HHR)/Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

### **4.11.2 Plangebied**

#### *Algemeen*

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. De gemeentelijke watertaken omvatten zorgplicht voor grondwater, afvalwater, hemelwater en drinkwater. In opdracht van Amsterdam voert Waternet met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening uit. Tijdige afstemming met de afdeling Assetmanagement Waterketen van Waternet voorkomt eventuele knelpunten in de capaciteit van het afvalwaterstelsel en borgt tijdig passende oplossingen voor aansluiting.

Bij het voorliggende bestemmingsplan is de waterbeheerder (Waternet) betrokken bij de voorbereiding van het bestemmingsplan.

#### *Waterkeringen/waterveiligheid*

Het plangebied ligt niet in grondwaterbeschermingsgebied(en) of waterwingebied (bron: Provinciale Milieuvordering Noord-Holland). Ook valt het plangebied buiten de beschermingszones van de waterkeringen. In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. De dichtstbijzijnde waterkering bevindt zich circa 500 meter ten noorden van het plangebied (zie figuur 4.1). De ontwikkeling is hier niet op van invloed.



#### **Verklaring**

##### *Keringen*

- Beschermende gronden
- Overige keringen

##### *Water*

- Boezemwater

##### *Overig*

- Stedelijk Gebied en Glastuinbouw
- Grens AGV-gebied

Figuur 4.1 Uitsnede keurkaart AGV

Uitgangspunt voor het maaiveldniveau is om aan te sluiten op de hoogte van het bestaande transformatorstation. Daarmee is sprake van een zelfde niveau van waterveiligheid als de bestaande energie-infrastructuur. De ontwikkeling leidt dan ook niet tot extra kwetsbaarheid in de

energie-infrastructuur in het geval van hoog water.

Op het terrein worden geen uitlogende materialen toegepast. Er is ook geen sprake van hoge verkeersintensiteiten of ander gebruik dat verontreiniging kan veroorzaken waarvoor aanvullende maatregelen ten aanzien van het afstromende water moeten worden getroffen.

#### *Waterberging en oppervlaktewater*

Het plangebied was tot voor kort volledig verhard, waardoor de ontwikkeling niet leidt tot een toename van verhard oppervlak. Bij de stationsuitbreiding is geen noodzaak voor compensatie vanwege toename van verharding.

Wel wordt de sloot aan de westzijde van het plangebied gedempt (circa 150 m<sup>2</sup>) en wordt een dam/duiker aangelegd in de sloot aan de Anderlechtlaan. Ook deze dam/duiker moet volledig gecompenseerd worden. De exacte omvang van de dam/duiker is nog niet bekend. Uitgangspunt is om een duiker te plaatsen met voldoende diameter om de doorstroming te behouden. Uit het vooroverleg met Waternet kwam naar voren dat er een voorkeur is voor een duiker van 1000 mm. In het ontwerp wordt met behulp van een geohydrologisch adviesbureau onderzocht of dit mogelijk is.

Initiatiefnemer heeft in overleg met Waternet en de gemeente Amsterdam bekeken waar de compensatie het beste gerealiseerd kan worden. Daarbij is eerst gekeken naar compensatie op eigen terrein. De ruimte is beperkt, ook vanwege de (ondergrondse) infrastructuur in het gebied. Daarom is gekozen voor compensatie dicht bij de planlocatie, binnen het peilgebied. Door de bestaande sloot langs de Oude Haagseweg te verbreden, wordt voorzien in de benodigde compensatie. Daarmee is sprake van een uitvoerbaar bestemmingsplan.

#### *Grondwater*

Uitgangspunt voor het maaiveldniveau is om aan te sluiten op de hoogte van het bestaande transformatorstation (gemiddeld NAP -1,3 m). Daarmee is sprake van voldoende drooglegging, conform de eisen van het GRP Amsterdam. De gemiddeld hoogste grondwaterstand bevindt zich in deze omgeving op minimaal NAP -1,80 m. Ten tijde van de metingen in het plangebied (augustus 2021) lag de grondwaterstand op minimaal NAP -2,40 m.

Voor de ontwikkeling heeft een geohydrologisch onderzoek ten behoeve van grondwaterneutraal bouwen plaatsgevonden. De te bouwen kelders dienen grondwaterneutraal te worden aangelegd. Het onderzoek concludeert dat de uitbreiding van het onderstation invloed heeft op de grondwaterstanden en -stroming. De nieuwe gebouwen sluiten de ophooglaag plaatselijk af en door het dempen van de westelijke watergang vinden er veranderingen plaats in het grondwatersysteem. Deze twee factoren samen leiden tot een geringe netto opstuwning van het grondwater op het terrein van circa 7 centimeter. Ter plaatse van de westelijk gelegen sloot kan de verandering groter zijn. Door de opstuwning en blokkade van de grondwaterstroming wordt niet voldaan aan het beleid van Amsterdam dat voorziet in grondwaterneutraal bouwen. Hierdoor zijn maatregelen noodzakelijk om de verandering van de grondwaterstand en -stroming te mitigeren.

Door zandkoffers toe te passen rondom de 150 kv GIS-hallen, wordt een goed doorlatende verbinding gecreëerd waardoor de grondwaterstroming om deze gebouwen in westelijke richting grotendeels vereffend worden. Toch zal door het dempen van de westelijke watergang het grondwater in de toekomst niet worden afgevoerd, waardoor de zandkoffers rondom de gebouwen niet goed functioneren. Door de watergang te dempen met goed doorlatend zand en het toepassen van een drain (op circa NAP -1,8 m), wordt het grondwater alsnog afgevoerd richting de watergang waardoor de opstuwning grotendeels gemitigeerd wordt. Uit de berekeningen blijkt dat het toepassen van alleen goed doorlatend zand in de

sloot niet voor voldoende afvoer van grondwater richting de watergang zorgt. De combinatie van het toepassen van een drain en goed doorlatend zand mitigeert de opstuwing grotendeels. Door de drain op circa NAP -2,1 m met een overstort op NAP -1,9 m aan te leggen naar het oppervlaktewater, zal ook deze 'rest'-opstuwing verdwijnen. In dit geval zal de drain onder water blijven liggen, waardoor minder onderhoud aan de drain noodzakelijk is.

### *Klimaatadaptatie*

Amsterdam hecht aan het rainproof inrichten van de stad. In het waterrisicoprofiel voor deze locatie is zichtbaar dat een waterdiepte die door hevige neerslag/dijkdoorbraak voor kan komen circa 70 cm is. Deze locatie wordt geclassificeerd tot vitale infrastructuur. Daarom is er extra aandacht voor de kwetsbaarheden in relatie tot klimaateffecten. Het hoger-is-droger principe kan bij vitale infrastructuur veel robuustheid geven.

In een vervolgfase van het project wordt een geotechnisch en geohydrologisch advies uitgezet om te onderzoeken hoeveel er opgehoogd dient te worden. Daarbij worden ook relevante aspecten van een rainproof ontwerp van de installatie meegenomen. Omdat het station een uitbreiding is van een bestaand station zijn de mogelijkheden beperkter dan bij een volledige nieuwbouw.

Sinds april 2021 is de Hemelwaterverordening van kracht. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m<sup>2</sup> minimaal 60 liter hemelwater te bergen op eigen terrein en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Hoe invulling wordt gegeven aan deze eis, wordt verder uitgezocht in een vervolgfase van het project. Hiervoor dient meer bekend zijn over geohydrologie en bodemopbouw. Een mogelijkheid is het toepassen van waterinfiltratiekratten.

### *Vergunningen*

In de leidraad Ontwerp nieuwe waterinfrastructuur water van waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn de eisen vastgelegd waaraan de gewijzigde of nieuwe waterinfrastructuur moet voldoen. Activiteiten zoals het dempen en graven (verdiepen/veranderen profiel) van watergangen en het realiseren van gebouwen naast de waterlijn van primaire watergangen zijn vergunning plichtig op grond van de Keur AGV. Ook voor grondwateronttrekking ten behoeve van bemaling voor bijv. de kelder kan een melding of vergunning benodigd zijn. Voor het dempen van de watergang is in ieder geval een watervergunning nodig.

## Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

### 5.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

#### *Verbeelding*

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

#### *Regels*

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

#### *Toelichting*

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

### 5.2 De bestemmingen

De regels moeten in samenhang met de verbeelding worden gelezen, waarbij een bestemming op de verbeelding verwijst naar het corresponderende artikel in de regels.

In het bestemmingsplan komt de volgende (enkel)bestemming voor:

- Bedrijf

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

#### 5.2.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

### *Artikel 1: Begrippen*

Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

### *Artikel 2: Wijze van meten*

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

## **5.2.2 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

Hoofdstuk 2 bevat de juridische vertaling van de bestemming die in het plangebied voorkomt. Het artikel bevat de regels welke direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemming. Bij de indeling van de bestemmingsregels is conform de SVBP 2012 een vaste volgorde aangehouden.

De regels van de bestemming in dit plan is als volgt opgebouwd en benoemd (niet alle onderdelen komen voor):

- bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
- bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
- nadere eisen (eisen die het college van burgemeester en wethouders bij vergunningverlening kan stellen aan de bebouwing);
- afwijking van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voormalige aanlegvergunningplicht: hiermee worden grondwerkzaamheden aan een vergunning gebonden).

Hieronder worden de verschillende bestemmingen inhoudelijk toegelicht.

### *Artikel 3 Bedrijf*

Deze bestemming voorziet in de mogelijkheid om een transformatorstation op te richten en te exploiteren. De bestemming maakt het oprichten van bebouwing mogelijk. Voor zover de gronden met deze bestemming tevens de aanduiding 'geluidzone-industrie-transformatorstation' kent, mag ter plaatse een geluidzoneringsplichtige inrichting worden opgericht.

In de bestemming is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee is geborgd dat het terrein wordt ingericht en in stand gehouden volgens de eisen in het Ruimtelijk Programma van Eisen.

### *Artikel 4 Leiding - Gas*

Deze bestemming, inclusief wijzigingsbevoegdheid, is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan en voorziet in een regeling voor een bestaande gasleiding met beschermingszone, voor zover deze samenvalt met het terrein van het onderstation.

### *Artikel 5 Waarde - Archeologie 2*

Deze bestemming is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan en voorziet in een waarborg dat geen archeologische waarden worden aangetast.



### 5.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

#### *Artikel 6 Antidubbelregel*

Dit artikel bevat een standaard regeling waarmee wordt voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot.

#### *Artikel 7 Algemene aanduidingsregels*

In dit artikel zijn de bepalingen voor de 'geluidzone – industrie 1' opgenomen, die is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan. Daarnaast is een 'geluidzone - industrie 2' opgenomen. Deze zone is ligt deels binnen de bestemming 'Bedrijf' en deels daarbuiten. Op de buitengrens van de zone mag de geluidsbelasting vanwege de inrichting(en) niet meer bedragen dan 50dB. Ter plaatse van de aanduiding geldt dat er geen woningen en andere geluidgevoelige objecten als bedoeld in de Wet geluidhinder mogen worden gerealiseerd.

#### *Artikel 8 Overige regels*

In dit artikel is de van toepassingverklaring van onderhavige bestemmingsplannen geregeld. Onder sub a is bepaald dat het bestemmingsplan geldt in aanvulling op de regels en verbeelding van de daar opgesomde bestemmings- en inpassingsplannen. Hiermee zijn de bepalingen ten aanzien van de 'geluidzone - industrie 1' een aanvulling op de overige regels uit de opgesomde plannen.

Onder sub b is opgenomen dat er ter plaatse van de bestemming 'Bedrijf' uit onderhavige bestemmingsplan geen sprake is van een aanvulling op de huidige plannen (zoals geregeld onder sub a), maar voorliggend bestemmingsplan volledig in de plaats treedt van de regels en verbeelding van de in dit artikel genoemde bestemmingsplannen.

### 5.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

#### *Artikel 9 Overgangsrecht*

Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik. Hierin is geregeld dat bestaande bouwwerken mogen worden gehandhaafd en bestaand gebruik mag worden voortgezet. Tevens mogen bestaande bouwwerken gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits de afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot. Gelet op de jurisprudentie wordt onder gedeeltelijk vernieuwen of veranderen verstaan het renoveren dan wel verbouwen van een bouwwerk, dat er niet toe mag leiden dat in een betrekkelijk korte periode in feite een compleet nieuw bouwwerk wordt gerealiseerd. Dit betekent dat:

- de hoofdconstructie (fundering, spanten, draagbalken, gordingen en draagmuren) gehandhaafd blijft en niet wordt vervangen, én:
- de uiterlijke verschijningsvorm zoals oppervlakte, goot- en nokhoogte, dakhelling en materiaalgebruik ongewijzigd blijft, én
- geen nieuwe funderingen en/of nieuwe draagmuren worden geplaatst, én
- de functie van het bouwwerk hetzelfde blijft.

#### *Artikel 10 Slotregel*

blz. 50

Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

## **Hoofdstuk 6            Economische uitvoerbaarheid**

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geldt onder bepaalde voorwaarden de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan gelijktijdig met het vaststellen van een bestemmingsplan. Het exploitatieplan is een instrument voor de gemeente gericht op kostenverhaal in het kader van de grondexploitatie. Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). In afdeling 6.4 van de Wro wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld in het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om via locatie-eisen regels te stellen ten aanzien van bijvoorbeeld de fasering van bouwactiviteiten en de wijze van bouw- en woonrijpmaken.

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam over het kostenverhaal anterieure overeenkomsten heeft gesloten met eigenaren.

Daarnaast wordt geen noodzaak gezien om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen, regels of een uitwerking van regels te stellen zodat kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.



## Hoofdstuk 7      Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 7.1      Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

### 7.2      Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

1. Team ruimte en duurzaamheid;
2. Team grond en ontwikkeling;
3. Structuurvisie team;
4. Bureau Monumenten en Archeologie;
5. Externe veiligheid: omgevingsdienst;
6. Provincie Noord-Holland;
7. Waternet.
8. Stadsdeel Nieuw-West

Daarnaast heeft Liander afgestemd met:

- Rijkswaterstaat, directie Noord-West, Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- NV Nederlandse Gasunie (via Liander).

Tijdens de gestelde termijn zijn er reacties ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Inspectie Leefomgeving en Transport, de Provincie Noord-Holland, Waternet en Gasunie.

De Inspectie Leefomgeving en Transport verwijst naar de procedure voor plannen die hoogtevlakken van het LIB doorsteken. Hiervoor kan een aanvraag worden ingediend.

De provincie bevestigt dat voor de ontwikkeling geen (voor nu relevante) beperkingsregimes van de provincie van toepassing zijn, waardoor de provincie geen verdere op- of aanmerkingen op het plan heeft.

Waternet verzoekt om de waterparagraaf uit te breiden, zowel de beschrijving van het kader als de beoordeling van het plan op de aspecten waterveiligheid, oppervlaktewater, grondwater, klimaatadaptatie en vergunningen.

Gasunie verzoekt de bestaande dubbelbestemming voor de gasleiding toe te voegen aan het plan, voor zover deze overlapt met het terrein van het onderstation.

Naar aanleiding van deze opmerkingen is de waterparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan aangepast en is een dubbelbestemming voor een bestaande gasleiding in het plangebied toegevoegd (verbeelding, regels en toelichting). Daarnaast heeft de gemeente een aanvraag ingediend voor het doorsteken van de hoogtevlakken van het LIB.

### **7.3 Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan met de daarbij behorende stukken heeft met ingang van donderdag 7 juli 2022 tot en met 18 augustus 2022 ter inzage gelegen. In deze periode zijn zes zienswijzen ontvangen. In de Nota van beantwoording zienswijzen (Bijlage 10) zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienswijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

Als gevolg van de zienswijzen is de toelichting uitgebreid met een motivering ten aanzien van de ontwikkelstrategie Landschapspark De Oeverlanden.

### **7.4 Ambtshalve wijzigingen**

Naast de wijziging als gevolg van de zienswijzen, is het plan ambtshalve gewijzigd. In de Nota van wijzigingen (Bijlage 11) zijn de wijzigingen aangegeven.