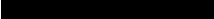


Ruimtelijke onderbouwing

Project	<i>World of Food (Develstein 100) Amsterdam</i>
Status	<i>Definitief</i>
Projectnummer	<i>21108</i>
Kenmerk	<i>21108.RO</i>
Datum	<i>31 mei 2024</i>
Auteur	<i>C. van Bochoven – Schuchhard LLB</i>
Controle	



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
2	Projectbeschrijving	6
2.1	Projectlocatie	6
2.2	Projectplan	7
2.3	Geldende bestemmingsplannen	9
3	Ruimtelijk beleid	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Regionaal beleid	19
3.4	Gemeentelijk beleid	21
4	Omgevingsaspecten	29
4.1	Stedenbouw Amsterdam Zuidoost	29
4.2	Archeologie	31
4.3	Cultuurhistorie	32
4.4	Bedrijven en milieuzonering	33
4.5	Bezonnning	38
4.6	Bodem	39
4.7	Externe veiligheid	41
4.8	Geluid	43
4.9	Kabels en leidingen	45
4.10	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	46
4.11	Luchtkwaliteit	50
4.13	Natuur	51
4.14	Ontpofbare oorlogsresten	56
4.15	Verkeer en parkeren	58
4.16	Water	63
4.17	Windhinder	66
4.18	(Vormvrije) m.e.r-beoordeling	67
5	Beschrijving uitvoerbaarheid	69
5.1	Economische uitvoerbaarheid	69
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69
6	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	70

Bijlagen

- 1 Verkennend bodem-, asbest in puin- en asfaltonderzoek (Waders Milieu, 22 maart 2022)
- 2 Quicksan (Tauw, 4 mei 2021)
- 3 Aanvullend vleermuisonderzoek (Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. 13 oktober 2021)
- 4 Oriënterend onderzoek ontplofbare oorlogsresten (REASeuro, 10 december 2021)
- 5 Windhinderonderzoek (Peutz, 18 februari 2022)
- 6 Bezonningsonderzoek (Peutz, 18 februari 2022)
- 7 Geohydrologisch onderzoek (Loots, 5 december 2023)
- 8 Boomeffectanalyse (Copijn, 17 februari 2022)
- 9 Akoestisch onderzoek (Cauberg Huygen, 27 januari 2023)
- 10 Onderzoek verkeersgeneratie (Goudappel, 26 januari 2023)
- 11 Parkeerberekening (Empaction, datum onbekend)
- 12 Verantwoording parkeernorm Foodcourt (Empaction, 18 oktober 2022)
- 13 Toelichting op parkeerbalans (Empaction, 11 maart 2021)
- 14 Rapport deelmobiliteit (Empaction, oktober 2022)
- 15 Beoordeling bodemonderzoek (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 24 mei 2023)
- 16 Plattegronden DO120 fietsenstalling (LEVS, 1 maart 2022)
- 17 Akoestisch onderzoek stemgeluid terras Foodcourt (Buro Bouwfysica, 12 september 2023)
- 18 Stikstofdepositieberekening (Cauberg Huygen, notitie 09451-57257-01, 3 juli 2023)
- 19 Aanmeldnotitie (Mees Ruimte en Milieu, 21108.AN/MER, 3 juli 2023)
- 20 Spreadsheet waterbalans (Gemeente Amsterdam, versie 9 december 2022)
- 21 Akoestisch onderzoek McDonalds (Buro Bouwfysica, d.d. 22 mei 2024)

1 INLEIDING

In opdracht van Lingotto heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de beoogde woningbouwontwikkeling (inclusief voorzieningen) aan de Develstein 100 te Amsterdam. Omdat de ontwikkeling niet mogelijk is op basis van het geldende bestemmingsplan, dient een planologische procedure te worden doorlopen.

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Deze vergunning kan worden aangevraagd met behulp van een zogenaamde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin het project aan de hand van zowel ruimtelijke als milieutechnische aspecten wordt gemotiveerd.

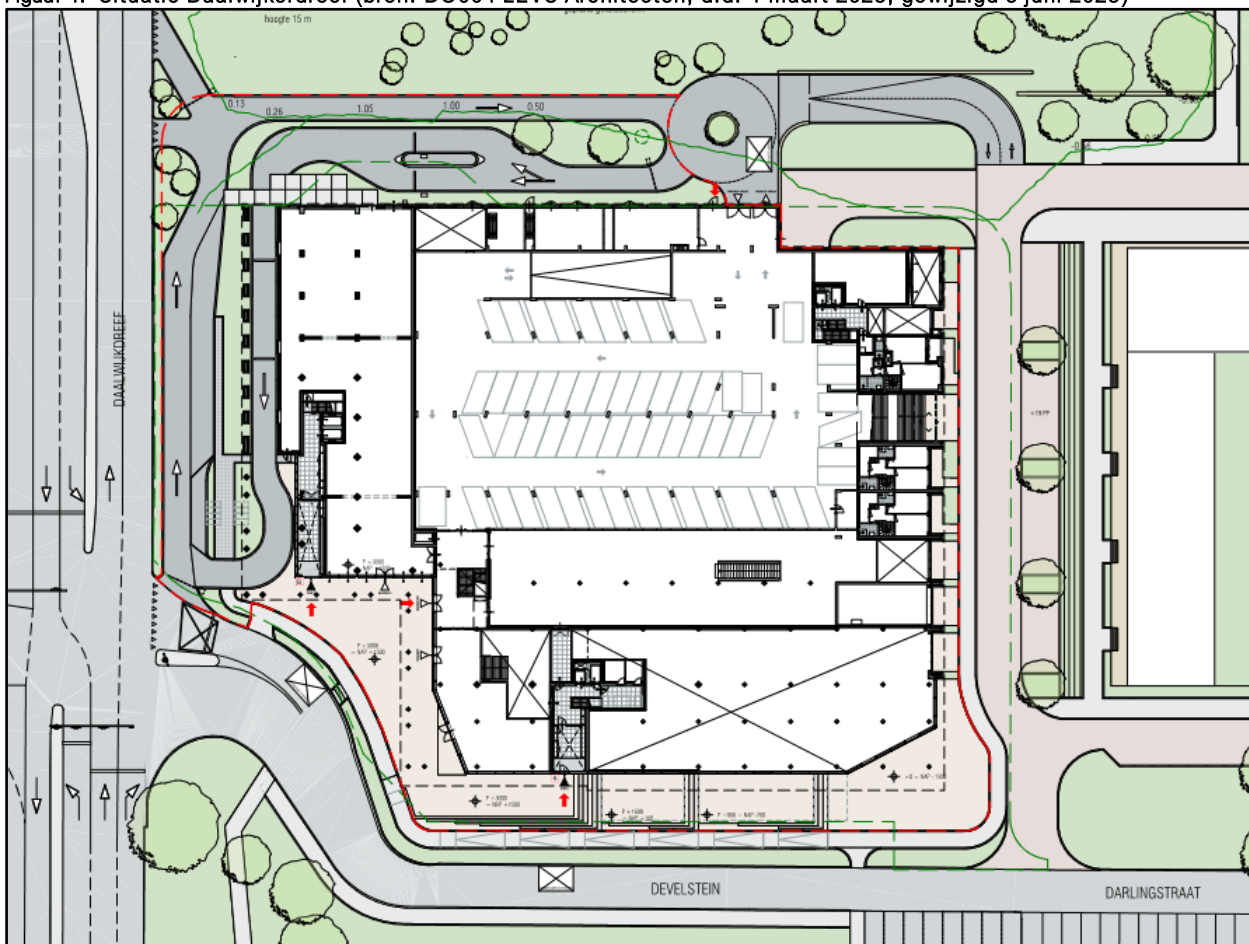
2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Develstein 100 in Amsterdam en is kadastraal betekend als perceelnummers: 11466 en 12483, sectie L van de kadastrale gemeente Weesperkarspel (gemeentecode: WPK02).

Het projectgebied ligt in de D-Buurt in de noordwesthoek van de Bijlmermeer, langs de Daalwijkdreef en de Gooiseweg. Ten noordwesten, voorbij de Dolingadreef en de Daalwijkdreef, ligt de woonwijk Venserpolder. Ten noorden en noordoosten bevindt zich de kantorenlocatie Bergwijkpark (gemeente Diemen) en ten oosten loopt de Gooiseweg. Ten zuiden bevinden zich op circa 200 meter afstand de nieuwe laagbouwwijken en de gerenoveerde flats in de F-buurt. Het gebied daartussen bestaat uit een groen en parkachtig landschap met een waterloop aan de zuidrand. Ten westen bevinden zich (tijdelijke) studentenwoningen.

Figuur 1. Situatie Daalwijkdreef (bron: DO004 LEVS Architecten, d.d. 1 maart 2023, gewijzigd 5 juni 2023)



2.2 PROJECTPLAN

De projectlocatie is reeds bebouwd en grotendeels verhard ten behoeve van parkeerplaatsen. Kleinschalige groenvoorzieningen, zoals grastaluds, struiken en bomen bevinden zich met name aan de randen van de locatie. De bebouwing betreft een voormalige parkeergarage en is reeds verbouwd ten behoeve van hoofdzakelijk horeca (foodhal World of Food), met ondersteunende detailhandel, flexibele bedrijfsruimte en een dakterras.

Figuur 2. Huidig gebouw World of Food (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



Het doel is om de bestaande bebouwing te slopen en nieuwbouw te realiseren ten behoeve van een gemengd programma. Het beoogde programma bestaat uit de volgende functies:

- 351 woningen (variëren van 45-70 m² tot 108 m²);
- Foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca (maximaal 2.200 m² BVO op de begane grond en 1^e verdieping). Verschillende eetgelegenheden in een gemeenschappelijke ruimte waar ter plaatse maaltijden worden bereid, inclusief (alcoholische) dranken. Binnen het foodcourt is maximaal 2.200 m² BVO beschikbaar voor maatschappelijke functies op de begane grond en 1^e verdieping.
- Fastfoodrestaurantketen (maximaal 800 m² BVO op de 1^e verdieping);
- 'Huiskamerfunctie' voor bewoners van het complex en dus niet openbaar (circa 301 m² BVO).

De nieuwe World of Food markeert de plek met een nieuw hoogteaccent van 59 meter. Dit accent maakt onderdeel uit van een nieuw ensemble dat wordt gevormd door een ringvormige bebouwing waarin nog twee accenten van 32 meter zijn opgenomen die aansluiten op Nieuw Develstein, zoals weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 3. Beeld uit voorlopig ontwerp (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



Langs het talud wordt de logistiek van de McDrive en de ontsluiting van de openbare garage geregeld. De 2 laagse parkeergarage grenst aan het talud. De fastfoodrestaurant(keten) is langs de Daalwijdreef gepositioneerd, maar terugliggend t.o.v. de bovengelegen woningbouw.

Aan de zuidwestzijde (langs het Develstein) is het Foodcourt met productiekeuken van World of Food gelegen, maximaal zichtbaar, en goed op de zon een terras aan de buitenzijde. Op de hoek met de Daalwijdreef maken de twee hoogteaccenten de plek manifest waar het Foodcourt met productiekeuken en de fastfoodrestaurant(keten) hun hoofdingangen hebben en wordt hiermee ook een belangrijke entree van de D-buurt gemarkeerd.

Het wonen zelf is in een blok rondom een rustig en zonnig binnenhof georganiseerd. De hoofdonthutingen zitten in de hoofdaccenten en ontsluiten ook de lagergelegen delen met galerijonthutening. Het blok is op een aantal hoeken opengemaakt voor doorzichten en refereert daarmee ook naar de open verkavelingen van de Bijlmermeer.

Ten gevolge van de beoogde nieuwbouw wordt een souterrain aangelegd. Het niveau van het souterrain sluit aan op de ontsluiting aan de zuidoostzijde. Hier is de stalling voorzien voor motorvoertuigen en fietsen, alsmede de techniek- en nutsvoorzieningen. Zie hiervoor de tekeningen DO-101 en DO-102 van LEVS architecten.

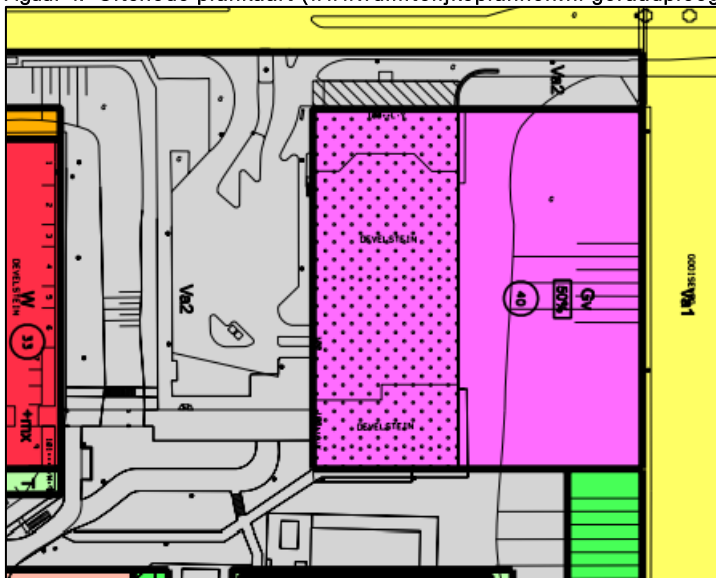
Zowel op souterrainniveau als op de eerste verdieping bevindt zich een ontsluiting van de parkeergarage. Er is geen sprake van een kelder, aangezien de parkeergarage niet beneden peil gerealiseerd wordt. Zodoende zal er ook geen sprake zijn van grondwaterhinder. De ontsluiting van fietsen voor publiek en wonen zijn gesitueerd aan de zuidoost zijde. Bewoners en publiek voor de Foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca en de Fastfoodrestaurantketen maken gebruik van de parkeergarage en fietsenstalling. De indeling van beide niveaus zijn eveneens te vinden op de tekeningen DO-101 en DO-102.

2.3 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN

2.3.1 Bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”. Dit plan is op 26 juni 2007 door de Stadsdeelraad vastgesteld. Het bestemmingsplan werd na uitspraak door de Raad van State op 24 juni 2009 onherroepelijk. De projectlocatie heeft de bestemming ‘Gemengde voorzieningen’ (paars), ‘Verblijfsgebied’ (grijs) en ‘Groenvoorzieningen’ (groen). Binnen de bestemming ‘Gemengde voorzieningen’ is door de nadere aanduiding ‘parkeergarage toegestaan’ gedeeltelijk een parkeergarage toegestaan. Ook geldt binnen de bestemming ‘Gemengde voorzieningen’ een maximum bouwhoogte van 40 meter en maximum bebouwingspercentage van 50%. Figuur 4 bevat een uitsnede van de plankaart behorende bij het bestemmingsplan.

Figuur 4. Uitsnede plankaart (www.ruimtelijkeplannen.nl geraadpleegd op 10 oktober 2022)



De gronden bestemd voor ‘Gemengde Voorzieningen’ zijn, zonder aanduiding, aangewezen voor: gemengde voorzieningen, alsmede voor: nuts- en vergelijkbare voorzieningen, voor zover deze noodzakelijk zijn voor het bedienen van het plangebied, gebouwde parkeervoorzieningen, het souterrain en de eerste bouwlaag, openbare ruimte op het dak, dakterrassen en daktuinen, groenvoorzieningen, water, parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten, openbare ruimte en tuinen voor wat betreft de onbebouwde blijvende delen (artikel 9, lid 1 bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”).

Gemengde voorzieningen worden in artikel 1, lid 36 van het bestemmingsplan “De nieuwe Bijlmer” gedefinieerd als: *bedrijven, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening inclusief ondersteunende horeca*.

De gronden bestemd voor ‘Verblijfsgebied’ (Va2) zijn, zonder aanduiding, aangewezen voor: woonerven en buurtwegen met bijbehorende bermen, fiets- en voetpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen, openbare ruimte en groenvoorzieningen, water en oevervoorzieningen, alsmede voor: afvalinzamelingsystemen (artikel 23, lid 1 bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”).

De gronden bestemd voor ‘Groenvoorzieningen’ zijn, zonder aanduiding, aangewezen voor: groenvoorzieningen met bijbehorende speelvoorzieningen en verhardingen, alsmede voor: voet- en fietspaden, water en oevervoorzieningen, bruggen, afvalinzamelingsystemen, geluidsschermen voor wegverkeerslawaai en/of railverkeerslawaai (artikel 19, lid 1 bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”).

Toets aan bestemmingsplan

De ontwikkeling van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners is in strijd met het geldende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn gelegen in het gebruik. Woningen zijn niet toegestaan ter plaatse van de projectlocatie. Tevens is het op grond van het bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” niet toegestaan om (zelfstandige) horeca te realiseren.

Daarnaast is het beoogde bouwvolume in strijd met de bouwregels. De bouwhoogte van 40 meter wordt overschreden door één van de (woon)torens. Daarnaast wordt het bebouwingspercentage van 50% overschreden.

2.3.2 Omgevingsvergunning World of Food

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft op 7 april 2014 in het kader van de Wabo een omgevingsvergunning verleend voor:

- de activiteit bouwen ten behoeve van de verbouwing van het parkeergarage Develstein tot een horecaverzamelgebouw op de locatie Develstein 100 te Amsterdam;
- de activiteit planologisch strijdig gebruiken om af te wijken van de bepalingen van het bestemmingsplan ‘De Nieuwe Bijlmer’ ten behoeve van de transformatie van de parkeergarage Develstein naar een horecaverzamelgebouw genaamd ‘World of Food’ met een reclamemast op de locatie Develstein 100 te Amsterdam binnen de navolgende voorwaarden;
- tevens is besloten geen exploitatieplan ex artikel 6.12, lid 1 van de Wet op de ruimtelijke ordening vast te stellen.

Toets aan omgevingsvergunning

De ontwikkeling van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor bewoners is in strijd met het geldende bestemmingsplan. De strijdigheden zijn onder andere gelegen in het gebruik. De omgevingsvergunning staat het (zelfstandig) gebruik van horeca echter toe ter plaatse van de projectlocatie, maar woningen zijn niet toegestaan. Tevens is het beoogde gebruik als huiskamerfunctie voor bewoners strijdig.

2.3.3 Bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders”

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam opgesteld. Uit het juridisch onderzoek, in het kader van de opstelling van het Afwegingskader, kwam naar voren dat het bestemmingsplan het aangewezen instrument is om het hierin vervatte beleid juridisch te borgen. Het bestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders" (2021) en heeft tot doel het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Toets aan bestemmingsplan

In het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders” is de projectlocatie aangewezen als ‘Overige zone - 1’, waar het verboden is om kelders te graven of bestaande kelders te vergoten. In paragraaf 4.16 wordt nader ingegaan op het aspect water, waar de eventuele gevolgen van het te realiseren souterrain op het grondwater in kaart zijn gebracht. Vooruitlopend hierop kan geconcludeerd worden dat het initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden geen grondwaterhinder veroorzaakt in de omgeving. Er wordt geen kelder gerealiseerd, aangezien de parkeergarage nergens lager ligt dan peil.

2.3.4 Voorbereidingsbesluit “Darkstores/flitsbezorgers”

Het voorbereidingsbesluit "Darkstores/flitsbezorgers" (2022) ziet erop toe dat (tot aan de inwerkingtreding van een nieuw paraplubestemmingsplan) het verboden is om gebruik van gronden en/of bouwwerken te wijzigen ten behoeve van zogenoemde flitsbezorgdiensten vanuit darkstores.

Toets aan voorbereidingsbesluit

Aangezien de beoogde ontwikkeling niet voorziet in gebruik ten behoeve van flitsbezorging of darkstore, is dit besluit niet relevant voor de projectlocatie en wordt deze verder buiten beschouwing gelaten.

2.3.5 Conclusie

Om de genoemde strijdigheden met het geldende bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer” en de Omgevingsvergunning World of Food weg te nemen en het project planologisch mogelijk te maken, wordt een procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning ‘planologisch strijdig gebruik’. De strijdigheden met het huidige planologisch kader zijn gelegen in:

- Het gebruik van de gronden ten behoeve van woningen (op grond van artikel 9, lid 1 van het bestemmingsplan “De nieuwe Bijlmer”)
- Het gebruik van de gronden ten behoeve van een ‘huiskamerfunctie’ voor de bewoners (op grond van artikel 9, lid 1 van het bestemmingsplan “De nieuwe Bijlmer”);
- Het beoogde volume van de (woon)torens (op grond van artikel 9, lid 3 van het bestemmingsplan “De nieuwe Bijlmer”);

Het beoogde souterrain (op grond van artikel 5, lid 2 van het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale kelders”) is niet strijdig, aangezien er geen kelder gerealiseerd noch vergroot wordt.

Bij het doorlopen van de planologische procedure dient tevens rekening te worden gehouden met het bepaalde ten aanzien van archeologie. Voor dit onderdeel wordt verwezen naar paragraaf 4.2 van voorliggende rapportage.

3 RUIMTELIJK BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 5. Afwegen met de NOVI. Bron: Nationale Omgevingsvisie



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. *Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie*
2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
4. *Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied*

Drie afwegingsprincipes

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'.

Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. *Combineren boven enkelvoudig*
2. *Kenmerken & identiteit*
3. *Afwentelen voorkomen*

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners. De primaire verantwoordelijkheid voor de gebouwde omgeving, de woningvoorraad en de leefbaarheid ligt bij gemeenten en provincies. Het beleid voor de ontwikkeling van deze locatie wordt daarom overgelaten aan de provincie en gemeente. De nationale belangen, de vier prioriteiten uit de Uitvoeringsagenda en de afwegingsprincipes staan de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg. Gemotiveerd kan worden dat de ontwikkeling juist een bijdrage kan leveren aan de nationale belangen, waaronder het bevorderen van de duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie, waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat en zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. In de onderliggende ruimtelijke onderbouwing is ingegaan op deze afzonderlijke aspecten.

3.1.1.2 Conclusie

De NOVI vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt daarom overgelaten aan de provincie en gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

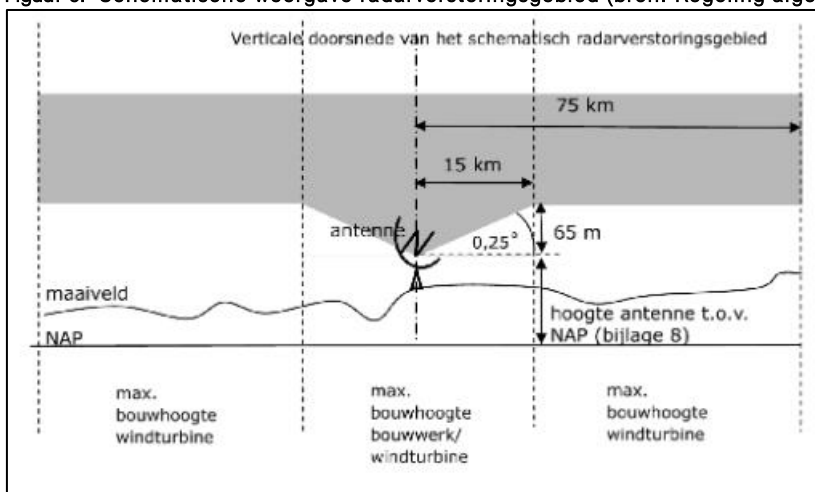
De projectlocatie is niet gelegen op één van de zeventien kaarten van het Barro, op grond van de digitale viewer van ruimtelijke plannen. Conform de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) is de projectlocatie gelegen in een 'radarverstoringgebied bouwwerken behorende bij radarstation Schiphol Centrum'.

In artikel 2.6.9, lid 2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening is bepaald dat bestemmingen die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar niet zijn toegestaan.

In artikel 2.4 van de Rarro is bepaald dat de maximale hoogte van bouwwerken in een radarverstoringgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf het punt op de top van de radarantenne, waarvan de hoogteligging ten opzichte van NAP is opgenomen in bijlage 8, oplopend met 0,25

graden tot een punt gelegen 15 kilometer vanaf voornoemde radarantenne. In onderstaande figuur is het radarverstoringsgebied schematisch weergegeven.

Figuur 6. Schematische weergave radarverstoringsgebied (bron: Regeling algemene regels ruimtelijke ordening)



In bijlage 8 van het Rarro is te zien dat de hoogte van de antenne ten opzichte van NAP van Schiphol Centrum 19 meter betreft. Wanneer bovenstaande berekening wordt toegepast, komt de hoogtebeperking uit op $(19 + 65 =) 84$ meter.

De bouwhoogte van de beoogde torens is net geen 60 meter hoog, waardoor het initiatief ruim onder de hoogtebeperking valt. De beoogde ontwikkeling is derhalve niet in strijd met de hoogtebeperking uit de Rarro.

3.1.2.2 Conclusie

De restricties die de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening oplegt vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Onderwerpen zoals Ladder voor duurzame verstedelijking en de proceseisen voor goed ontwerp, aandacht voor de waterhuishouding (watertoets), het milieu en het cultureel erfgoed zijn allen geborgd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De relevante onderwerpen voor onderhavig project worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Uit jurisprudentie blijkt dat wanneer een ruimtelijk plan voorziet in niet meer dan elf woningen, die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, sub i, van het Bro kunnen worden aangemerkt, deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

Wanneer een ruimtelijk plan voorziet in stedelijke voorziening in de vorm van een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², kan de ontwikkeling tevens ook als stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt (ABRvS 28 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1724).

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners. De ontwikkeling is daarmee aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1,

eerste lid, sub i, van het Bro. Aangezien de woningen en huiskamerfunctie voor de bewoners strijdig zijn, dient de behoefte aan deze functies te worden aangetoond. De overige functies, zoals een foodcourt met productiekeuken en restaurantketen zijn reeds toegestaan. De behoefte aan de woningen en de bijeenkomstfunctie wordt aangetoond middels een toets aan het provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

De overige relevante onderwerpen uit het Bro voor de beoogde ontwikkeling worden behandeld in hoofdstuk 4, waarin de ruimtelijke en milieutechnische aspecten worden behandeld.

3.1.3.2 Conclusie

De eisen uit het Bro staan de beoogde ontwikkeling niet in de weg. De behoefte aan de beoogde (strijdige) functies wordt aangetoond middels een beleidstoets en de voor de ontwikkeling relevante onderwerpen uit het Bro worden behandeld in hoofdstuk 4.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich uit over het Waaronder en deels over het Wat. Onder de hoofdambitie 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerde ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen. De bijbehorende deelambities zijn:

1. Leefomgeving: een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
 - a. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
 - b. Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
 - c. Het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
2. Gebruik van de leefomgeving: ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
 - a. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
 - b. Vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen;
 - c. Dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden;
 - d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
3. Energietransitie: Noord-Holland als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners.

De omgevingsvisie kent acht digitale viewerkaarten, met ieder een eigen thema. Voor **kaart 1** (Grondgebied Noord-Holland), **kaart 2** (Noord-Holland in beweging), **kaart 3** (Leefomgevingskwaliteit), **kaart 7** (Nieuwe energie) en **kaart 8** (Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving) zijn voor het gehele grondgebied van Noord-Holland regels gesteld. De projectlocatie maakt géén onderdeel uit van gebieden die zijn aangewezen op **kaart 6** (Sterke kernen, sterke regio's).

Voor de projectlocatie specifiek geldt dat wordt ingezet op het aanvullen van ecologische verbindingen binnen het thema ecologie (**kaart 4** Dynamisch Schiereiland). Om meer ontwikkelingen in en gebruik van alle

kustgebieden, zoals het IJsselmeergebied, te kunnen opvangen, moet het systeem ecologisch robuuster worden. Hierbij wil de provincie verder kijken dan de grenzen van natuurregimes die nu gelden. Ook de (natte) kustlandschappen aan de randen, in het IJsselmeergebied en de binnenduinrand, kunnen immers bijdragen aan het realiseren van deze opgave. Naast verbindingen tussen de wateren en het land werkt de provincie aan de verbetering van de ecologische kwaliteit van de verbindingen tussen de grote wateren, zoals Markermeer, IJsselmeer en Waddenzee.

Voor **kaart 5** (Metropool in ontwikkeling) geldt voor de projectlocatie dat het landschap als onderdeel van het metropolitane systeem wordt gezien. Een uniek kenmerk van de metropool is de grote diversiteit aan landschappen met hoge ecologische, recreatieve en cultuurhistorische waarden. Daarnaast is er een sterke verwevenheid tussen stad en landschap. Het groenblauwe gebied ligt tussen de kernen, die daarmee karakteristiek en onderscheidend blijven. Het biedt ook een plek voor relatieve rust ten opzichte van de stad. Tegelijk biedt het landschap nog veel ruimte voor landbouw en kleinschalige experimenten voor de productie van duurzame energie. Het landschap is als drager van deze waarden cruciaal voor het vestigingsklimaat en het woon- en leefmilieu in de metropool. Door de ontwikkelingen staan deze waarden wel onder druk. Ontwikkelingen zijn volgens de Omgevingsvisie mogelijk, mits onder strikte voorwaarden. Het metropolitane landschap zal steeds vaker verschillende opgaven moeten stapelen en diverse belangen moeten verenigen.

3.2.1.2 Conclusie

Binnen de thema's ecologie en landschap gelden randvoorwaarden voor de projectlocatie conform de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. Tevens is een geconsolideerde versie van de omgevingsverordening beschikbaar van 15 juni 2022. In deze verordening zijn regels opgenomen die de provinciale belangen beschermen. De verordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

In hoofdstuk 6 van de omgevingsverordening zijn instructieregels opgenomen. Dit zijn regels die door decentrale overheden in acht moeten worden genomen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De instructieregels zien onder meer op nieuwe stedelijke ontwikkelingen, bijzonder landschap, verblijfsrecreatie en detailhandel.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is op basis van de digitale viewerkaarten van de Omgevingsverordening NH2020 aangewezen als LIB 5 zone Schiphol (kaart 15), Peilbesluit (kaart 25), Regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht (kaart 28) en Beschermingszone regionale waterkering (kaart 29).

Tabel 1. Overzicht relevante kaarten Omgevingsverordening NH2020

Artikel	Toepassing	Conclusie
Artikel 6.24 Woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol	1. Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.	Op het aspect geluid wordt nader ingegaan in paragraaf 4.8 van de ruimtelijke onderbouwing. Daarnaast wordt nader op het Luchthavenindingsbesluit Schiphol ingegaan in paragraaf 4.10. De onderbouwing om woningen te realiseren binnen het projectgebied volgt uit de beleidstoets, stedenbouwkundige motivering en de beschrijving van het project.

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de toelichting zoals bedoeld in het eerste lid. 	
Artikel 6.82 Peilbesluit	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het waterschapsbestuur stelt een of meer peilbesluiten vast voor de oppervlaktewaterlichamen in de gebieden binnen het werkingsgebied peilbesluit. 2. Peilbesluiten moeten actueel zijn en in ieder geval rekening houden met veranderingen in de omstandigheden ter plaatse en met de aanwezige functies en belangen. 	Op het aspect water wordt nader ingegaan in paragraaf 4.16 van de ruimtelijke onderbouwing.
Artikel 6.83 Regionale verdringingsreeks Amstel, Gooi en Vecht	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren door waterschappen wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 3, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan: <ol style="list-style-type: none"> a. het verwerken van industrieel proceswater; b. de tijdelijke beregening van kapitaalintensieve gewassen. 2. In het geval van een onmiddellijk of dreigend watertekort wordt met het oog op de verdeling van het beschikbare water vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek bij het beheer van de regionale wateren wat betreft de in artikel 2.1, eerste lid, onder 4, van het Waterbesluit bedoelde behoeften, achtereenvolgens prioriteit toegekend aan: <ol style="list-style-type: none"> a. de waterkwaliteit in stedelijk gebied; b. beroepsvaart; c. akkerbouw; d. beregening sportvelden; e. grasland; f. recreatievaart; g. natuur, voor zover het niet gaat om het voorkomen van onomkeerbare schade. 3. In geval van waterbehoeften van buiten het gebied van het waterschap, zijn het eerste en tweede lid van overeenkomstige toepassing. 	Op het aspect water wordt nader ingegaan in paragraaf 4.16 van de ruimtelijke onderbouwing.

Artikel 6.77 Regionale waterkeringen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ter plaatse van het werkingsgebied Regionale waterkering voorziet het ruimtelijk plan in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels. 2. Ter plaatse van het werkingsgebied beschermingszone regionale waterkering voorziet een ruimtelijk plan in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn. 3. In afwijking van het tweede lid zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk indien hierover blijkens de toelichting bij het ruimtelijk plan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie. 	<p>Op het aspect water wordt nader ingegaan in paragraaf 4.16 van de ruimtelijke onderbouwing.</p>
---	---	--

3.2.2.2 Conclusie

De randvoorwaarden die volgen uit de Omgevingsverordening NH2020 worden als uitgangspunt genomen bij de planuitwerking. De relevante thema's zoals water en geluid komen aan bod vanaf hoofdstuk 4 van de ruimtelijke onderbouwing.

3.2.3 Provinciale watervisie 'Buiten de oevers'

De provincie is medeverantwoordelijk voor schoon water en schone waterbodems. Schoon oppervlakte- en grondwater wordt wettelijk geregeld via de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW is verwerkt in Nederlandse wetgeving. Noord-Holland ligt in stroomgebied Rijn-West.

Oppervlaktewater

De provincie stelt regionale doelen voor de waterkwaliteit vast. Deze doelen zijn afhankelijk van het soort water en de natuurlijke omstandigheden en staan in de Watervisie 2021. De provincie streeft naar een hoge waterkwaliteit in beschermd natuurgebieden en in zwemwater.

Grondwater

Een goede stand en kwaliteit van het grondwater is belangrijk. Grondwater wordt onder meer gebruikt om gewassen te beregenen, als proceswater voor de industrie, om gebouwen te koelen en te verwarmen, om drinkwater te produceren en voor de instandhouding van de natuur. De omgang met grondwater vraagt een afweging tussen benutten en beschermen: hoe kun je maximaal gebruikmaken van grondwater zonder daarbij andere gebruikers of andere belangen te schaden?

De provincie is verantwoordelijk voor:

- grondwaterbescherming (zie bij 'Drinkwater')
- grondwaterbeheer in natuurgebieden
- provinciaal grondwatermeetnet
- vergunningen voor grondwateronttrekking en infiltratie

Drinkwater

Het drinkwater in Noord-Holland wordt gewonnen uit oppervlaktewater en grondwater. Om vervuiling te voorkomen, beschermt de provincie de bodem waaruit het grondwater gewonnen wordt. Bekijk de

grondwaterbeschermingsgebieden op een kaart. Grootschalige woningbouw en nieuwe industrieterreinen zijn bijvoorbeeld niet toegestaan in de omgeving van drinkwaterwinningen. Ook vermijdt de provincie zo veel mogelijk de aanleg van nieuwe wegen in deze gebieden. Deze regels staan in de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De aspecten als oppervlaktewater, grondwater en waterkwaliteit worden nader beschouwd in paragraaf 4.16. Tevens worden de regels die volgen uit de Omgevingsverordening Noord-Holland (paragraaf 3.2.2) als uitgangspunt genomen in de waterparagraaf.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling wordt conform de uitgangspunten uit de Provinciale Watervisie gerealiseerd.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Programma Wonen MRA

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De samenwerking op het gebied van Wonen wordt gecoördineerd en gefaciliteerd vanuit het Programma Wonen in de MRA en heeft de volgende algemene doelstelling: *"We bouwen aan een economisch en sociaal sterke metropoolregio met aantrekkelijke kernen en steden, met voldoende woningen en een divers woningaanbod aansluitend op de woningbehoefte. Deze woningen zijn van goede kwaliteit en evenwichtig verspreid over de regio: toekomstbestendig, duurzaam, bereikbaar en betaalbaar."*

Het Jaarprogramma Wonen in de MRA 2022 kent de volgende strategische opgaven:

- Aanjagen van de woningproductie (min. 17.500 woningen/ jaar) en gebiedsontwikkeling volgens het principe van polycentrische verstedelijking. Dat houdt in dat de MRA de verstedelijking zoveel mogelijk probeert te realiseren binnen de steden en kernen, dichtbij openbaar vervoersknooppunten, en dat deze verstedelijking wordt gecombineerd met economische versterking.
- Inzet op realisatie én behoud van betaalbaar en toekomstbestendig woningaanbod (nieuwbouw én bestaande voorraad), door evenwichtigere spreiding betaalbaar aanbod binnen de MRA en door te investeren in kwaliteit en toekomstbestendigheid bestaande voorraad en wijken.
- Gezamenlijk inzicht in werking van de woningmarkt, monitoring en kennisdeling als solide basis en als versterking van kracht en kunde individuele gemeenten.
- Goede samenwerking en afspraken met het Rijk, marktpartijen, corporaties, provincies en intern MRA.

De vier strategische opgaven komen samen in een aantal trajecten, die in 2022 prioriteit hebben:

- Samenwerking met het rijk op het gebied van Bouwen en Wonen waaronder actualisatie van de Woondeal MRA uit 2019
- Versnelling woningbouw: Actieprogramma woningproductie MRA 2018-2025
- Uitvoering Bereikbare Steden
- Toekomstbestendige woningbouw
- Huisvesting aandachtsgroepen

3.3.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners. In de MRA wordt ingezet op een woningbouwproductie van minimaal 17.500 woningen per jaar. De beoogde ontwikkeling draagt met circa 350 woningen bij aan de woningbouwproductie in de regio. De ontwikkeling vindt daarnaast plaats in bestaand stedelijk gebied.

3.3.1.2 Conclusie

De beoogde (woningbouw)ontwikkeling is in lijn met de ambities en opgaven van de Metropoolregio Amsterdam.

3.3.2 Woonakkoord 2021-2025 gemeente Amsterdam – Provincie Noord-Holland

Het woonakkoord bevat de gedeelde ambities en gezamenlijke inzet van het woonbeleid van de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland. Het woonakkoord is de opvolger van het Regionale actieprogramma Wonen (RAP) en onderdeel van de "regionale afspraken" als bedoeld in artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2020 is bepaald dat "een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken."

In het woonakkoord van Amsterdam met de provincie wordt daarnaast ook aan de blijvende en vernieuwde samenwerking met Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland voor de woonruimteverdeling van sociale huurwoningen en de intensieve samenwerking binnen de Metropoolregio Amsterdam voor het woningbouwprogramma een plaats gegeven.

De doelen van de gemeente en de provincie komen overeen, de prioriteit ligt bij het vergroten van de woningvoorraad (bouwen). Het akkoord bevat een overzicht en herbevestiging van beleid en acties waar provincie en Amsterdam, al dan niet via de MRA, al gezamenlijk aan werken. Daarna volgt een overzicht van acties die in de samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en gemeente Amsterdam via het woonakkoord worden bekrachtigd.

De afspraken en acties uit het woonprogramma zijn onderverdeeld onder de volgende thema's:

- woningbouwprogramma en regionale afstemming;
- verdeling van sociale huurwoningen in Amsterdam en omliggende gemeenten;
- flexwoningen;
- bouwprogramma's in landelijk gebied;
- duurzame woningen, duurzaam bouwen en circulaire economie;
- gezonde leefomgeving:
 1. groen in en om de stad;
 2. geluidsoverlast rondom woonwijken;
 3. beweegvriendelijke stad (gezonde mobiliteit).

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Onder het thema 'woningbouwprogramma en regionale afstemming' is opgenomen dat een divers en betaalbaar woningaanbod met voldoende instroom- en doorstroomkansen voor diverse doelgroepen een uitgangspunt is. Een ander uitgangspunt onder dit thema is de productie van 15.000 woningen per jaar.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in circa 350 woningen, variërend van 45-70 m² tot 108 m². Het woonprogramma is daarmee gevarieerd en bestemd voor een breed publiek. Naast het vergroten van het woningaanbod, wordt aandacht besteed aan een groene inrichting van de projectlocatie. Tevens biedt de ontwikkeling mogelijkheden om de gronden natuurinclusief, klimaatadaptief en rainproof in te richten.

3.3.2.2 Conclusie

De ontwikkeling sluit aan bij de afspraken en acties uit het Woonakkoord 2021-2025.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Het stadsbestuur zet in de Omgevingsvisie de lijnen uit naar 2050 (juli 2021). Hoe wordt de stad ingericht ten behoeve van welvaart, welzijn en geluk van de Amsterdammers, regiobewoners en bezoekers? Waar wordt gewoond en gewerkt, hoe komt men van A naar B, hoe zien de publieke ruimtes eruit en welke plek is er straks voor groen? De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijk verdeeld. Ook over de regio. Er zijn flinke investeringen nodig in infrastructuur, voorzieningen en stedelijk en landelijk groen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Een deel van de plannen staat al op de rol, een ander deel is nieuw. In de Omgevingsvisie staat vooral de samenhang centraal en het kiezen van een koers naar 2050.

Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

Meerkernige ontwikkeling

Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking

- Regionale spreiding stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid.
- Onderscheidende ontwikkeling Nieuw-West, Zuidoost en Noord.
- Twee vaste IJ-oeververbindingen en een regionaal fietsnetwerk.
- Uitbreiding HOV en metronet en ontwikkeling stationskwartieren.

Groeien binnen grenzen

Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling

- Ruimte voor 150.000 woningen erbij in complete buurten.
- Verduurzamen bestaande buurten en woningen.
- Ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven.
- Verduurzaming van de haven.

Duurzaam en gezond bewegen

Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad

- Een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's zijn te gast.
- Verkeerswegen (Gooiseweg, Lelylaan, Burgemeester Röellstraat) worden groene stadslanen begeleid door bebouwing.

Rigoreus vergroenen

Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier

- Openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- Ontwikkeling parken (Oeverlanden, Hondsrugpark, Gaasperdakpark, Zuidasdokpark en NDSM-Oost).
- Groene routes en ecologische verbindingen.
- Investeren in het landschap: natuurontwikkeling, kringlooplandbouw en ruimte voor sporten en bewegen.

Samen stadmaken

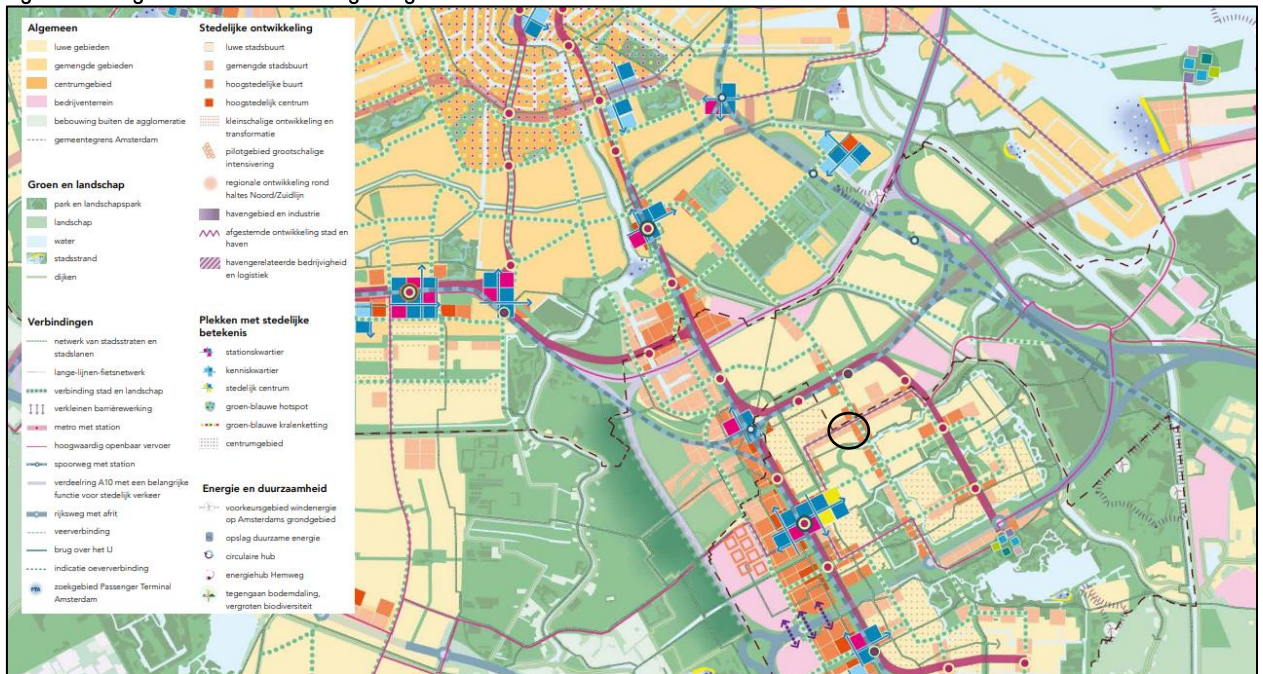
Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief

- Gelijkwaardige (digitale) informatiepositie bij planvorming.
- Buurtbatenovereenkomsten en buurtomgevingsvisies.
- Grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.
- Ruim baan voor wooncoöperaties: naar 10% van de woningvoorraad in 2040.
- Vrije ruimte als vast onderdeel van de planvorming.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Bij de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 hoort een visiekaart, waarop strategische keuzes van de gemeente zijn weergegeven. De projectlocatie is gelegen in 'luwe gebieden' en is aangegeven als een 'hoogstedelijk centrum'. In de nabijheid van de projectlocatie ligt een gemengde stadsbuurt, hoogwaardig openbaar vervoer en groen en landschap.

Figuur 7. Fragment visiekaart Omgevingsvisie 2050



De luwe gebieden zijn de naoorlogse gebieden (Nieuw-West, Zuidoost, Buitenveldert en naoorlogs Noord). In deze gebieden wordt een nieuwe stedelijke kwaliteit toegevoegd door verdichting langs de doorgaande straten en lanen. Daarmee worden het sociaal veilige straten en lanen met ruimte voor publieksfuncties en vormen ze vanzelfsprekende verbindingsroutes in het gebied zelf en met de gebieden eromheen. Tegenover gerichte verdichting staat behoud van bestaande luwe en groene kwaliteiten in andere buurten.

In een hoogstedelijk centrum wordt ingezet op de ontwikkeling van buurten met naast wonen, het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

Ter plaatse van de projectlocatie is reeds sprake van hoofdzakelijk horeca (foodhal World of Food), met ondersteunende detailhandel, flexibele bedrijfsruimte en een binnentuin. De voorgenomen ontwikkeling voegt woningen en een huiskamerfunctie voor bewoners toe. Dit sluit aan bij het streven om in hoogstedelijke centrum, naast wonen, in te zetten op (het grootste aandeel) werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. Naast verdichting wordt ten gevolge van de beoogde ontwikkeling tevens ingezet op vergroening. De binnentuin wordt zo veel mogelijk op een groene manier ingericht en een aantal daken wordt voorzien van een sedumdak. Dit geeft de bebouwing een groene uitstraling (zie figuur 8).

Figuur 8. Beeld uit voorontwerp (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



3.4.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de ambities en strategische keuzes uit de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.4.2 Amsterdamse woonagenda 2025

De Woonvisie uit 2009 heeft een opvolger gekregen: de Amsterdamse woonagenda 2025. Het college van B&W kiest voor een praktische woonagenda om richting te geven aan de uitdagingen waar Amsterdam wat betreft het wonen voor gesteld staat. De nieuwe visie is gericht op meer bouwen, betaalbare en kwalitatief goede woningen voor alle doelgroepen.

Een voortvarend bouwprogramma is essentieel om de druk op de woningmarkt te verminderen en het wonen betaalbaar te houden. Met het plan 'Koers 2025' heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten.

Nieuwbouw moet bijdragen aan een gemengde stad. In de Amsterdamse woonagenda staat de prognose dat er in 2025 een tekort zal zijn aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen. Ter voorkoming van dat tekort heeft de gemeente een stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw geformuleerd: 40% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 20% dure woningen (huur en koop). Dit uitgangspunt is van toepassing op alle plannen waarvoor nog geen investeringsbesluit is vastgesteld en geen contracten zijn gesloten of anderszins juridische en financiële verplichtingen zijn aangegaan. Het geldt ook voor transformatieprojecten en ontwikkelingen op particuliere grond. Herontwikkeling en leegstandsbestrijding staan echter voorop.

Per ruimtelijk project wordt bestuurlijk bepaald welk woningbouwprogramma wordt gerealiseerd. Afwijken van het uitgangspunt is mogelijk op grond van specifieke omstandigheden, zoals het woningaanbod in de directe

omgeving, de aard en intensiteit van de verdichtingsopgave en de omvang van de financiële effecten op de grondexploitatie.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het stedelijk uitgangspunt voor de programmering van nieuwbouw is 30% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen (huur en koop) en 30% dure woningen (huur en koop). De voorgenomen ontwikkeling voorziet in circa 350 woningen, variërend van 45-70 m² tot 108 m². De normverdeling voor het woningenbouwprogramma wordt in overleg met de gemeente vastgesteld.

3.4.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de Amsterdamse woonagenda.

3.4.3 Nota gezondheidsbeleid 2021-2025

Een goede gezondheid is voor veel Amsterdammers geen vanzelfsprekendheid, en gezondheid is ongelijk verdeeld over de stad. De Amsterdamse Nota Gezondheidsbeleid 2021-2025: Veerkrachtige Amsterdammers in een gezonde stad beschrijft de aanpak van de gemeente Amsterdam om de gezondheidsachterstanden in de stad te verkleinen.

Bij de ontwikkeling en uitvoering van huidig en toekomstig gezondheidsbeleid laat de gemeente Amsterdam zich leiden door vijf principes die als rode draad dienen voor de gezamenlijke inspanningen en prioriteiten.

1. Het perspectief van de Amsterdammer wordt centraal gesteld;
2. Ook door de domeinen heen wordt samengewerkt;
3. Preventie heeft prioriteit;
4. Het perspectief van gezondheid wordt gehanteerd;
5. De gemeente maakt duidelijke keuzes; voor eerlijke kansen, wordt ongelijk geïnvesteerd.

De gemeente Amsterdam integreert gezondheid in al het relevante gemeentelijk beleid. Dat betekent dat in alle gemeentelijke domeinen bij beleidsontwikkeling systematisch wordt gekeken naar de effecten van dat beleid op de gezondheid van mensen en andersom. In alle activiteiten en voorzieningen die de gemeente aanbiedt, is gezondheid een onlosmakelijk onderdeel. Denk aan voorzieningen op het gebied van ontmoeting, onderwijs, opvoeding, werk en inkomen, wonen, sport en bewegen, cultuur, openbare ruimte, economie, en veiligheid.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners. De huiskamerfunctie kan gebruikt worden om activiteiten voor bewoners te organiseren om de gezondheidsachterstanden in de stad te verkleinen.

3.4.3.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de principes uit de Nota gezondheidsbeleid 2021-2025.

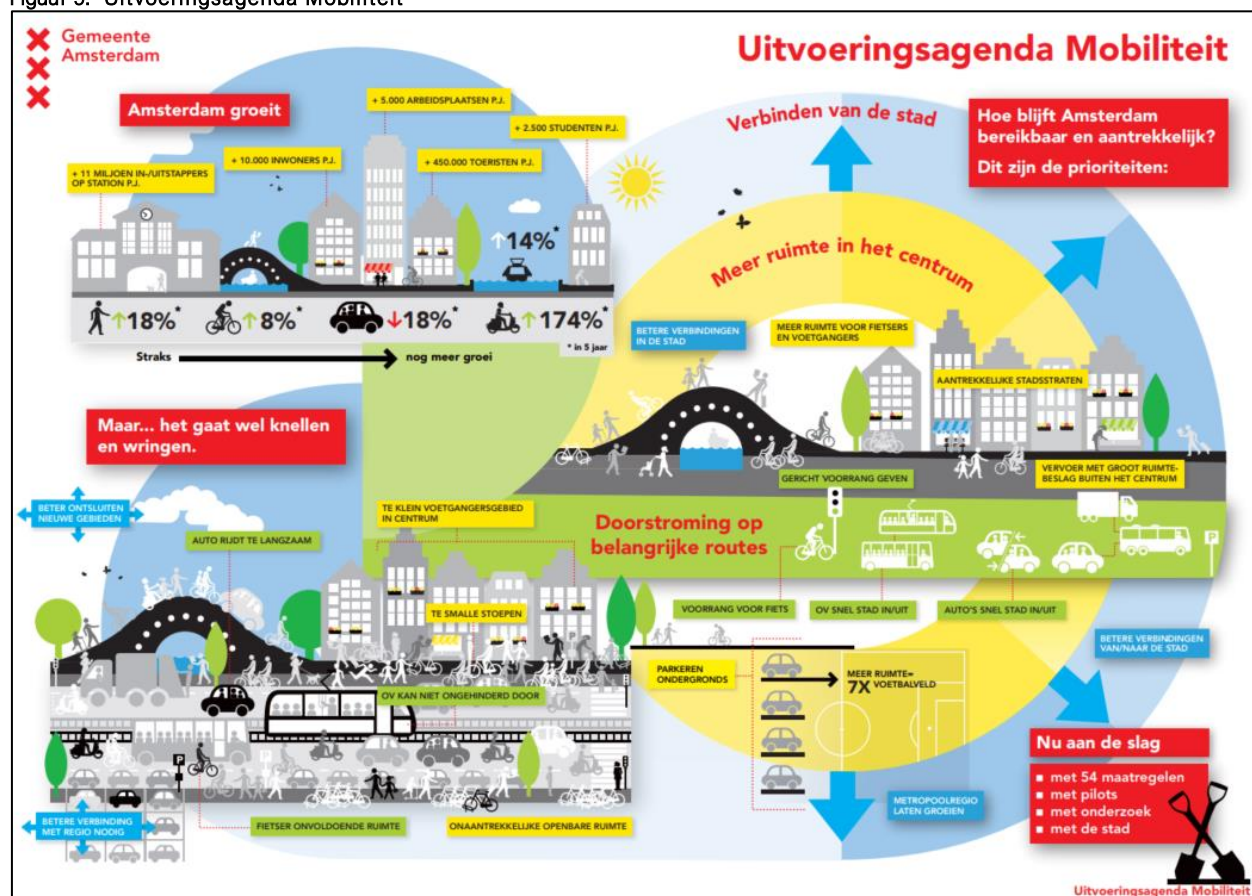
3.4.4 Mobiliteitsbeleid

Amsterdam groeit en blijft groeien. Dat heeft ook een keerzijde. Het groeiend aantal Amsterdammers, bezoekers en toeristen dat zich verplaatst in de stad, zet de schaarse openbare ruimte in de stad nog verder onder druk. Om de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk, moet de gemeente Amsterdam keuzes maken en maatregelen treffen. Tot 2025 worden per jaar meer dan 5.000 woningen bijgebouwd. De bevolkingsdichtheid zal toenemen van 5.100 inwoners per km² nu naar 5.700 in 2030. De sterkste toename van de bevolkingsdichtheid wordt verwacht rondom Sloterdijk, IJ-oevers en Zeeburgereiland.

Tegelijkertijd moet de stad wel voor iedereen toegankelijk blijven. Er is simpelweg geen plek voor én de fiets én de voetganger én het OV én de auto naast elkaar. Dat betekent dat keuzes gemaakt moeten worden. Op termijn zal het bijvoorbeeld niet meer mogelijk zijn om per persoon een parkeerplek te claimen. Omdat de auto echter een belangrijke rol zal blijven spelen, moet nagedacht worden over andere vormen. Van individueel naar collectief vervoer en van bezit naar gebruik. Behorend bij de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (MAA) is een breed pakket aan maatregelen in stelling gebracht, samengevat in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Concrete maatregelen uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zorgen voor meer ruimte en betere doorstroming voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist. De Agenda heeft als pijlers doorstroming, creëren van ruimte en verbindingen. De basis voor alle maatregelen is verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Soms in combinatie met een verlaging van de snelheid voor auto's.

De uitgangspunten uit MobiliteitsAanpak Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn verwerkt in het beleidskader Verkeersnetten. De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto staan in het beleidskader verkeersnetten.

Figuur 9. Uitvoeringsagenda Mobiliteit



3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De directe ontsluiting van de projectlocatie vindt plaats via de Develstein en de Daalwijkerdreef. De Daalwijkerdreef is een royaal opgezette weg. De Daalwijkerdreef sluit ter plaatse van de projectlocatie aan op de Goiseweg die onder andere verbinding geeft met de A9 en A10.

De Develstein staat tevens in verbinding met het Ooievaarspad, een fiets- en wandelpad, die aansluit op een fietsroute naar het centrum van Amsterdam.

Als laatste bevindt de locatie zich in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer.

3.4.4.2 Conclusie

De toegankelijkheid van de projectlocatie sluit aan bij de uitgangspunten van het Mobiliteitsbeleid van Amsterdam.

3.4.5 Agenda Duurzaamheid

In de Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' is het duurzaamheidsbeleid beschreven. De gemeente wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik ten opzichte van 2013. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aansluiten op stadswarmte van bestaande woningen. De markt zal worden uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens moet de lucht in de stad gezonder maken. In de komende jaren worden 111 scholen gezonder en duurzamer gemaakt. In de Agenda Duurzaamheid staan vijf transitiepaden omschreven waarmee Amsterdam verduurzaming van de stad wil bewerkstelligen. De eerste vier paden gaan over duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Het laatste transitiepad is de verduurzaming van de gemeentelijke bedrijfsvoering.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners, waarbij ruim aandacht is voor een groene inrichting. De groene inrichting kan bijdragen aan het vergroten van de biodiversiteit in het plangebied en levert daarnaast een bijdrage aan het klimaatbestendig bouwen. Groen zorgt immers voor een verkoelend effect, waardoor het initiatief bijdraagt aan het terugdringen van het fenomeen 'hittestress'. Ook nodigt de binnentuin uit tot bewegen en sociale interactie.

Naast een groene inrichting, wordt ook rekening gehouden met klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Hierbij zijn in het ontwerp mogelijkheden onderzocht om water langer vast te houden en het gebruik door flora en fauna te bevorderen. Voor wat betreft het langer vasthouden van water wordt verwezen naar navolgende paragraaf Hemelwaterverordening en paragraaf 4.16 van voorliggende rapportage.

3.4.5.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling sluit aan bij de Agenda Duurzaamheid.

3.4.6 Hemelwaterverordening Amsterdam

Amsterdam heeft in het Gemeentelijke Rioleringsplan 2016-2021 de ambitie opgenomen om in 2020 een bui van 60 mm in één uur aan te kunnen zonder dat schade aan huizen en vitale infrastructuur ontstaat. Om dit te bereiken zal zowel in de bestaande stad als in nieuw te ontwikkelen gebieden rekening moeten worden gehouden met extreme neerslag. Daarbij is onder meer van belang dat zowel op particulier terrein als op openbaar terrein voldoende waterberging wordt gerealiseerd. Een van de juridische instrumenten die een bijdrage kan leveren aan een klimaatbestendig en waterrobuust Amsterdam is een zogenaamde hemelwaterverordening.

Op grond van artikel 10.32a lid 1 onder a van de Wet milieubeheer kan de gemeente bij verordening regels stellen over het lozen van afvloeiend hemelwater of van grondwater op of in de bodem of in de riolering. Die regels kunnen ook inhouden dat het lozen van afvloeiend hemelwater of van grondwater in een openbaar vuilwaterriool binnen een in die verordening aangegeven termijn moet worden beëindigd. Dit biedt de grondslag voor het opstellen van een hemelwaterverordening waarin het aanleggen en in stand houden van een waterberging bij bebouwd oppervlak wordt geregeld. Van die grondslag wordt hier gebruik gemaakt.

De bepalingen in de hemelwaterverordening zijn zodanig opgesteld dat ze zoveel mogelijk al voldoen aan de eisen uit de nieuwe Omgevingswet.

Naast deze hemelwaterverordening bestaat de Keur van het Waterschap. De Keur is een verordening met daarin voorschriften voor ruimtelijke ontwikkelingen van meer dan 500 of 1.000 m² (afhankelijk van het waterschap). Daarbij geldt een verplichting tot compensatieberging. De twee verplichtingen staan elkaar niet in de weg. Integendeel, ze zijn complementair aan elkaar. Door bij ontwikkelingen groter dan 500 of 1.000 m² te voldoen aan de verplichting uit de hemelwaterverordening, wordt deels of in zijn geheel ook voldaan aan de Keur en alleen door ervoor te zorgen dat er ook waterbergingen worden aangelegd en in stand worden gehouden in gevallen waarin de Keur niet geldt, kan de gemeente het doel uit het Gemeentelijke Rioleringsplan bereiken.

Artikel 4. Vereisten hemelwaterberging

1. Een hemelwaterberging:
 - a. heeft ten minste een capaciteit van 60 liter per m² bebouwd oppervlak;
 - b. loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool; en
 - c. is na 60 uur leeg.
2. Een hemelwaterberging met hergebruikstelsel:
 - a. heeft ten minste een capaciteit van 90 liter per m² bebouwd oppervlak;
 - b. loost maximaal 1 liter per m² bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool;
 - c. is na 60 uur voor ten minste 33% leeg en na 14 dagen voor ten minste 66%; en
 - d. leegt het restant op basis van het gebruik van het hergebruikstelsel.
3. Voor een waterberging met een centraal besturingssysteem geldt alleen het vereiste uit het eerste lid, onder a.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op een gebouw dat zonder omgevingsvergunning voor bouwen kan worden gebouwd met een groen dak.
5. Het geborgen hemelwater wordt in de ondergrond geïnfiltreerd. Als dat niet of maar deels mogelijk is, kan in het openbare riool worden geloosd.
6. Het hemelwater dat na toepassing van het eerste, tweede of derde lid niet kan worden geborgen, kan worden geloosd in het openbare riool of op de openbare ruimte.

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

De kans op extreme buien zal de komende jaren verder toenemen. De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2050 een bui van 60 mm in 1 uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Per m² bebouwd oppervlak, dient de hemelwaterberging een capaciteit van tenminste 60 liter te hebben. Binnen het ontwerp worden diverse maatregelen getroffen om de waterhuishouding te borgen en voldaan wordt aan de Hemelwaterverordening. In het Geohydrologisch onderzoek van Loots Grondwatertechniek (bijlage 7 bij de ruimtelijke onderbouwing) is beschreven hoe afwatering, ofwel hoe regenwater stroomt op het perceel van het project, wordt geregeld. Dit gaat niet om het deel van regenwater dat in de bodem zakt (en grondwater wordt). Hier gaat het ten eerste om regenwater dat op het verhard (dak)oppervlak valt en direct in het riool van de gemeente stroomt. Ten tweede gaat dit over regenwater dat in de onbebouwd deel valt en zolang het niet in de bodem is gezakt niet overlast/schade mag veroorzaken.

Regenwater afwatering naar riool

In Amsterdam moet de oppervlakte van een nieuwe bouwlaag en/of nieuwe uit-/aanbouw gecompenseerd worden in de vorm van een vertraagde afvoer (waterbuffer). Dat betreft in dit geval een oppervlakte van 1847 m². Omgerekend moet de opdrachtgever een waterberging van 110,87 m³ realiseren. De uitwerking van deze waterberging wordt door de Koninklijke Ginkel Groep uitgevoerd.

Regenwater in onbebouwd deel

Als er hoogteverschillen zitten tussen percelen van particuliere eigenaren krijgt het laagste maaiveld extra wateroverlast bij forse regenval. Dat is vervelend voor de desbetreffende eigenaar en niet de bedoeling. Een simpel opstaande rand (0,1 m boven maaiveld hogere onbebouwd deel) voorkomt afstroming. Deze opstaande rand kan waterdicht kunststof wandje zijn dat minimaal 0,2 m de grond in gaat. Leg daarnaast de onbebouwd deel 0,1 m (of meer) onder de drempelhoogte van het huis en zorg dat maximaal 50% van de onbebouwd deel is verhard. Bij een te hoge onbebouwd deel kan bij forse neerslag regenwater over de drempel het huis inlopen (met waterschade als gevolg).

Daarnaast geldt voor nieuw- of her- te ontwikkelen kavels de Hemelwaterverordening van de gemeente Amsterdam (zoals op 26 april 2021 is vastgesteld) dat zij waterneutraal moeten bouwen. Hier wordt bij voorliggend initiatief invulling aan gegeven.

3.4.6.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief dat middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, voldoet aan de Hemelwaterverordening.

3.4.7 Masterplan Zuidoost Programma 2021-2040

Het Masterplan Zuidoost gaat over alle leefgebieden en haar inwoners. Het gaat over wonen, werken, opgroeien, het ontwikkelen van talenten. Het gaat over kansengelijkheid. Het stadsdeel van de gemeente Amsterdam heeft vijf ambities geformuleerd, die leidend zijn hierbij.

Het gaat om:

1. Inwoners van Zuidoost zijn in alle opzichten volwaardig, geaccepteerd en gerespecteerd burger van Amsterdam;
2. In Zuidoost opgroeien en wonen betekent goed en veilig wonen en over straat kunnen gaan;
3. In Zuidoost opgroeien en wonen betekent het hebben van alle kansen en mogelijkheden om te ontwikkelen, te groeien en talenten te ontplooiën;
4. Zuidoost is trots op de positie als economische toplocatie, op ondernemerschap en op creativiteit en investeert daar wederkerig in en in werk voor de inwoners;
5. Zuidoost verandert het bestuur: Zuidoost heeft te maken met één overheid, die transparant, flexibel en effectief is en stuurt vanuit het belang van het gebied en haar inwoners.

Samen op weg naar 2040 met de volgende drie doelen, maatschappelijke effecten voor ogen:

1. Duurzame verbetering van het perspectief van de jeugd;
2. Duurzame verbetering van de veiligheid;
3. Duurzame verbetering van de leefbaarheid.

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling kan een bijdrage leveren aan de doelstellingen die volgen uit het Masterplan voor het stadsdeel Zuidoost. De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners.

Het woonprogramma biedt woonruimte aan verschillende doelgroepen. Mede door de huiskamerfunctie voor bewoners wordt de ontmoeting tussen verschillende bewoners gestimuleerd. Ook worden ondernemers en inwoners uitgenodigd in de voorzieningen zoals de foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca en fastfoodrestaurant(keten).

De voorgeschiedenis van dit project is het feit dat er gezocht werd naar een broedplaats voor (food)ondernemers uit Zuidoost. Daarnaast heeft het huidige World of Food een grote bijdrage gehad aan de sociale veiligheid in de D-buurt.

Voor het toekomstige World of Food geldt dat deze twee aspecten uiteraard nog verder versterkt worden. Het zal de leefbaarheid van de D-buurt verder verhogen, en daarnaast het ondernemerschap in Zuidoost verder versterken.

3.4.7.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling geeft een belangrijke impuls geven aan de doelstellingen die volgen uit het Masterplan voor het stadsdeel Zuidoost.

4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 STEDENBOUW AMSTERDAM ZUIDOOST

LOCATIE

De projectlocatie is gelegen op de kruising van twee lange verkeersassen: de Gooiseweg en de Daalwijkdreef. Hierbij leidt de op/ afrit van de Gooiseweg direct naar de kop van de locatie. Verder ligt de locatie aan de westzijde aan een hoofdontsluiting van D-buurt: de Darlingstraat. Op het naastgelegen plot komt de nieuwe ontwikkeling van Nieuw Develstein.

Figuur 10. Stedenbouw locatie op de kruising van twee dominante assen (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



ANALYSE

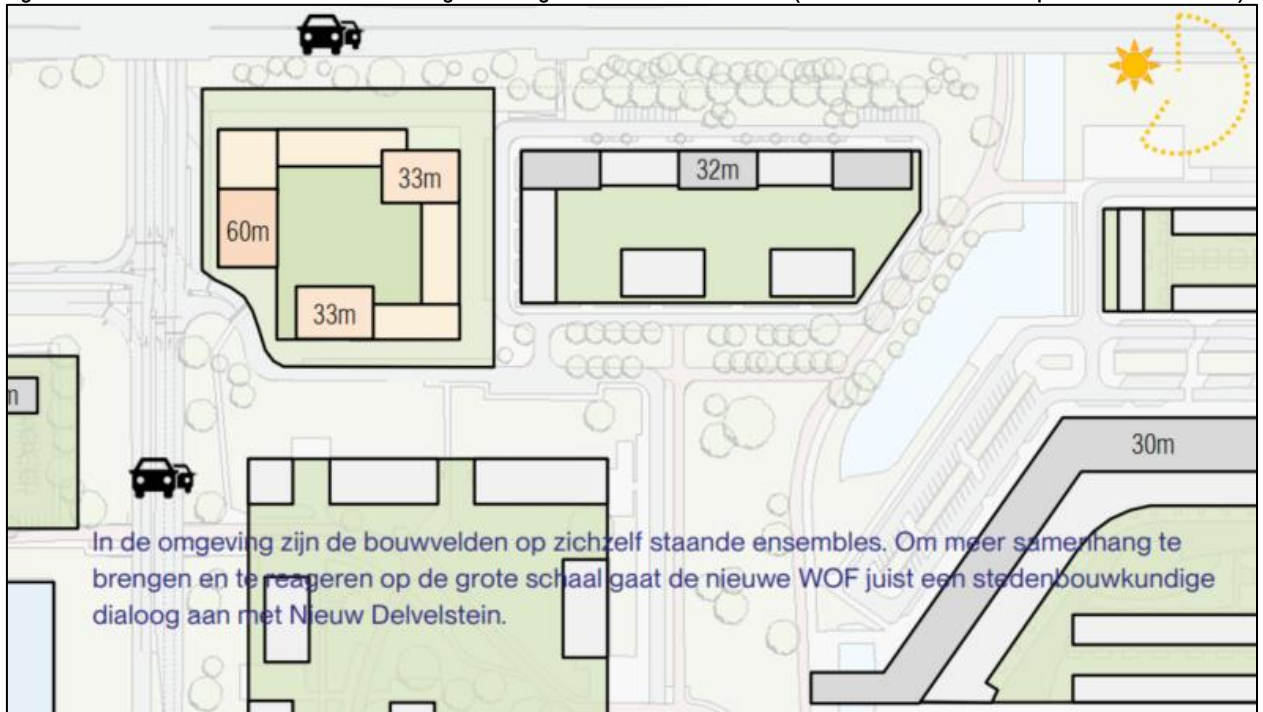
De twee prominente assen met zeer breed profiel maken de locatie tot een zeer zichtbare plek. De rooilijnen rondom de projectlocatie springen aanzienlijk. Hierbij vertoont de omliggende bebouwing weinig eenduidigheid in schaal en footprint. Het stedelijk weefsel rond D-buurt bestaat vooral uit op zichzelf staande ensembles die weinig samenhang met elkaar hebben. Naast de projectlocatie liggen bouwvelden met grondgebonden woningen, een campus met losse blokjes van 4 lagen en hoogteaccenten van 25-60 meter (basishoogte originele Bijlmerbebouwing ca. 33 m).

VISIE

De dominante assen en zichtlijnen richting de kruising vragen om een prominente hoek. Hierbij zal het volume moeten aansluiten bij de schaal en afmetingen rondom de locatie. De rooilijnen van E-buurt aan de Daalwijkdreef en de rooilijn van Nieuw Develstein aan de Gooiseweg worden opgepakt om toekomstige samenhang te versterken. Het volume zal reageren op de diverse context: een hoogteaccent van 59 m op de hoek met hogere bebouwing als rug richting de grote verkeersassen en lagere bebouwing richting de woonbuurt.

Bovenop een 2-laagse plint met bijzonder programma zal het plan bestaan uit een ring van wonen met een drietal accenten die aansluiten op het volume van Nieuw Develstein. Het hoogteaccent wordt uit de hoek geplaatst, weg van het verkeerslawaai van de Gooiseweg. Samen met een van de andere accenten vormt het vanuit de afrit de entree van D-buurt.

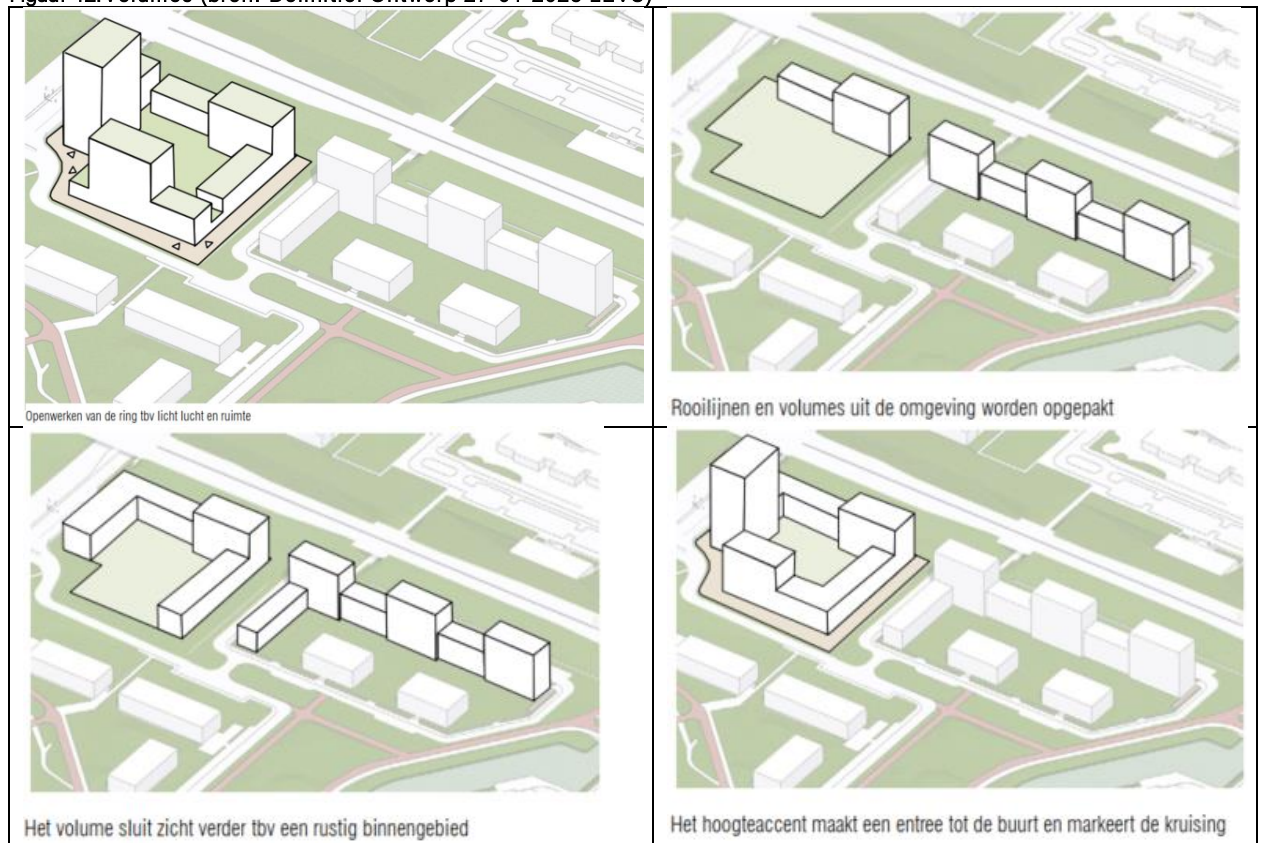
Figuur 11. Bouwvelden en stedenbouwkundige dialoog met Nieuw Develstein (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



VOLUME

Het plot wordt gevormd door verschillende rooilijnen uit de omgeving op te pakken. Het openbare programma komt als accent naar voren tov Nieuw Develstein. De hoogte, het volume en ritme van Nieuw Develstein wordt opgepakt en doorgezet. De wandvorming begeleidt de grote assen en zorgt voor een beschermd woonmilieu en binnengebied. Het hoogteaccent en het volume zorgt voor een royale entree D-buurt in. Door het openwerken van het volume sluiten we aan bij de gedachte van de Bijlmer: licht, lucht en ruimte.

Figuur 12. Volumes (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



4.2 ARCHEOLOGIE

4.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2023 in werking treedt.

Gemeentelijk archeologiebeleid

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening geldt voor heel Amsterdam en beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Monumenten en Archeologie is in de Erfgoedverordening aangewezen als het stedelijk kennis- en expertisecentrum dat gemeentelijke diensten en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam adviseert over de waarde van en de omgang met de onder- en bovengrondse cultuurhistorische waarden.

De Erfgoedverordening regelt voorts de aanwijzing van gemeentelijke stads- en dorpsgezichten en die van gemeentelijke monumenten.

Daarnaast is opgenomen aan welke eisen het cultuurhistorisch- en archeologisch onderzoek dient te voldoen.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is op grond van het geldende bestemmingsplan niet aangewezen met een dubbelbestemming ter bescherming van archeologische waarden.

De projectlocatie ligt volgens de “Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden” (IKAW) niet binnen een gebied met een trefkans op archeologische waarden. Wel geldt, conform de Monumentenwet, een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

4.2.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.3 CULTUURHISTORIE

4.3.1 Algemeen

Erfgoedwet

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. In de Erfgoedwet is onder andere opgenomen hoe de rijksbeschermd collecties worden beheerd, hoe rijksbeschermd erfgoed wordt aangewezen en hoe het wordt beschermd.

Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de toekomstige Omgevingswet. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

Gemeentelijk beleid Erfgoed voor de stad

Erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de kwaliteit van Amsterdam. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is een bepalende factor in het vestigingsklimaat voor nieuwe (internationale) bedrijven en jonge startups. Niet alleen de grachtengordel met het Werelderfgoed maar ook het jongere erfgoed in de 19de-eeuwse ring, de Gordel '20-'40, Nieuw-West en Zuidoost, maakt Amsterdam tot een aantrekkelijke stad. Verborgen in de bodem liggen daarbij archeologische overblijfselen die getuigen van de rijke geschiedenis van de stad. Met 'Erfgoed voor de stad (juni 2016)', de agenda voor erfgoed in een groeiend Amsterdam, wil Amsterdam de komende jaren koersen op het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Het inventariseren en waarderen van cultuurhistorische waarden (zowel kwantitatief als kwalitatief) hoort hierbij. Dit is immers de basis voor het in beeld te krijgen van de bestaande waarden om deze optimaal te kunnen inzetten.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Amsterdam heeft vier rijksbeschermd stadsgezichten: het centrum van Amsterdam binnen de Singelgracht, Noord, Plan Zuid en het historisch centrum van Weesp. Daarnaast heeft Amsterdam 5 gemeentelijk

beschermd stadsgezichten: het Van Eesterenmuseum, de Noordoever van de Sloterplas, het Bijlmermuseum en het IJplein. De projectlocatie maakt géén onderdeel uit van een (rijks- of gemeentelijk) beschermd stadsgezicht.

Door de provincie Noord-Holland is de Cultuurhistorische Waardenkaart opgesteld. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. Volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland zijn ter plaatse van de projectlocatie géén Rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig.

4.3.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.4 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

4.4.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 2. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie kent de bestemming 'Gemengde Voorzieningen'. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'woningen', 'woningen c.a. gemengde voorzieningen', 'woningen c.a.' en 'verkeersareaal'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat sprake is van gemengd gebied.

De publicatie Bedrijven en milieuzonering heeft tot doel om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven en horeca) en gevoelige functies (zoals woningen). Zo worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. De richtafstand wordt gemeten vanaf de voorgevel van de woningen tot de bestemmingsgrens van de niet-woonfuncties.

In de huidige situatie is reeds horeca aanwezig in de vorm van een foodcourt met productiekeuken, aangevuld met fastfood, restaurants en cafés. Tussen deze milieubelastende activiteiten en de (omliggende) woonfuncties dient voldoende afstand in acht te worden genomen. De meest nabijgelegen woningen bevinden zich op een afstand circa 30 meter van de projectlocatie. Dat houdt in dat ter plaatse van de projectlocatie in beginsel bedrijvigheid is toegestaan tot milieucategorie 3.1. Door de ligging in gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één stap worden verlaagd (zie tabel 2).

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners.

Bedrijfs categorieën vergelijkbaar met een bijeenkomstfunctie worden in de Richtafstandenlijst Bedrijven en Milieuzonering (VNG) voornamelijk ingedeeld in milieucategorie 1 en 2 (SBI-code 2008, 59). Hogere milieucategorieën worden aangeraden voor bedrijfsmatige activiteiten, zoals recreatiecentra en vaste kermis, dieren tuinen, niet-overdekte zwembaden, stadions en open-lucht-ijsbanen. Dergelijke functies zijn niet voorzien.

Voor de beoogde woningen ter plaatse van de projectlocatie geldt dat deze bouwkundig worden afgescheiden van de beoogde bedrijfsmatige voorzieningen (foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca en fastfoodrestaurant(keten)). De bedrijfsmatige voorzieningen hebben maximaal milieucategorie 2 en kunnen daardoor gemakkelijk naast de beoogde woningen bestaan. Vanwege de nabijheid van de toekomstige McDrive en het terras van de McDonalds is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de optredende geluidbelastingen ter plaatse van omliggende woningen. De rapportage van Buro Bouwfysica van 22 mei 2024 is als bijlage bij voorliggend document toegevoegd.

Zoals reeds benoemd wordt binnen het projectgebied bedrijvigheid toegestaan tot ten hoogste milieucategorie 2. Het akoestisch onderzoek maakt de optredende geluidbelastingen ter plaatse van omliggende woningen als gevolg van de McDrive en het terras van McDonalds inzichtelijk. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing wordt de systematiek zoals beschreven in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" gehanteerd. Deze kent een stapsgewijze beoordeling van geluidsniveaus die de gemeente kan hanteren bij de beoordeling in hoeverre het desbetreffende geluidsniveau in de specifieke situatie aanvaardbaar kan worden geacht.

Hieronder is een beknopte omschrijving van de systematiek van deze VNG-publicatie voor een gebiedstype gemengd gebied opgenomen:

- Stap 1: als aan de richtafstand voor het aspect geluid wordt overschreden, kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: inpassing is mogelijk.
- Stap 2: als stap 1 niet toereikend is, is inpassing mogelijk bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in het gebiedstype gemengd gebied van:
 - Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 50, 45 en 40 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode;
 - Maximaal geluidsniveau van 70, 65 en 60 dB(A);
 - Verkeersaantrekkende werking van 50, 45 en 40 dB(A).

- Stap 3: als stap 2 niet toereikend is, is inpassing mogelijk bij een geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen in het gebiedstype gemengd gebied van:
 - langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55, 50 en 45 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode.;
 - maximaal geluidsniveau van 70, 65 en 60 dB(A), exclusief piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer;
 - verkeersaantrekkende werking van 65, 60 en 55 dB(A).

Hierbij is een motivatie nodig waarom de situatie aanvaardbaar is, waarbij ook de andere bronnen in de omgeving worden betrokken. Het bevoegd gezag kan daarbij gebruikmaken van gemeentelijk geluidbeleid, als de te verwachten geluidsbelasting voldoet aan de in dat beleid vastgestelde grenswaarden voor het betreffende gebied.

- Stap 4: bij een hogere geluidsbelasting dan aangegeven in stap 3 zal inpassing doorgaans niet mogelijk zijn. Als het bevoegd gezag niettemin tot inpassing wil overgaan, moet het dit grondig onderzoeken, onderbouwen en motiveren waarbij ook de cumulatie met eventueel al aanwezige geluidsbelasting moet worden betrokken.

In onderstaand kader zijn de resultaten van de uitgebreide motivatie aan de hand van stap 4 van het toetsingskader voor geluid van de VNG-publicatie opgenomen. Ook vindt toetsing plaats op basis van het Activiteitenbesluit.

Beoordeling geluid horecabedrijven van binnen en buiten het plangebied

Om voor de nieuwe woningen binnen het plan te beoordelen of sprake is van een goed woon- en leefklimaat, is de hoogst optredende geluidbelasting bepaald afkomstig van de McDrive op de gevels van de nieuwe en bestaande woningen. Uit de toetsing van de berekeningsresultaten volgt dat als gevolg van de McDrive in de avond- en nachtperiode overschrijdingen optreden en niet zal worden voldaan aan de standaard richtwaarden uit de VNG publicatie / grenswaarden uit het Activiteitenbesluit / Besluit kwaliteit leefomgeving. Na het treffen van de bouwkundige maatregelen in de vorm van het ter hoogte van de McDrive dichtzetten van gevelopeningen en overkapping door middel van een geluidswerende luifel over de McDrive (zie rapport Buro Bouwfysica d.d. 22 mei 2024) bedraagt momenteel de hoogst optredende geluidbelasting $L_{AR,LT} = 56-57$ dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van de noordgevel van bouwdeel A en de galerij van bouwdeel B.

Wanneer op basis van stap 3 uit de VNG-publicatie en artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit hogere waarden voor het langtijdgemiddelde beoordelings-niveau worden gehanteerd / vastgesteld van maximaal $L_{AR,LT} \leq 55$ dB(A) etmaalwaarde, zullen er nog maar een beperkt aantal overschrijdingen van circa 1 – 2 dB in de nachtperiode optreden. Rekening houdend met de loggia's en demping a.g.v. de absorberend uitgevoerde galerij voor bouwdeel B zal op basis van de uitgangspunten in het rapport van Buro Bouwfysica (d.d. 22 mei 2024) uitsluitend een overschrijding van circa 1 dB optreden ter plaatse van de gevels van 1 woning binnen bouwdeel A.

Ten aanzien van de piekgeluiden als gevolg van de activiteiten naast laden- en lossen, zoals het optrekken van auto's, treden er voornamelijk in de avond- en nachtperiode hogere waardes op dan de richtwaarde uit de VNG publicatie / grenswaarde uit het Activiteitenbesluit.

Ook op basis van stap 3 uit de VNG-publicatie wordt voor maximale geluidniveaus een toetswaarde gehanteerd van $L_{A,max} \leq 70$ dB(A), rekening houdend met de geluidsabsorberende maatregelen aan het plafond van de galerij van bouwdeel B (demping 2 dB) en meerdere toetspunten per woning kan op basis van de momenteel gehanteerde uitgangspunten ter plaatse van circa 5 woningen niet worden voldaan. De optredende maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door de vanuit worst-casebenadering in het model opgenomen piekgeluidbronnen ($L_{w,A} = 96$ dB(A)) voor optrekkende auto's ter plaatse van de inrit van de luifel en tijdens het wegrijden. Op basis van het akoestisch bronvermogen van $L_{w,A} = 96$ dB(A) wordt ter plaatse van de gevels van woningen op een afstand van 10 meter vanaf deze bron een piekgeluidniveau berekend van $L_{A,max} = 64$ dB(A), hetgeen overeenkomt met $L_{A,max} = 74$ dB(A) etmaalwaarde.

Rekening houdend met de optredende (piek)geluidniveaus als gevolg van de gezoneerde wegen kan worden overwogen een hoger piekgeluidniveau toelaatbaar te achten. In de gebruiksfase kan op basis van artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit een Maatwerkvoorschrift worden opgesteld waarin voor het maximaal geluidniveau een hogere waarde worden vastgesteld van $L_{Amax} \leq 75$ dB(A) etmaalwaarde.

Onderbouwing aanvaardbaar woon- en leefklimaat

Maatregelen

Om de optredende geluidbelastingen te beperken wordt een luifel gerealiseerd die een groot gedeelte van de routing van de McDrive overkapt. Deze luifel komt ter hoogte van de bestelpalen tot en met de inrit naar "lage" onderdoorgang. Om de stoorgeluidniveaus ter plaatse van de noordgevel van bouwdeel A te beperken zal de noordzijde van de luifel (deels) gesloten (bijv. beglazing) moeten worden uitgevoerd. Dit met uitzondering van de deur ten behoeve van de bevoorrading, deze kan in de dagperiode geopend blijven maar dient in de avond- en nachtperiode te worden gesloten. Verder kan de noordoostgevel van de luifel open worden uitgevoerd, dit geldt ook voor de zuidgevel, oftewel de inrit van de luifel.

Daarnaast dienen de openingen in de noordwestgevel van de (lage en hoge) onderdoorgang van de McDrive (vrijwel) volledig gesloten te worden uitgevoerd door middel van beglazing o.g. en dienen de plafonds van de luifel en de onderdoorgang volledig te worden voorzien van hoogwaardig absorberend materiaal ($\alpha_w \geq 0,8$).

Het verzoek is dan ook dat het bevoegd gezag een afweging maakt om bij maatwerkvoorschrift dan wel in het (toekomstige) omgevingsplan hogere waarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau vaststelt. Hiervoor is voor zover bekend in de regelgeving geen maximale grenswaarde aangegeven en kan worden overwogen om een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van $L_{Ar,LT} = 55 - 56$ dB(A) etmaalwaarde en maximaal geluidniveau $L_{A,max} = 74$ dB(A) etmaalwaarde vast te stellen.

Op basis van de huidige uitgangspunten is ter plaatse van de woning van het type A09 op de 2e verdieping van bouwdeel A een overschrijding van circa 1 dB van de verhoogde waarde van $L_{Ar,LT} = 55$ dB(A) etmaalwaarde berekend.

De karakteristieke geluidwering van deze woning is reeds afgestemd op de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer, zodat ook op basis van een geluidbelasting van $L_{Ar,LT} = 56$ dB(A) etmaalwaarde aan een binnenniveau van $L_{Ar,LT} = 35$ dB(A) kan worden voldaan. Daarnaast beschikt de woning vanwege het wegverkeer over Daalwijkdreef / Gooise weg over een geluidgedempte loggia (verhoogde borstwering / absorberend plafond) zodat de mogelijkheid bestaat om "geluidluw" te kunnen ventileren via de te openen delen.

Rekening houdend met een demping als gevolg van de galerij voor bouwdeel B van 2 dB wordt op basis van worst-case uitgangspunten ter plaatse van circa 5 woningen niet voldaan aan de grenswaarde voor de maximale geluidniveaus van $L_{A,max} \leq 70$ dB(A) etmaalwaarde, de overschrijdingen bedragen 1 - 4 dB. Ook hiervoor kan rekening houdend met de optredende (piek)geluidniveaus als gevolg van de gezoneerde wegen worden overwogen een hoger piekgeluidniveau toelaatbaar te achten.

In de overweging voor het vaststellen van hogere grenswaarden in een maatwerkvoorschrift of omgevingsplan kan worden meegenomen dat de geluidbelasting ter plaatse van de meest kritische woningen als gevolg van wegverkeer over de Daalwijkdreef en de Gooise weg in de bepalende nachtperiode circa $L_{night} = 57 - 58$ dB oftewel $L_{A,eq} = 67 - 68$ dB etmaalwaarde bedraagt. Hierop zijn reeds de geluid afschermdende en geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de gevels van de woningen afgestemd.

Opgemerkt wordt dat ten behoeve van het onderzoek uit is gegaan van de beschikbare gegevens voor de "13e drukste dag" van de bestaande McDrive aan de Daalwijkdreef (2023) en voor de tijdsduur tussen afronden bestelling en uitgifte van 240 seconden. Vanwege innovaties in het Drive Systeem, het "MyOrder" en het "Late Night menu" en de verbeterde keuken in de nieuwe situatie zullen voor het nieuwe restaurant de OEPE-tijden afnemen tot het huidige landelijke gemiddelde van 200 seconden, waardoor lagere

geluidbelastingen zullen optreden dan momenteel op basis van de worst-casebenadering van 240 seconden zijn vastgesteld.

Bij het arriveren en vertrekken van bezoekers bij de McDrive kan sprake zijn van aanvullende geluidbronnen als gevolg van bijvoorbeeld claxonneren, hard praten of muziek in auto's met geopende ramen. Vanwege het ontbreken van gegevens en grote onzekerheden in de optredende geluidniveaus / bronvermogens, tijdstippen en tijdsduur / aantal van deze incidentele geluidbronnen zijn deze niet in het akoestisch onderzoek meegenomen. Elke aanname hierin is omgeven van onzekerheid en is daarom niet correct op te nemen in het akoestisch onderzoek. Daarbij komt dat er in het verleden op deze locatie geen dergelijke incidenten zijn waargenomen. Ook voor eventuele aanvullende installaties van de McDonalds / McDrive zijn niet meegenomen in het akoestisch onderzoek omdat hier ten tijde van het onderzoek geen gegevens van bekend zijn.

Om de kans op klachten te reduceren dient aandacht aan de beschreven en eventuele andere geluidbronnen te worden besteed en dienen zo mogelijk geluiddempende voorzieningen en/of beheersmaatregelen te worden getroffen om tijdens de gebruiksfase de optredende geluidniveaus ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen te beperken.

Voor eventueel aanvullende installaties zijn geluiddempende voorzieningen zeer goed toepasbaar. Om incidenten waarbij incidentele aanvullende geluidbronnen van bezoekers in de toekomstige situatie te voorkomen zal voor de gebruiksfase een huishoudelijk reglement worden opgesteld en duidelijk worden aangegeven op borden dat het produceren van onnodige geluidbronnen (schreeuwen, harde muziek, claxonneren, onnodig geluid uit de auto uitlaat e.d.) verboden is en dat daar ook op gehandhaafd kan worden.

Belangrijk is daarnaast om te vermelden is dat dergelijke gecumuleerde geluidsbelastingen niet ongebruikelijk zijn in een stedelijke omgeving. Het betreft een binnenstedelijke ontwikkeling nabij diverse geluidsbronnen, waar sprake is van reuring en derhalve een hogere geluidsbelasting aanvaardbaar wordt geacht dan in een typische woonwijk. De gemeente heeft ambities geformuleerd voor het gebied waar het plan deel van uit maakt, waarbij de wens voor het toevoegen van wonen, het realiseren van een functiemix en het behoud van horeca voor de locatie van belang zijn.

Verdichtingsopgave

Amsterdam heeft vanwege de behoefte aan woningen te maken met een verdichtingsopgave. Het plangebied is op grond van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 gelegen in 'luwe gebieden' en 'hoogstedelijk centrum'. In een hoogstedelijk centrum wordt ingezet op de ontwikkeling van buurten met naast wonen, het grootste aandeel werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. De buurten hebben een hoogstedelijke dichtheid, meestal op een klein oppervlak. Hierbij is het gebied aangewezen als een van de verdichtingslocatie van de stad waarbij een hoge mate aan functiemenging wordt geambieerd.

Toevoegen woningen aan de stad

Steeds meer mensen willen in de stad wonen, het binnenstedelijk woonmilieu wint aan populariteit. Amsterdam wil deze behoefte accommoderen, ook in het desbetreffende gebied. De ambities zijn voor de locatie vertaald in de Amsterdamse woonagenda 2025. De wens is om een groot aantal woningen in het gebied toe te voegen en de betaalbaarheid en kwaliteit van woningen te garanderen. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in circa 350 woningen, variërend van 45-70 m² tot 108 m². In overleg met de gemeente wordt het woningbouwprogramma vastgesteld.

Wens tot verdichten met functiemix inclusief horeca

De verdichtingsambities richten zich niet alleen op woningen maar hierbij wordt een metropolitaanse functiemix (wonen, werken, winkelen, leisure) en (maatschappelijke) dienst- verlening beoogd. Nadrukkelijk wil Amsterdam de combinatie van horeca en wonen mogelijk blijven maken. Volgens het Masterplan Zuidoost Programma 2021-2040 is het, om de stad aantrekkelijk en levendig te houden, belangrijk te zorgen voor een variatie aan zowel rustige als levendige plekken en een goede mix daarvan. Dat is ook een voorwaarde voor

verdere verdichting van de stad. In het Masterplan zijn nadrukkelijk drie doelen beschreven, met maatschappelijke effecten voor ogen: verbetering van het perspectief van de jeugd, verbetering van de veiligheid en verbetering van de leefbaarheid. Het woonprogramma biedt woonruimte aan verschillende doelgroepen. Mede door de huiskamerfunctie voor bewoners wordt de ontmoeting tussen verschillende bewoners gestimuleerd. Ook worden ondernemers en inwoners uitgenodigd in de voorzieningen zoals het Foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca en fastfoodrestaurant(keten).

De voorgeschiedenis van dit project is hierin belangrijk, namelijk dat er gezocht werd naar een broedplaats voor (food)ondernemers uit Zuidoost en dat er voor de tijdelijkheid gezocht werd naar een functie die zou bijdragen aan de sociale veiligheid in de D-Buurt. Omdat het tijdelijke project in beide doelstellingen is geslaagd is besloten te zoeken naar een permanente oplossing. Deze oplossing is alleen mogelijk met het behoud van de bestaande functies (Foodcourt en fastfoodrestaurant(keten) inclusief driveline). Voor de huidige ondernemers is het een voorwaarde om medewerking te verlenen aan deze tijdelijke sluiting dat de voorwaarden in de nieuwbouw in stand blijven. Dat geldt naast de bestemming ook voor de omvang van de horecaruimte, de openingstijden en de mogelijkheden voor de logistieke aan- en afvoer.

Maatregelen ten behoeve van goed woon- en leefklimaat

Bij de planuitwerking is nadrukkelijk rekening gehouden met de gewenste functiemix inclusief horeca. Voor de bestaande horeca is ruimte gecreëerd binnen plan mede om een levendige plint te kunnen behouden/ te kunnen creëren.

Om de woningen zoveel mogelijk te beschermen, wordt in het plangebied horeca beperkt toegestaan. Zo geldt voor specifieke locaties enkel de mogelijkheid voor een bepaald type horeca. Daarnaast is het wonen zelf in een blok rondom een rustig en zonnig binnenhof georganiseerd. De woningen worden kwalitatief hoogwaardig woningen gerealiseerd, waarmee een prettig woon- en leefklimaat wordt gecreëerd. Met het treffen van gebouwgebonden maatregelen zorgt de initiatiefnemer er hierbij voor dat in alle buitenruimten ten minste een aanvaardbaar geluidsniveau wordt gerealiseerd.

Gezien het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de beoogde functies zorgvuldig naast elkaar zijn ingepast en nadrukkelijk rekening is gehouden met de geluidbelasting van de horeca, inclusief het gebruik van de terrassen. In alle woningen zijn de geluidsniveaus dan ook als aanvaardbaar te beschouwen.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.5 BEZONNING

4.5.1 Algemeen

In Nederland bestaan er geen officiële landelijke bezonningsnormen. Gemeentes zijn vrij om hun eigen bezonningsbeleid te bepalen. Bij afwezigheid van gemeentelijke regelgeving wordt veelal gebruik gemaakt van de zgn. Lichte TNO-norm. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van een voldoende bezonning van een woning bij tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober.

Naast de lichte TNO-norm bestaat ook de strenge TNO-norm. Volgens de strenge TNO-norm is er sprake van een goede bezonning bij tenminste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari t/m 22 november. Deze laatste norm wordt in de praktijk zelden toegepast.

De lichte TNO-norm is het meest gangbaar voor de toetsing van de bezonning van woningen.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

Amsterdam maakt gebruik van de lichte TNO-norm, waarbij in de binnenstad soms een aangepaste toetsingsperiode wordt gehanteerd. Door Peutz is een bezonningsonderzoek uitgevoerd op 18 februari 2022, waarbij is getoetst aan de lichte TNO-norm. De rapportage is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de mogelijke invloed van de geplande bouwvolumes op de bezonning van de omliggende bestaande woonbebouwing. Bij de beoordeling van de bezonningssituatie is, zoals gebruikelijk binnen de gemeente Amsterdam, getoetst aan de criteria van de lichte TNO-norm.

Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever aangeleverd model van de geplande bebouwing. De stedenbouwkundige omgeving is door Peutz aangevuld. In de berekeningen is een vergelijk gemaakt met de huidige bebouwing op de locatie. Het onderzoek is gebaseerd op door Peutz ontwikkelde programmatuur rond het softwarepakket Radiance. Hiermee is de potentiële bezonningsduur, de afname van de bezonning alsmede de schaduwwerking op grafische wijze inzichtelijk gemaakt op de data 19 februari, 21 april en 21 juni (langste dag).

Uit de rekenresultaten blijkt dat de bezonning van alle woningen rond het plan ofwel voldoen, ofwel niet wijzigt op de meest kritische datum van 19 februari. Er is weliswaar een afname van de bezonningsduur tot onder de twee uur ter plaatse van de bebouwing ten noorden van het plan, maar dit betreft geen woningen maar een kantoorpand.

Er kan dan ook geconcludeerd worden dat de geplande bebouwing geen invloed heeft op de beoordeling van de bezonningssituatie van de omringende woningen.

4.5.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling belemmert de bezonning van de omliggende (bestaande) woonbebouwing niet.

4.6 BODEM

4.6.1 Algemeen

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming (Wbb) inclusief de aanvullende besluiten leidend. In de Wbb wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem.

De Wbb geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor die stof geldende streefwaarde overschrijdt. Of een verontreiniging acceptabel is, hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van onder andere woningen. Woningen betreffen gevoelige functies in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Ten behoeve van de planrealisatie is derhalve een bodemonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Waders Milieu. De rapportage d.d. 22 maart 2022 is opgenomen in de bijlagen bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. In onderstaande tabel zijn de resultaten van het onderzoek weergegeven.

Tabel 3. Resultaten verkennend bodem-, asbest in puin- en asfaltonderzoek Waders Milieu, 22 maart 2022)

Vooronderzoek		
Werkwijze vooronderzoek		NEN 5725, aanleiding A
Oppervlakte onderzoekslocatie		Circa 8.375 m ²
Gebruik locatie		restaurantieve functie
Bijzonderheden		Geen
Bodemonderzoek		
Strategie bodemonderzoek		ARVO, naoorlogse wijken
Bodemopbouw tot 5,0 m-mv		Zand
Grondwaterstand		3,0 m-mv
Bijmengingen of bijzonderheden		Plaatselijk repac, puin, piep, metselpuin, plastic, slakken, kalksteen, puingranulaat, (bak)steen en glas
Analyseresultaten	grond	Licht: kobalt, kwik, koper, lood en PCB
	grondwater	Licht: barium, nikkel en zink
	asbest	Zintuiglijk en analytisch geen asbest aangetoond
	asfalt	Teenvrij asfalt

Geconcludeerd wordt dat de hypothese 'verdachte locatie' voor het verkennend bodemonderzoek standhoudt. Enkele zware metalen (barium, kobalt, kwik, koper, lood, nikkel en zink) en/of PCB's zijn in de grond en het grondwater in een licht verhoogde concentratie aangetoond. De licht verhoogde concentraties barium in het grondwater hebben zeer waarschijnlijk een natuurlijke oorsprong (zijn niet veroorzaakt door menselijk handelen).

Daarnaast is met behulp van het onderzoek vastgesteld dat er geen sprake is van 'verdachte locatie' voor het asbest in puinonderzoek. Er is geen asbest aangetroffen en/of aangetoond waardoor het puin niet verdacht is op asbest. De bodemvreemde bestanddelen en/of bijmengingen in de grond zijn waarschijnlijk ook afkomstig van de (puin)verhardingslaag. Tevens is het puin in de bodem al analytisch onderzocht op de aanwezigheid van asbest, in het nulsituatie onderzoek (kenmerk: M13G0137, d.d. 29 april 2013) dat is uitgevoerd door MWH. Hieruit blijkt dat er zowel zintuiglijk als analytisch geen asbest is aangetoond. De bodem is daarom ook niet verdacht voor asbest.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding om aanvullend of nader bodemonderzoek te adviseren. Het onderzoek is, voor zover van toepassing, onder certificaat (KWALIBO) uitgevoerd.

In de 'Beoordeling bodemonderzoek in het kader van een aanvraag omgevingsvergunning', van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (d.d. 24 mei 2023) is geconcludeerd dat er vermoedelijk geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging als bedoeld in de Wet bodembescherming. Uitgestelde inwerkingtreding als bedoeld in artikel 6.2c, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is daarom niet aan de orde (zie bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing).

De Omgevingsdienst heeft geadviseerd om de onderstaande tekst in de omgevingsvergunning op te nemen:

- Indien bij de uitvoering van de bouwwerkzaamheden een bodemverontreiniging wordt waargenomen
 - anders dan beschreven in het bodemonderzoeksrapport- moet de vergunninghouder dit direct melden op telefoonnummer 088-5670200.
- Indien grond van de locatie wordt afgevoerd en elders wordt hergebruikt, moet hierbij worden voldaan aan de regels van het Besluitbodemkwaliteit.

4.6.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.7 EXTERNE VEILIGHEID

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

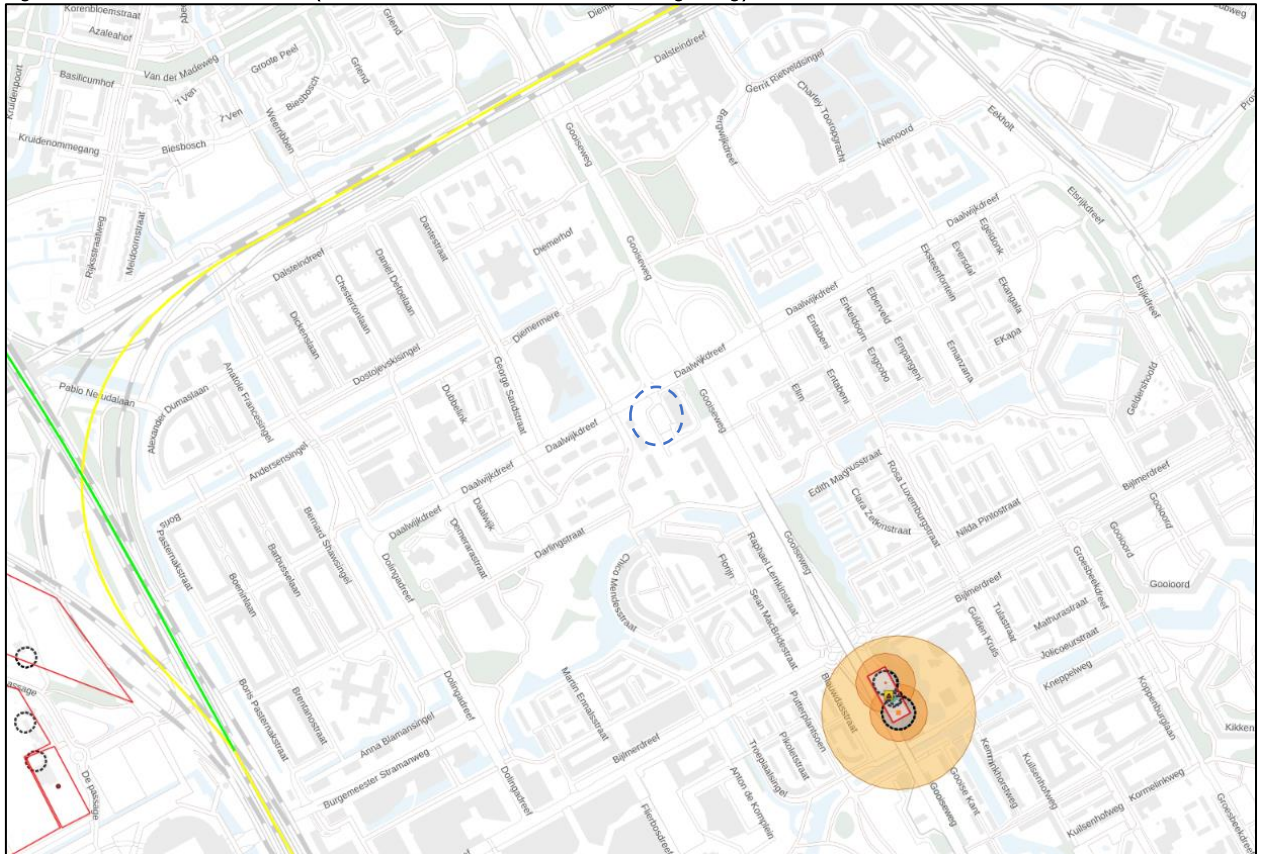
- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Op de risicokaart via Atlas Leefomgeving is te zien dat:

- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting;
- Het projectgebied niet ligt binnen de veiligheidsafstanden van andere stationaire risicobronnen;
- Het projectgebied wel ligt binnen het invloedsgebied van een nabijgelegen transportroute;
- Het projectgebied niet ligt binnen het invloedsgebied van een buisleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Figuur 13. Uitsnede risicokaart (bron: risicokaart via Atlas Leefomgeving)



Transport over het spoor

Het spoortraject Weesp – Diemen Zuid – Duivendrecht bevindt zich op circa 680 meter afstand ten noordwesten van de projectlocatie. Voor dit spoortraject geldt conform het daar geldende bestemmingsplan “Bergwijkpark Noord” een PR 10-6 contour van 1 tot maximaal 6 meter. Over het spoor worden brandbare vloeistoffen, brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen vervoerd. Het invloedsgebied varieert daarmee van 30 tot 5.000 meter en overlapt de projectlocatie. Het plasbrandaandachtsgebied bedraagt 30 meter. Binnen deze zone geldt dat in verband met de effecten van een plasbrand bij een ongeval met brandbare vloeistoffen bij de ruimtelijke planvorming beargumenteerd dient te worden waarom op deze locaties wordt gebouwd. De projectlocatie is niet binnen het plasbrandaandachtsgebied gelegen.

Artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes bepaalt dat binnen het invloedsgebied van een weg, spoorweg of binnenwater waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, in elk geval wordt ingegaan op: de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet.

Bestrijdbaarheid

Bestrijding van een dreigende BLEVE vereist een goede bereikbaarheid en veel bluswater. Bij voldoende koeling zal een BLEVE worden voorkomen. Hiervoor wordt (vanwege de snelheid die is geboden) gebruik gemaakt van primaire bluswatervoorzieningen (in het voertuig aanwezige water en brandkranen op het openbaar waterleidingnet).

Zelfredzaamheid

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten. Op een afstand groter dan 150 meter is bij een BLEVE het schuilen in een gebouw vaak de beste manier om de calamiteit te overleven. Met name de ruimten die buiten het bereik van rondvliegend glas liggen, zijn als veilige plekken aan te merken. Voor de projectlocatie zijn daarnaast voldoende vluchtwegen in zuidelijke richting aanwezig zijn om in geval van calamiteit te ontvluchten. Deze wegen zullen direct uit het invloedsgebied van een BLEVE leiden. Bij het scenario van een toxische stof is het van belang dat de aanwezigen in het effectgebied binnen blijven en dat ramen, deuren en ventilatiepompen worden gesloten. Ten behoeve van deze zelfredzaamheid is het van belang dat de sirenes worden ingezet met de daarbij horende boodschap via de media. In het kader van een effectieve zelfredzaamheid bij het vrijkomen van toxische stoffen wordt geadviseerd om (centraal) uitschakelbare ventilatie aan te brengen en om kwetsbare bestemmingen luchtdicht te ontwerpen en uit te voeren. Daarmee wordt een “safe haven” gecreëerd, waarbij ten minste 1 uur schuilruimte kan worden geboden. Tevens kan een goede risicocommunicatie de externe veiligheidssituatie verbeteren.

4.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie. Maatregelen in het kader van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dienen te worden genomen in het kader van de ligging in het invloedsgebied van het spoortraject Weesp – Diemen Zuid – Duivendrecht.

4.8 GELUID

4.8.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen bestaat uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen;
- verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Relevante geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder zijn wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Op het moment dat een van bovenstaande functies ontwikkeld wordt in de nabijheid van voornoemde geluidbronnen of binnen de zones daarvan, zal middels een geluidsonderzoek aangetoond moeten worden of er voldaan wordt aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Daarnaast kan het als het gaat om bijvoorbeeld logiesruimtes (hotelkamers, recreatieve verblijven) wenselijk zijn om een goed en aangenaam binnenklimaat te kunnen waarborgen.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Cauberg Huygen. De conclusie van het akoestisch onderzoek is in deze paragraaf verwerkt. Voor het gehele onderzoek uit de rapportage van 27 januari 2023 wordt verwezen naar de bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.

De geluidregels voor het toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen/functies zijn via het Aanvullingsbesluit geluid omgevingsrecht in het Besluit kwaliteit leefomgeving gekomen (één van de vier AMVB's). De regels voor het berekenen van het geluid zijn via de Aanvullingsregeling geluid omgevingswet in de Omgevingsregeling gekomen.

De woningen zijn conform het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) geluidgevoelige functies. De woningen bevinden zich binnen het geluidaanachtsgebied van gemeentewegen. Om die reden is een onderzoek van het geluid door gemeentewegen uitgevoerd. Onderzocht is of het geluid voldoet aan de standaardwaarde, vervolgens of hogere geluidwaarden kunnen worden toegestaan en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast.

Het berekende geluid is getoetst aan de toetswaarden uit het Bkl:

- Gemeentewegen: standaardwaarde 53 Lden
 Grenswaarde 70 Lden

De berekeningen van het geluid Lden zijn uitgevoerd conform de Omgevingsregeling. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

- Vanwege geluid door gemeentewegen wordt de standaardwaarde overschreden, maar niet de grenswaarde. Nergens zijn niet-geluidgevoelige gevels met bouwkundige maatregelen (voorheen: dove gevels) nodig.
- Het gecumuleerde geluid Lcum voldoet aan de in het Amsterdams geluidbeleid gestelde grenswaarde (hier: $70 + 3 = 73$ Lden).
- Geconcludeerd wordt dat een deel van de woningen direct kan beschikken over een geluidluwe zijde. Aanvullende gebouwmaatregelen zijn benodigd.

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen bezwaren met zich meebrengen, wordt geadviseerd om hogere geluidwaarden toe te staan voor het geluid door gemeentewegen tot ten hoogste 69 Lden.

Daarnaast is door Buro Bouwfysica een akoestisch onderzoek ten aanzien van de geluidoverdracht van stemgeluid afkomstig van het terras van de Food Court naar de omliggende woningen. De rapportage van 12 september 2023 is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Het akoestisch onderzoek stemgeluid terrassen is uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van de geluidoverdracht van stemgeluid afkomstig van het terras van de Foodcourt met productiekeuken naar de omliggende woningen. Uit het akoestisch onderzoek volgt een immissieniveau ten gevolge van stemgeluid op het terras van maximaal LAr, LT = 46 dB(A) in de dag- en avondperiode en LAr, LT = 42 dB(A) in de nachtperiode voor het beoordelingspunt 11 ter plaatse van de woonkamer van appartement B02 op de 4e verdieping aan de zuidwestgevel van blok C binnen het project. Ten aanzien van de streefwaarden is in de worst-casesituatie (volledige bezetting tot 2.00 uur) sprake van een overschrijding van 1 dB in de avondperiode en 2 dB in de nachtperiode, dit zal in de praktijk niet dagelijks voorkomen. De betreffende woningen op de 3e en hoger gelegen verdiepingen van Blok C zijn voorzien van balkons, omdat het niet mogelijk is om overstekken in het akoestisch model te modelleren is het afschermd effect van de balkons op de hoger gelegen verdiepingen niet gemodelleerd en zullen de optredende geluidniveaus als gevolg van afscherming lager zijn.

In relatie tot de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai kan worden gesteld dat de bijdrage van het stemgeluid van het terras gering is. De geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer- en luchtvaartlawaai bedragen Lcum = 58 - 59 dB voor de beoordelingspunten ter plaatse van de gevels aan de zuidwestzijde, de geluidafschermende (comfortboxen) en geluidwerende voorzieningen in de gevels van de woningen zijn op deze geluidbelasting afgestemd.

In de gebruiksfase blijft conform Artikel 2.18 lid 1a van het Activiteitenbesluit bij het bepalen van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein buiten beschouwing.

Ten aanzien van maximale geluidniveaus als gevolg van roepen / stemverheffing wordt ruimschoots voldaan aan de streefwaarden. Ook ter plaatse van de bestaande woningen aan de Develstein is geen sprake van een overschrijding in het kader van het Activiteitenbesluit.

In het kader van een Goede Ruimtelijke Onderbouwing wordt het akoestisch klimaat op de gevels van de appartementen voornamelijk bepaald door wegverkeer- en luchtvaartlawaai ($L_{cum} = 58 - 59$ dB op de zuidwestgevel).

De aanwezigheid van het terras en dientengevolge het stemgeluid wordt passend geacht binnen het stedelijk karakter van het plangebied en wordt, mede vanwege de geluidsafschermende en -werende voorzieningen ten behoeve van de wegverkeer- en luchtvaartlawaai, de geluidbelasting als gevolg van stemgeluid acceptabel geacht.

4.8.3 Conclusie

Het uitgevoerde geluidsonderzoek concludeert dat met de afgifte van een hogere waarden besluit geluid er voldaan wordt aan het Amsterdamse geluidsbeleid en daarmee sprake is van een geluidsklimaat dat voldoet aan de goede ruimtelijk ordening.

4.9 KABELS EN LEIDINGEN

4.9.1 Algemeen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Bepaalde leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en buisleidingen. Bij andere leidingen bepaald bevoegd gezag of dit wenselijk is, dit is bijvoorbeeld steeds vaker het geval bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor vergiftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een buisleiding of een kwetsbaar object dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR verantwoord moet worden.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen

Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn

vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is niet aangewezen met een dubbelbestemming ter bescherming van een hoogspanningsverbinding. De meest nabijgelegen hoogspanningsverbinding is gelegen op een afstand van circa 200 meter en betreft de 150 kV Diemen – BijlmerNoordkabel. Deze kabel wordt niet belemmerd door de beoogde (woon)bebouwing ter plaatse van de projectlocatie. De beoogde (woon)bebouwing wordt tevens niet binnen de gevarenzone van deze hoogspanningsverbinding gerealiseerd.

4.9.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

4.10.1 Algemeen

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en lasers. De beperkingengebieden LIB 1 t/m 5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is en of een gepland object de aldaar geldende maatgevende toetshoogten overschrijdt.

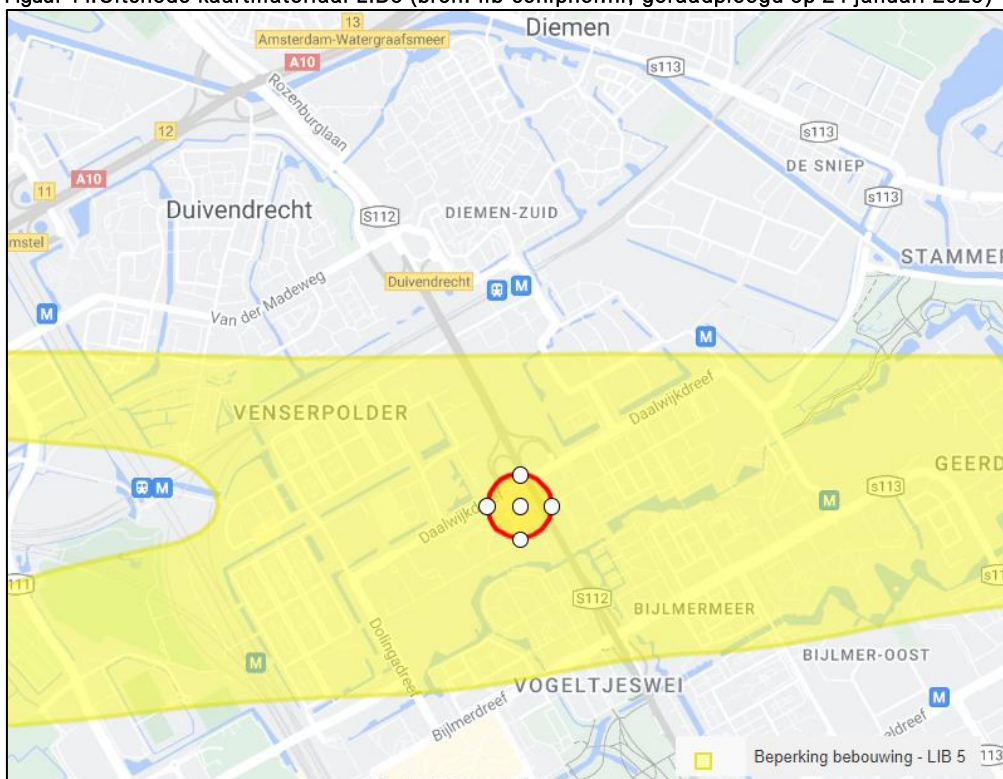
Met behulp van de webapplicatie lib-schiphol.nl is onderzocht binnen welke zone het projectgebied ligt. Hieruit blijkt dat de locatie binnen de volgende zones ligt:

- Beperking bebouwing (LIB5)
- Toetshoogtes (exclusief radar)
- Toetshoogtes radar
- Toetszone windturbines en lasers

Voor wat betreft de 'Toetshoogtes (exclusief radar)' en 'Toetshoogtes radar' kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling niet raakt aan de hoogtebeperking van 66 m NAP tot 171 m NAP. Voor wat betreft de 'Toetszone windturbines en lasers' kan gesteld worden dat hier geen sprake is van de realisatie van windturbines of lasers.

Wel zal rekening gehouden moeten worden met de hoogtebeperking voor bebouwing voor LIB5.

Figuur 14. Uitsnede kaartmateriaal LIB5 (bron: lib-schiphol.nl, geraadpleegd op 24 januari 2023)



LIB 5: Afwegingsgebied geluid en externe veiligheid

Op de gronden die met nummer 5 zijn aangewezen, zijn buiten bestaand stedelijk gebied geen nieuwe woningbouwlocaties toegestaan. Gemeenten motiveren in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Ter ondersteuning van de motiveringsplicht is een stappenplan opgesteld (Stappenplan LIB5 voor externe veiligheid, RoyalHaskoning DHV, 2 oktober 2019). Voor de afweging met betrekking tot geluid is door de provincie Noord-Holland op 18 april 2017 de 'Beleidsregel regionale afspraken 'Wonen en vliegen' vastgesteld. Hierbij is een handreiking opgesteld die de gemeenten helpt de afweging te maken voor het toestaan van nieuwe woningbouw. In deze paragraaf wordt eerst het stappenplan doorlopen in het kader van externe veiligheid en daarna getoetst aan de handreiking voor wat betreft geluid.

Externe veiligheid

Stap 1: bepalen of een aanvraag omgevingsvergunning of een initiatief past binnen het bestemmingsplan en welke overige wet- en regelgeving van toepassing is.

Zoals reeds in paragraaf 2.3 van deze ruimtelijke onderbouwing is aangegeven, past de voorgenomen ontwikkeling van woningen niet binnen de bestemming 'Gemengde voorzieningen'. In dit kader dient een afweging te worden gemaakt.

Stap 2: inventariseren welke elementen voor het desbetreffende initiatief een rol spelen.

Het projectgebied is te bereiken via de Develstein en de Daalwijkerdreef. Op de projectlocatie is nu bebouwing aanwezig ten behoeve van hoofdzakelijk horeca (foodhal World of Food), met ondersteunende detailhandel, flexibele bedrijfsruimte en een dakterras.

Met de realisatie van (onder andere) woningen, wordt verblijf gedurende de nacht toegestaan op de projectlocatie. Overdag zijn de toekomstige bewoners vaak aan het werk of op de studielocatie. In principe vliegen er minder vliegtuig gedurende de nacht, dan gedurende de dag.

In geval van een luchtongeval zijn er verschillende vluchtwegen aan te merken, zoals de Develstein en de Daalwijkerdreef en zijn dit tevens de wegen waarover hulpdiensten het projectgebied kunnen bereiken bij calamiteiten.

Stap 3: beoordeling noodzakelijkheid overleg veiligheidsregio.

De beoogde ontwikkeling betreft een woningbouwontwikkeling aangevuld met een foodcourt met productiekeuken, restaurantketen en bijeenkomstfunctie. Binnen het projectgebied zijn verder geen specifieke omstandigheden of andere risico's aan de orde, waardoor overleg met de veiligheidsregio niet noodzakelijk wordt geacht.

Stap 4: concrete tekst motivering plantoelichting.

Het projectgebied bevindt zich in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Het ligt binnen het gebied waarvoor op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB een plicht geldt voor gemeenten om in ruimtelijke plannen aan te geven hoe bij nieuwe ontwikkelingen rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Dit zogenaamde afwegingsgebied wordt begrensd door de LIB% zoals is aangegeven met nummer 5 op de kaart in bijlage 3 (beperking bebouwing) bij het LIB. Het afwegingsgebied omvat grotendeels ook zones 4, 3, 2 en 1 van het beperkingengebied. Binnen dit hele gebied geldt dus een motiveringsplicht aanvullend op de regels voor externe veiligheid en geluid die van toepassing zijn op grond van artikel 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d, eerste lid LIB. Het gaat uitdrukkelijk niet om een groepsrisicoberekening zoals in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor het afwegingsgebied is bij de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid in het LIB per 1 januari 2018 reeds de afweging gemaakt dat hier ook ruimte moet worden geboden voor de woningbouwopgave van deze regio. Bovendien golden in dit gebied voor dat moment geen beperkingen voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen LIB 5. Het projectgebied ligt geheel binnen LIB 5, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid ruimtelijke beperkingen gelden. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt is daarom een integrale, beleidsmatige toelichting nodig op het omgaan met het risico op een vliegtuigongeval. Deze paragraaf voorziet in de gevraagde beleidsmatige aandacht voor de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling.

Vergelijking met andere risico's

De kans dat een vliegtuig neerstort is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter. Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden.

Waarschijnlijkheidsbepaling

De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3 gebied is

dit plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-6} per jaar (oftewel eens per miljoen jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter. Buiten het LIB 3 gebied is de kans dat personen zich in een ongevalgevolgebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar). Het ongevalgevolgebied is het gebied (met wrakstukken) van een vliegtuigongeval.

De veiligheidsregio is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten

De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg. Dit risicoprofiel wordt eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden. Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de veiligheidsregio. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

Geluid

Op basis van de Omgevingsverordening (artikel 6.24, zie ook paragraaf 3.2.2) geldt dat: "Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die ertoe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen."

Motivatie woningbouwlocatie

Het belang van het creëren nieuwe woningen is groot in de gemeente Amsterdam, dit volgt uit de beleidstoets van hoofdstuk 3 van de ruimtelijke onderbouwing. De gemeente streeft er in de Omgevingsvisie 2050 naar om in hoogstedelijke centra, naast wonen, in te zetten op (het grootste aandeel) werken en kennis, voornamelijk in grootschaliger gebouwen. Het woonprogramma biedt daarnaast woonruimte voor verschillende doelgroepen. De huiskamerfunctie voor bewoners, gecombineerd met de ruime binnentuin kan een bijdrage leveren aan de aanpak van de gemeente Amsterdam om de gezondheidsachterstanden in de stad te verkleinen.

Maatregelen geluid

Naast de kwalitatieve afweging dient ook aandacht te worden besteed aan het reduceren van geluidhinder door middel van het nemen van maatregelen. Allereerst wordt natuurlijk voldaan aan de eisen die het Bouwbesluit stelt ten aanzien van het minimale binnen niveau in woningen. Bij een hoge geluidbelasting wordt dit gewaarborgd door het nemen van gevelmaatregelen die het geluid dat op de gevel staat reduceert tot een acceptabel binnen niveau. Dit binnen niveau is 33 dB bij nieuwbouw. Ook voor luchtvaartgeluid geeft het Bouwbesluit regels ten aanzien van de gevelwering.

4.10.3 Relatie tot ontwikkeling

Het luchthavenindingsbesluit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.11 LUCHTKWALITEIT

4.11.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van woningen aangevuld met een foodcourt met productiekeuken en aanvullende horeca, fastfoodrestaurant(keten) en huiskamerfunctie voor de bewoners. Aan de hand van het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd door Goudappel is de NIBM-rekentool ingevuld. Hieruit volgt dat de verkeerstoename ten gevolge van de woningbouwontwikkeling 'niet in betekende mate' is.

Tabel 4. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 30 januari 2023)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	600
	Aandeel vrachtverkeer	0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,31
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,09
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig		

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling geen gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. Ook om deze reden is een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek niet nodig.

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor stikstofdioxide NO_2 , 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijnstof PM_{10} en 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor fijnstof $\text{PM}_{2,5}$.

Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 19 oktober 2022) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 1. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 15846579		
	NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	PM_{10} ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	$\text{PM}_{2,5}$ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
2020	11,8	15,0	7,4
2030	15,6	16,2	8,1
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

4.12.1 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.13 NATUUR

4.13.1 Algemeen

Sinds 1 januari 2017 is één wet van toepassing die de natuurwetgeving in Nederland regelt: de Wet natuurbescherming. De wet ligt in de lijn van Europese wetgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Wet natuurbescherming vervangt de Boswet, de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Wet natuurbescherming

Via de Wet natuurbescherming wordt de soortenbescherming en gebiedsbescherming geregeld. De soortenbescherming heeft betrekking op alle, in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer

een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de ontwikkeling is door Tauw een ecologische quickscan uitgevoerd naar de effecten op beschermde soorten en gebieden. De rapportage van 4 mei 2021 is bijgevoegd in de bijlagen bij voorliggende onderbouwing. De resultaten worden in deze paragraaf per onderdeel beschreven. Tevens is een Boom Effect Analyse uitgevoerd door Copijn Boomspecialisten. De rapportage van 17 februari 2022 is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Soortenbescherming

Boom Effect Analyse

Uit de Boom Effect Analyse volgt dat er voor circa 23 bomen (oostzijde) geen duurzaam behoud mogelijk is en voor de beeldbepalende plataan behoud alleen mogelijkheid is bij aanpassing van het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte. Het is zeer de vraag of dit haalbaar is. Een andere vraag die zich voordoet is of verplanten van de plataan voldoende kans van slagen heeft. Op basis van het groeiplaatsonderzoek (de ophoging en ontbreken van wortels) is het verplanten van de boom met voldoende beworteling in de verplantkluit een zeer grote uitdaging. De wortels zitten vrij diep (i.v.m. ophoging), een deel van de kluit is onder het asfalt mogelijk minder goed ontwikkeld zodat er twijfels zijn over de slagingskansen. Het huidige onderzoek biedt onvoldoende gunstige factoren om verplanting uit te voeren. Er kan nog nader onderzoek plaatsvinden onder het asfalt naar bewortelingsopbouw. Verder is boom 1547652 niet te behouden in verband met bouwruimte. Totaal zouden er 25 bomen niet gehandhaafd kunnen blijven. In het ontwerp is wel herplant voorzien.

Figuur 15. Gebied langs Goiseweg met aantallen te kappen bomen op basis van het plan (bron: Boom Effect Analyse Copijn Boomspecialisten)



Quickscan

Tauw heeft onderzoek gedaan naar de consequenties van de Wet natuurbescherming voor de sloop en ontwikkeling van het World of Food foodcourt. Het onderdeel soortbescherming van de Wet natuurbescherming is van belang vanwege de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten. De beoogde ontwikkeling is mogelijk strijdig met de Wnb vanwege het mogelijk voorkomen van beschermde soorten. Het gaat hierbij om:

- Verblijfplaatsen van vleermuizen;
- Tijdens het broedseizoen beschermde vogelnesten.

In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de toetsing aan de soortenbescherming.

Tabel 2. Conclusies toetsing soortenbescherming

Aanwezige soort(groep)en	Effect	Vervolgstappen
Flora	Geen overtreding artikel 3.5 of 3.10	n.v.t.
Grondgebonden zoogdieren	Mogelijk overtreding artikel 3.5 of 3.10	n.v.t.
Vleermuizen	Mogelijk overtreding artikel 3.5	Vervolgonderzoek
Vogels	Mogelijk overtreding artikel 3.1	Controle broedvogels voor aanvang werkzaamheden
Vogels jaarrond beschermd	Geen overtreding artikel 3.1 of 3.5	n.v.t.
Amfibieën en reptielen	Geen overtreding artikel 3.5 of 3.10	n.v.t.
Vissen	Geen overtreding artikel 3.5 of 3.10	n.v.t.
Vlinders, libellen en overige ongewervelden	Geen overtreding artikel 3.5 of 3.10	n.v.t.

Naar aanleiding van het verkennend natuuronderzoek is een aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de projectlocatie door vleermuizen. Dit aanvullende vleermuisonderzoek is uitgevoerd door Adviesbureau E.C.O. Logisch B.V. en is bijgevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Uit het aanvullend vleermuisonderzoek volgt dat ter plaatse van de projectlocatie geen verblijfplaatsen of andere beschermde functies zijn vastgesteld voor vleermuizen.

Negatieve effecten op vleermuizen als gevolg van de geplande werkzaamheden wordt uitgesloten. Het is niet nodig een ontheffing aan te vragen alvorens men met de werkzaamheden kan starten. Wel dienen de volgende aanbevelingen in acht te worden genomen.

Het is aan te bevelen de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels (globaal maart – augustus) uit te voeren. Indien de werkzaamheden in het broedseizoen van vogels plaatsvinden kunnen er mogelijk nestlocaties van algemene broedvogels worden vernietigd. De vermelde periode is niet leidend, elk broedgeval is beschermd. Ook broedgevallen buiten deze periode mogen niet verstoord worden. Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen plaats moeten vinden dient een aanvullende inspectie op broedvogels door een ecooloog te worden uitgevoerd om overtredingen te voorkomen.

Tijdens grondverzet kunnen er mogelijk individuen van algemene zoogdieren worden gedood. Er dienen maatregelen te worden getroffen om het doden van algemene zoogdieren te voorkomen. Men dient in één richting te werken, richting te handhaven groen, zodat de aanwezige fauna voor de werkzaamheden kan vluchten. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient een melding te worden gedaan bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling.

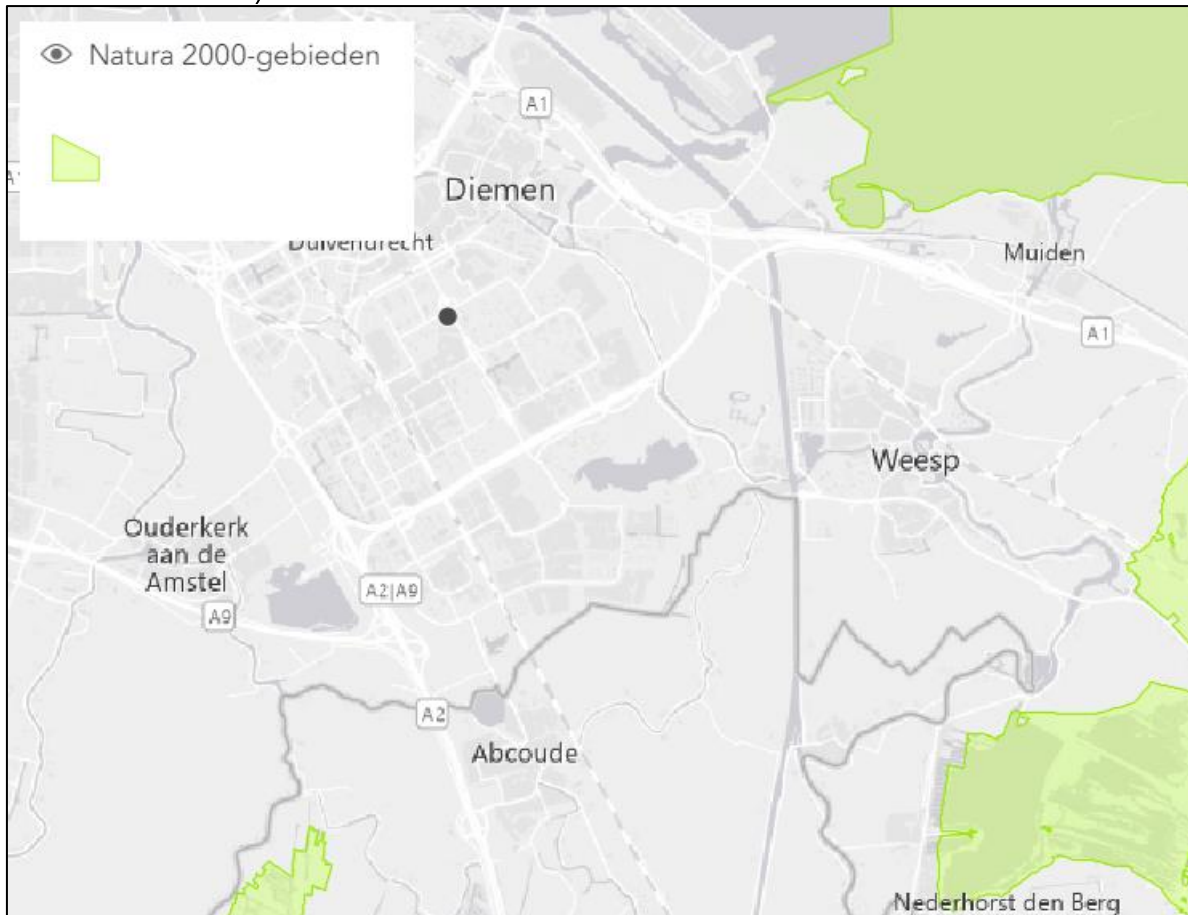
Gebiedsbescherming

Vanwege de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied zijn negatieve effecten door trilling, geluid, licht en optische verstoring uitgesloten. Hiervoor is een AERIUS-berekening benodigd. Het onderdeel houtopstanden is niet van belang en wordt niet getoetst. Daarnaast maakt de projectlocatie geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

In de nabijheid van het plangebied liggen de volgende Natura-2000 gebieden:

- Markermeer & IJmeer: op circa 5 km afstand (niet stikstofgevoelig)
- Botshol: op circa 7 km afstand
- Oostelijke Vechtplassen: op circa 8,5 km afstand
- Naardermeer: op circa 9 km afstand

Figuur 16. Ligging projectlocatie ten opzichte van Natura 2000 gebieden (bron: Natura 2000 gebieden Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit)



Ten behoeve van het voorgenomen initiatief is door Cauberg Huygen een stikstofdepositieberekening uitgevoerd. De rapportage is als bijlage aan voorliggende ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. De resultaten worden hieronder beschreven.

Uitgangspunten – algemeen

Voor de aanlegfase is een opgave gedaan van de bedrijfsduur van het in te zetten materieel alsmede de verkeersaantrekkende werking. Voor de invoer is de “instructie gegevensinvoer Aeries Calculator 2022” gebruikt.

Het project zal volledig aardgasvrij worden uitgevoerd. In onderhavig onderzoek is voor de verkeersgeneratie in de gebruiksfase gebruik gemaakt van het verkeersonderzoek van GoudAppel, parkeergegevens van het parkeerterrein en parkeergarage en vervoersbewegingen van de McDrive, zoals tevens beschreven in voorliggende rapportage.

Uitgangspunten – gebruiksfase

In de berekening is ervan uitgegaan dat het plan in de gebruiksfase volledig elektrisch zal zijn. De panden

verstoken geen gas maar krijgen een volledig elektrisch installatieconcept. Voor de verkeersgeneratie van het plan is aangesloten bij het verkeersonderzoek van Goudappel en de aangeleverde data van het parkeerterrein.

Het aantal motorvoertuigbeweging in de gebruiksfase bedraagt per jaar:

- 600 woon- werkverkeer;
- 657 McDrive;
- 943 parkeerterrein.

Uitgangspunten – aanlegfase

De planning van het voorgenomen project is gespreid over minimaal 4 jaar. Vanuit de Wet Natuurbescherming wordt het maatgevende jaar aangehouden als leidend. Dit is het jaar waarin de meeste stikstofuitstoot en mogelijke depositie plaatsvindt. De planning en de bijbehorende stikstofemissie zijn weergegeven in onderstaand tabel. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat het jaar 2023 als maatgevend beschouwd moet worden.

Jaar	NO _x (kg/jaar)	NH ₃ (kg/jaar)
2023	119,3	28,3
2024	114,8	16,5
2025	29,4	1,5
2026	7,2	0,2

Tijdens de bouwfase is de verwachte verkeersaantrekkende werking van en naar de bouwplaats per jaar:

- 2160 lichte motorvoertuigen (sloopverkeer);
- 3248 zware motorvoertuigen (sloopverkeer);
- 1282 lichte motorvoertuigen (bouwverkeer);
- 779 zware motorvoertuigen (bouwverkeer).

Naast het sloop- en bouwverkeer naar de bouwplaats wordt tijdens de aanlegfase materieel met een verbrandingsmotor ingezet. Er wordt uitgegaan van diesel aangedreven materieel. Voor het volledige overzicht van het materieel wordt verwezen naar de stikstofdepositieberekening.

Rekenresultaten

Op grond van de uitgangspunten zoals hierboven weergegeven kan geconcludeerd worden dat er uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten zijn hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

4.13.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.14 ONTPLOFBARE OORLOGSRESTEN

4.14.1 Algemeen

De opslag van munitie en/of explosieven valt niet onder het toepassingsgebied van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Op de opslag van munitie en/of explosieven is de 'Circulaire Opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik' van toepassing. In tegenstelling tot het Bevi is geen sprake van risicobenadering

maar van een effectbenadering bij de opslag van munitie en/of explosieven. Per categorie explosieven zijn aan te houden afstanden onderscheiden. Kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogen binnen deze afstanden niet aanwezig zijn.

Conform de Arbowetgeving dient voorafgaand aan grondroerende werkzaamheden het terrein onderzocht te worden op de mogelijke aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten. Hiermee wordt voorkomen dat tijdens werkzaamheden in de bodem ontplofbare oorlogsresten worden aangetroffen die een gevaar voor de werknemers en de openbare orde en veiligheid kunnen vormen.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

Door REASeuro is een oriënterend onderzoek naar ontplofbare oorlogsresten (OO) uitgevoerd. De rapportage van 10 december 2021 is toegevoegd als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing.

Op basis van een analyse van de in het verleden opgestelde onderzoeken van BombsAway uit 2016 en het analyseren van aanvullend bronmateriaal is geconcludeerd dat naar aanleiding van oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog geen kans is op het aantreffen van OO bestaat ter plaatse van de projectlocatie.

In dit OO-OO (oriënterend onderzoek ontplofbare oorlogsresten) is geconcludeerd dat geen OO worden verwacht binnen de projectlocatie. Geadviseerd wordt om de werkzaamheden regulier doorgang te laten vinden, zonder verdere maatregelen.

Mocht echter tijdens werkzaamheden spontaan een OO aangetroffen worden, dan dienen de volgende acties te worden ondernomen:

- Het werk ter plaatse van de vindplaats dient te worden stilgelegd.
- De werklocatie, in ieder geval rondom het OO, dient te worden afgezet. Het aanwezige personeel dient op de hoogte te worden gebracht van de vondst en geïnstrueerd te worden uit de buurt te blijven.
- Er dient contact te worden opgenomen met de politie (0900-8844). De vondst dient gemeld te worden aan de politie. De politie neemt vervolgens contact op met de Explosieven Opruimingsdienst Defensie (EOD).
- Als de EOD op locatie is, wordt een afspraak gemaakt voor de vernietiging. De EOD maakt deze afspraak met de gemeente, of de politie namens de gemeente.
- De EOD geeft aan de gemeente, of de politie namens de gemeente, advies over de in acht te nemen veiligheidsmaatregelen.
- Indien de te nemen veiligheidsmaatregelen dit toelaten, kan de gemeente aan de EOD advies vragen over de mogelijkheden tot doorwerken op de betreffende locatie, dan wel elders in de nabijheid van het werk en de daarbij in acht te nemen veiligheidsmaatregelen totdat het OO wordt geruimd.
- Het OO wordt geruimd.

Indien OO worden aangetroffen binnen de projectlocatie, is dit nieuwe feitelijke informatie. Als deze situatie zich voordoet, moet in overleg met een ter zake deskundige worden vastgesteld of sprake is van een incident of dat er aanleiding is de werkwijze aan te passen.

4.14.3 Conclusie

Het aspect ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.15 VERKEER EN PARKEREN

4.15.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen verkeer- en parkeeraspecten in kaart te worden gebracht. Daarbij is de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en de ontsluiting van belang. Hierdoor kan de realisatie van voldoende parkeerplaatsen worden gewaarborgd en worden ongewenste of onveilige verkeerssituaties tegengegaan. De genoemde verkeersaspecten worden hierna achtereenvolgens behandeld.

Gemeentelijk beleid

In de Nota Parkeernormen Auto (2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning.

Tevens beschikt de gemeente Amsterdam over een 'Nota Parkeernormen Fiets en Scooter'.

4.15.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een parkeerberekening uitgevoerd door Empaction. De tabel met parkeerberekening is hieronder weergegeven.

Tabel 3. Parkeerberekening (bron: Empaction)

reductie 20% op wonen-eigen gebruik		reductie is 10,4 3 plaatsen deelauto's, naar boven afgerond		bewoners eigen plaats? ja		let op: bezoek bewoners parkeert in openbare ruimte		locaties wonen publiek COMBI 350 30% 105									
regel nr	gebouw deel naam	bijzonderheden (vrije tekst)	maak eerst keuze hoofdgroep	maak vervolgkeuze: typering functie	reken eenheid	m2 go	m2 bvo	aantal eenheden	toe te passen norm	norm bezoek	norm eigen gebruik	parkeervraag zonder eigen gebruik	parkeervraag met eigen gebruik	totaal NA bezoek	waar parkeren? locatie		
1			wonen	vrije sector 30-60 b	woning	30-60	30-60	36	0,40	0,10	0,30	10,80	8,64	0,00	8,64	COMBI	
2			wonen	vrije sector > 60 bvc	woning	>60	>60	66	0,70	0,10	0,60	39,60	31,68	0,00	31,68	COMBI	
3			stadswoningen	vrije sector > 60 bvc	woning			3	0,70	0,10	0,60	1,80	1,44	0,00	1,44	COMBI	
4			wonen	sociaal	woning			132	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	COMBI	
5			wonen	middenhuur	woning			106	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	COMBI	
6			wonen	Miva	woning			7	1,10	0,10	1,00	7,00	7,00	0,00	7,00	COMBI	
7	McDonalds		horeca_recreatie	café/bar/cafetaria	100 m2 bvo		724,6	7,246	4,00	3,60	0,40	2,90	2,90	26,09	28,98	COMBI	
8	Wof		horeca_recreatie	maatswerk horeca	100 m2 bvo		1508,8	15,088	2,00	1,80	0,20	3,02	3,02	27,16	30,18	COMBI	
9			deel-auto's	deelauto	deelauto			3	1,00	0,00	1,00	3,00	3,00	0,00	3,00	COMBI	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
20																	
21																	
22																	
23																	
24																	
25																	
						aantal woningen	350					68	58	53	111		
						niet-wonen aantal m2 bvo	2233,4										

In het beoogde plan is het gebruik van deelauto's opgenomen voor het reduceren van de totaal aantal parkeerplaatsen die gerealiseerd dienen te worden. Dit kan echter alleen slagen als de deelauto's goed en voor lange tijd worden gebruikt. Als dit niet het geval is, kunnen bewoners besluiten toch hun eigen auto mee te willen nemen naar hun nieuwe woning, dan wel een nieuwe aan te schaffen, terwijl daar in het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen in de parkeergarage geen rekening mee is gehouden. De gerealiseerde parkeermogelijkheden kunnen dan mogelijk niet toereikend zijn waardoor men in de straten eromheen parkeert, waar nieuwe bewoners geen recht op een parkeervergunning hebben. Dit kan overlast

veroorzaken, wat de gemeente en (toekomstig) belegger voor zullen willen zijn. In dit kader is een rapport opgesteld waarin is uiteengezet welke randvoorwaarden er in beginsel noodzakelijk zijn voor het succesvol inzetten van deelauto's bij ruimtelijke ontwikkelingen en welke stappen de ontwikkelaar zal nemen om dit te bereiken. De rapportage van oktober 2022 is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

De parkeervraag ten behoeve van de beoogde ontwikkeling komt volgens de parkeerberekening van Empaction (na reductie) neer op 111 parkeerplaatsen. Ter plaatse van de projectlocatie zijn 122 parkeerplaatsen voorzien. De parkeerbehoefte kan derhalve op eigen terrein worden opgelost. Het bezoekersparkeren van de bewoners wordt gedeeltelijk in de openbare ruimte opgelost. Het een en ander is tevens beschreven in het kavelpaspoort WoF 2.0. Ten behoeve van de onderbouwing van de parkeernorm van het Foodcourt is, in afwezigheid van een CROW-norm voor een Foodcourt, een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Het aanvullend onderzoek is als bijlage bij de ruimtelijke gevoegd. Tevens is de toelichting op de parkeerbalans van Empaction toegevoegd als bijlage.

Parkeerbehoefte fietsen en scooters

Door Empaction is tevens een parkeerberekening voor fietsen en scooters uitgevoerd aan de hand van het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam (Nota Parkeernormen Fiets en Scooter). Onderstaande tabellen tonen de parkeerbehoefte voor de verschillende functies; wonen en niet-wonen.

Tabel 4. Parkeerbehoefte fiets en scooter wonen (bron: Empaction)

wonen		
fietsen eigen gebruik wonen		
op basis van tabel	914	stallingsplaatsen
fietsen bezoek wonen		
aantal woningen	350	
norm	0,5	
nodig	175	in openbaar gebied
scooters wonen		
aantal woningen	350	
norm	0,13	per woning
nodig	45,5	scooterplaatsen
afgerond naar boven	46	in openbaar gebied

Tabel 5. Parkeerbehoefte fiets en scooter niet-wonen (bron: Empaction)

niet-wonen fietsplaatsen		
bezoek horeca fietsen		
McDonalds	zone 3	horeca-I
norm	5	per 100m2
aantal m2	724,6	
nodig	36,23	fietsplaatsen
Foodcourt	zone 3	horeca-II
norm	10	per 100m2
aantal m2	1508,8	
nodig	150,88	fietsplaatsen
totaal nodig	187,11	
afgerond	188	fietsplaatsen

niet-wonen scooterplaatsen		
bezoek horeca scooter		
McDonalds	zone = nvt	horeca-I
norm	0,5	per 100m2
aantal m2	724,6	
nodig	3,623	scooterplaatsen
Foodcourt	zone = nvt	horeca-II
norm	1,0	per 100m2
aantal m2	1508,8	
nodig	15,088	scooterplaatsen
totaal nodig	18,711	
afgerond	19	scooterplaatsen

Als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is de tekening gevoegd waarin de fietsaantallen staan en de fietsenstalling is weergegeven.

Verkeersgeneratie woningen

Door Goudappel is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie ten gevolge van de beoogde woningbouwontwikkeling. De rapportage van 26 januari 2023 is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Het beoogde functieprogramma bestaat uit totaal 350 woningen met verschillende woninggroottes, variërend van circa 45 m² GO tot 100 m² GO. Nieuwe woningen generen een bepaalde hoeveelheid verkeersbewegingen. Met behulp van de CROW-kencijfers (CROW-publicatie 381) is de verkeersgeneratie van de beoogde woningbouwontwikkeling berekend. Binnen de CROW wordt onderscheid gemaakt in woningtypen. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in de stedelijkheidsgraad van de betreffende gemeente waarin de ontwikkeling plaatsvindt en de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum.

De gemeente Amsterdam is een 'zeer sterk stedelijke' gemeente. De ontwikkellocatie is gelegen in 'rest bebouwde kom'. Aansluitend bij het gemeentelijk parkeerbeleid van Amsterdam wordt uitgegaan van de minimale kencijfers binnen de bandbreedte.

De gemeente Amsterdam heeft eigen parkeernormen opgesteld voor verschillende woningtypen, die afwijkend zijn van de CROW-kencijfers. De gemeentelijke parkeernormen van Amsterdam zijn lager dan de CROW-kencijfers. De te hanteren kencijfers voor de verkeersgeneratie zijn in dezelfde verhouding gecorrigeerd, waarmee de verkeersgeneratie van de beoogde woningen passend is bij het benodigde aantal parkeerplaatsen. Empaction heeft op verzoek van Lingotto de parkeerbalans opgesteld. Hierin zijn de woningen gecategoriseerd naar type woning, waarin het allemaal huurwoningen betreft. In de berekening van de verkeersgeneratie is hierbij aangesloten. Concreet betekent dit dat voor de functie 'kamerverhuur, zelfstandig, niet studenten' de verkeersgeneratie met 20% is gecorrigeerd. In tabel 6 zijn de te hanteren kencijfers voor de verkeersgeneratie weergegeven.

Tabel 6. Verkeersgeneratie woningbouwontwikkeling World of Food (bron: Goudappel)

type woning parkeerbalans	aantal	functie CROW	verkeersgeneratie kencijfer	verkeersgeneratie
vrije sector 30 – 60 m ² bvo	36	kamerverhuur, zelfstandig niet studenten	1,4	51
vrije sector > 60 m ² bvo	66	huur appartement midden/goedkoop incl sociale huur	2,8	185
vrije sector > 60 m ² bvo (stadswoningen)	3	huur appartement midden/goedkoop incl sociale huur	2,8	9
sociaal	132	kamerverhuur, zelfstandig niet studenten	1,4	185
middenhuur	106	huur appartement midden/goedkoop incl sociale huur	1,4*	150
miva	7	huur appartement midden/goedkoop incl sociale huur	2,8	20
totaal	350			600
afgerond op 50-tallen				600

* Voor de middendure huurwoningen worden geen parkeerplaatsen voorzien, daarom is de verkeersgeneratie beperkt.

In totaal genereren de woningen circa 600 motorvoertuigen (mvt) per etmaal op een gemiddelde weekdag (circa 660 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag). Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat conform het gemeentelijke parkeerbeleid geen parkeerplaatsen gerealiseerd te hoeven worden voor de appartementen in de sociale- en middendure huur. Omdat voor deze woningen geen parkeerplaatsen worden voorzien zal de verkeersgeneratie van deze woningen ook beperkt zijn.

Ten opzichte van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het autoverkeer is de verkeersgeneratie worstcase berekend. In de praktijk zal dit aanzienlijk lager zijn, omdat het aantal parkeerplaatsen ook beperkt

is. Op basis van de theoretische verkeersgeneratie leidt dit in de spitsuren tot:

- Ochtendspitsuur 8% van het etmaal: 53 waarvan 5 aankomsten en 47 vertrekken;
- Avondspitsuur 9% van het etmaal: 60 waarvan 48 aankomsten en 12 vertrekken.

De verkeersgeneratie van de woningen is gedurende de drukste spitsperioden beperkt en bedraagt gemiddelde minder dan 1 voertuig per minuut. In het ochtendspitsuur is er vooral sprake van vertrekkend verkeer dat relatief geconcentreerd vertrekt via de Develstein. In het avondspitsuur komt het verkeer vooral aan, dat verspreid plaatsvindt over de verschillende rijrichtingen (Daalwijkdreef en Gooiseweg). Indien de cyclustijd van het verkeerslicht circa 2 minuten gedraagt betekent dit dat er gemiddeld maximaal 2 extra auto's in een cyclus bij komen. Dit is dermate beperkt dat dit nagenoeg geen invloed heeft op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt tussen de Develstein en Daalwijkdreef.

De verkeersgeneratie van de woningen wordt afgewikkeld via de Develstein. In de huidige situatie is dit wegvak gelegen binnen de bebouwde kom. Op de Develstein geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daarmee is de weg gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg is uitgevoerd in een open klinkerverharding. Fietsverkeer wordt op het wegvak gemengd met het autoverkeer afgewikkeld. Daarmee is de vormgeving passend bij de functie. Conform het mobiliteitsspectrum bedraagt de huidige verkeersintensiteit op Develstein circa 900 mvt/etmaal. Inclusief de verkeersgeneratie van de beoogde woningbouw bij de World of Food is de toekomstige verkeersintensiteit, van circa 1.500 mvt/etmaal, goed passend bij de huidige functie en vormgeving.

Ontsluiting

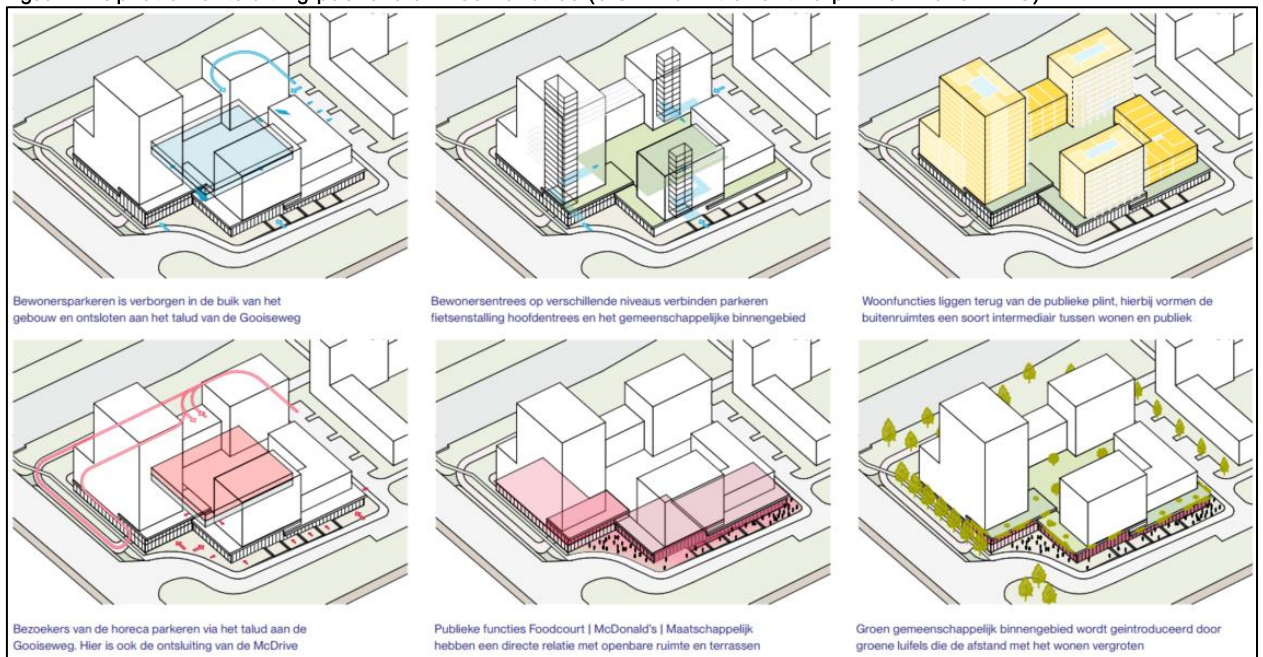
De directe ontsluiting van de projectlocatie vindt plaats via de Develstein en de Daalwijkdreef. De Daalwijkdreef sluit ter plaatse aan op de Gooiseweg die onder andere verbinding geeft met de A9 en A10.

Tevens staat de Develstein in verbinding met het Ooievaarspad, een fiets- en wandelpad, die aansluit op een fietsroute naar het centrum van Amsterdam.

Als laatste bevindt de locatie zich in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer.

De publieke en woonfuncties kennen verschillende ontsluitingsmogelijkheden ter plaatse van de projectlocatie zelf. Deze ontsluitingsmogelijkheden zijn weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 17. Opzet en ontsluiting publieke en woonfuncties (bron: Definitief Ontwerp 27-01-2023 LEVS)



Uit het onderzoek verkeersgeneratie van Goudappel volgt dat de horecagelegenheden voornamelijk worden bezocht door bezoekers die met de auto komen. Fietsers kunnen de World of Food enkel bereiken vanuit het zuiden (zie onderstaand figuur).

Figuur 18. Aanfietsroutes voor Develstein (bron: Goudappel)



Vanaf deze zijde zijn fietsvoorzieningen aanwezig. Op alle andere richtingen is dat niet het geval. Daarmee is het voor een beperkt aandeel bezoekers aannemelijk dat zij met de fiets gaan. De bezoekers die met de fiets komen, zullen van de nabijgelegen flats komen. Datzelfde geldt ook voor de te verwachte fietsbewegingen van/naar de nieuwe woningen. De fiets zal naar verwachting wel relatief veel gebruikt worden als voor- en natransport naar een openbaar vervoer-halte.

4.15.3 Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.16 WATER

4.16.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het doorlopen van de watertoets verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

4.16.2 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het beheergebied van hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Het watertoetsproces zorgt ervoor dat bij alle ruimtelijke plannen aandacht is voor de kwaliteit en kwantiteit van water. De watertoets is verplicht voor alle overheden die waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen hebben.

Waterkwaliteit

Bij de totstandkoming van het project wordt uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink niet toegepast, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit

Als er extra verhard oppervlak wordt aangelegd dient er watercompensatie plaats te vinden op grond van de Keur van het waterschap AGV.

In artikel 2.4 van de Keur van het waterschap AGV is bepaald dat de toename van de afvoer van hemelwater vanaf het verhard oppervlak op het watersysteem wordt gecompenseerd door open water met een omvang van 10% van de uitbreiding van het verhard oppervlak, tenzij naar het oordeel van het bestuur een hoger percentage noodzakelijk is voor het betreffende gebied.

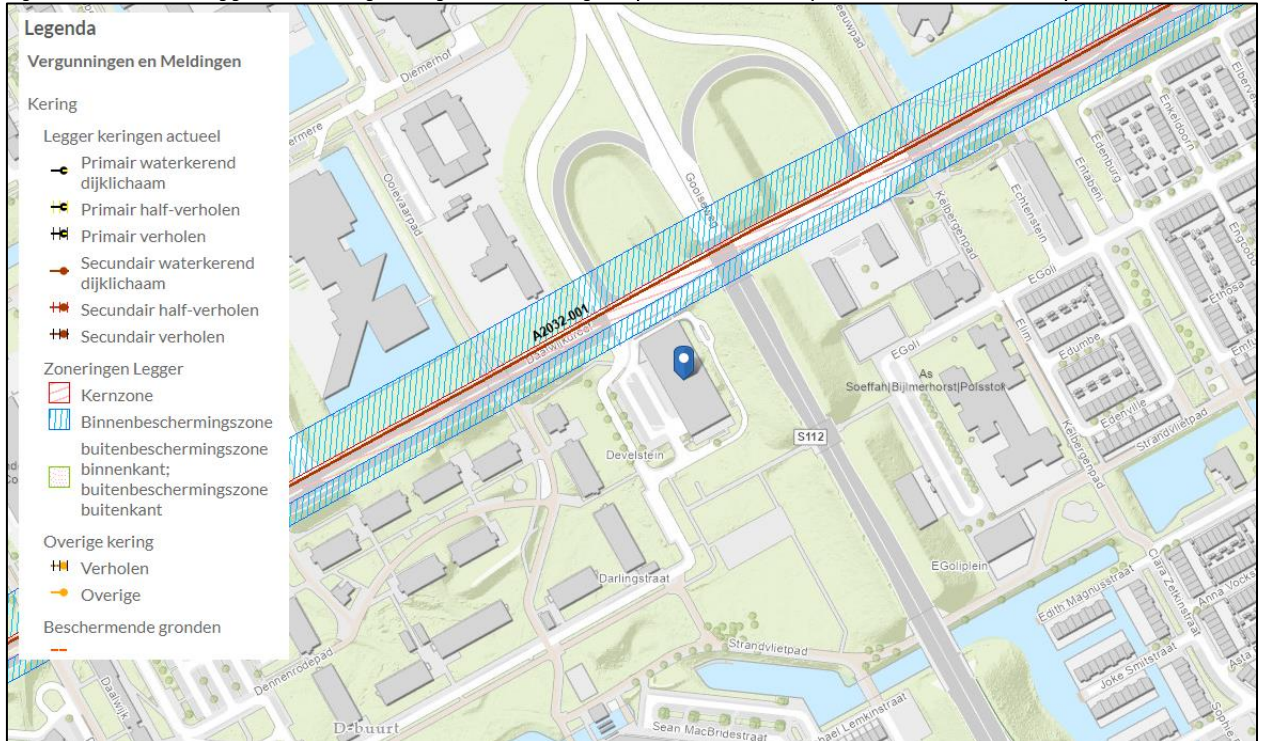
Het bestuur kan per afwateringsgebied, of deel van een afwateringsgebied, een norm stellen voor de compensatie in het watersysteem van de uitbreiding van verhard oppervlak. De compensatienorm omvat het benodigde extra oppervlak aan open water, uitgedrukt in een percentage van de uitbreiding van het verhard oppervlak.

Voor de overige verharding (verharding afkomstig van parkeerplaatsen, wegen en wandelpaden) is in de huidige situatie sprake van 6.200 m² aan verharding. In de toekomstige situatie zal sprake zijn van 8.047 m² aan verharding. De toename aan verharding betreft 1.847 m². De gemeente compenseert het extra verhard oppervlak, conform de regels van het waterschap (graven van extra oppervlaktewater). In dit kader is gebruik gemaakt van de Waterbalans. De waterbalans is als bijlage 20 aan de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Beschermde gebieden

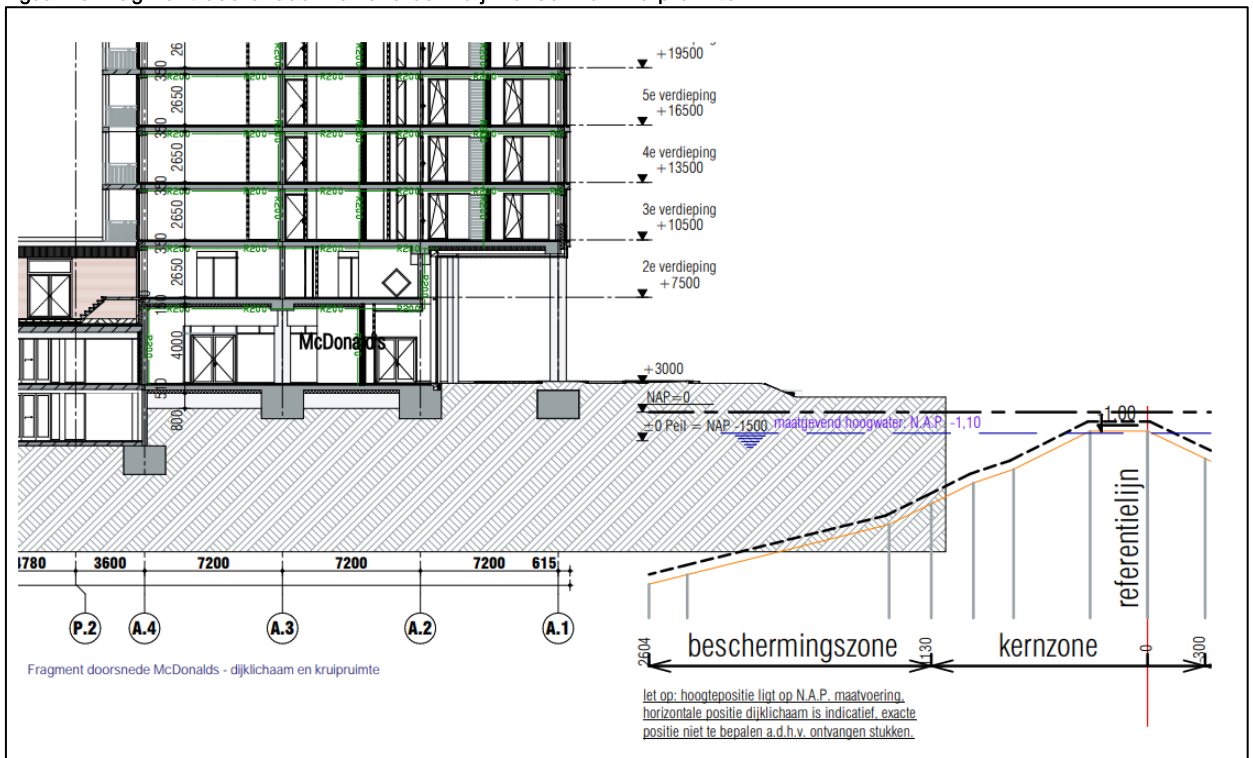
De projectlocatie is nabij de kern- en beschermingszone van de waterkering langs de Daalwijkerdreef gelegen. Het bouwen binnen deze zone is vergunningplichtig op grond van beleidsregels 1.1 van de Beleidsregels voor de Keur van AGV.

Figuur 19. Uitsnede leggerkaart 'Vergunningen en Meldingen' (bron: waterschap Amstel, Gooi en Vecht)

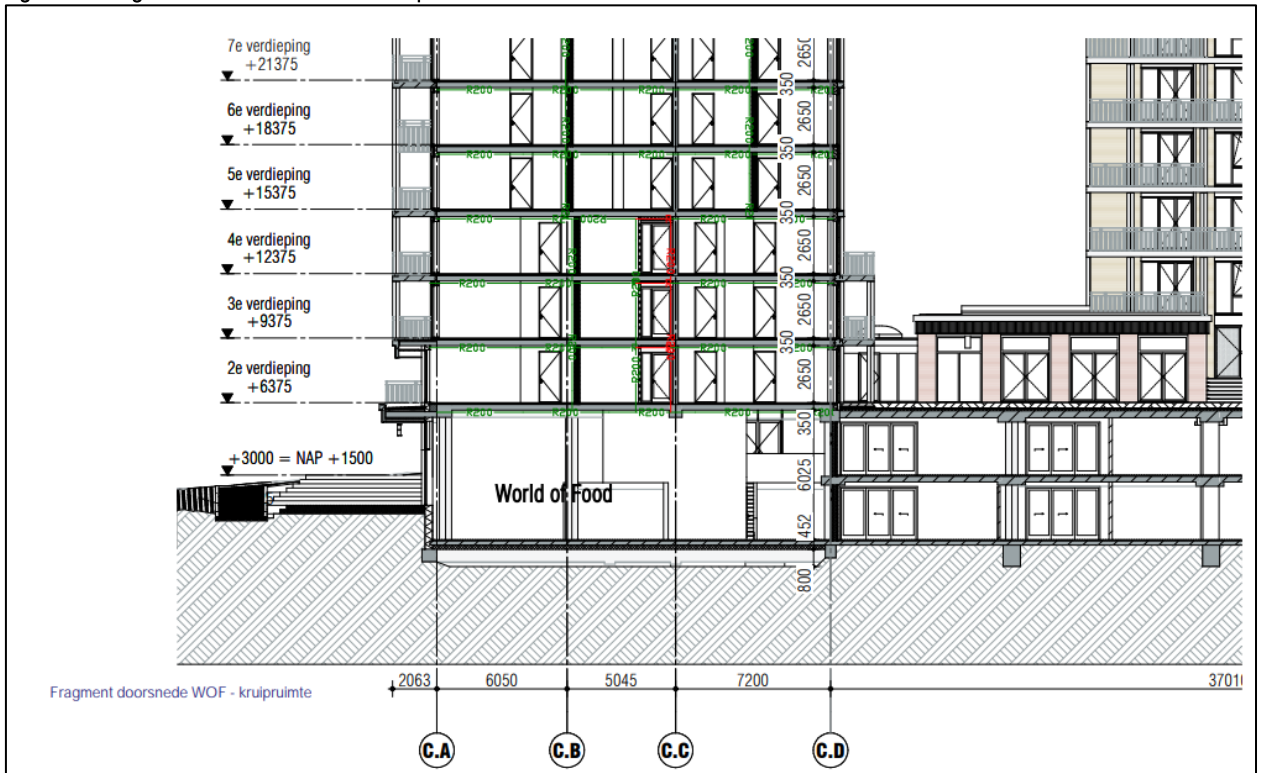


Het waterschap geeft aan dat er, met uitzondering van de funderingspalen, niet in het profiel van vrije ruimte gebouwd mag worden. De funderingspalen mogen wel binnen het profiel rijken, mits deze van het juiste type zijn. In onderstaande figuur is een fragment opgenomen.

Figuur 20. Fragment doorsnede McDonalds – dijklichaam en kruipruimte



Figuur 21. Fragment doorsnede WOF - kruipruimte



De waterkering is van belang voor het keren van het peil tussen de Venserpolder en de polder Bijlmer. De waterkering moet onderhoudbaar en ophoogbaar blijven. Het talud voor onderhoud zal minimaal 1:3 moeten zijn. De waterkering moet onderhoudbaar (maaien van talud) en ophoogbaar blijven. Bomen zijn niet

toegestaan op de Daalwijkdreef, omdat ze de onderhoudbaarheid en de ophoogbaarheid ernstig ondermijnen. Lage beplanting (tot 5 m hoogte is wel toegestaan op voldoende afstand van de waterkering.

De beoogde bebouwing wordt buiten het profiel van vrije ruimte gebouwd, waardoor de waterkering nog onderhoudbaar en ophoogbaar is.

Grondwater

In Amsterdam geldt sinds vorig jaar het Omgevingsprogramma Riolering (OPR). Hierin staat omschreven dat er een minimale ontwatering van 90 cm geldt voor nieuw te ontwikkelen gebieden (ontwatering is het verschil tussen de hoogste grondwaterstand en de onderkant van de bouwvloer).

Conform het bestemmingsplan “Grondwaterneutrale Kelders” is de projectlocatie aangewezen als ‘Overige zone – 1’, waar het verboden is om kelders te graven of bestaande kelders te vergroten. In dit kader is een Geohydrologisch onderzoek uitgevoerd door Loots Grondwatertechniek. De rapportage van 5 december 2023 is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Conclusie en aanbevelingen Geohydrologisch onderzoek

De conclusie is positief. Het project kan grondwaterneutraal worden uitgevoerd. Voor dit project is gekozen voor de oplossing:

- Oplossing 1: Grondverbetering traditioneel (conform specificatie H4.1), grondverbetering 0,3 m dik.

Oplossing 1 kan worden toegepast in de praktijk, wanneer:

1. Ontgraving zonder damwanden, dit kan alleen bij kleine ontgravingsdiepte of wanneer bebouwing op grotere afstand staat van het project;
2. Bouwput met damwanden, waarbij damwanden (vanaf niveau onderkant bouwwerk of lager) getrokken kunnen worden en cannellures damwanden open blijven (geen werkvloer). Dat kan soms bij nieuwbouw, vaak is het niet mogelijk bij bouw onder of direct tegen bestaande bebouwing;
3. Ontgravingsniveau van dit project is hoger dan aanlegniveau houten palen burens (houten palen vallen niet droog in bouwfase).

De overige oplossingen voldoen ook aan grondwaterneutrale bouw; echter bepaalde details (wel of niet toepassen damwanden) zorgen ervoor dat het niet noodzakelijk is deze (meer complexe) oplosrichting toe te passen. Kies dus alleen voor een van deze oplossingen wanneer dit noodzakelijk is.

4.16.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.17 WINDHINDER

4.17.1 Algemeen

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht.

4.17.2 Relatie tot ontwikkeling

Gezien de geplande bouwhoogte van 62 meter, wordt het uitvoeren van een windklimaatonderzoek als noodzakelijk beschouwd. Een windklimaatonderzoek met behulp van CFD is uitgevoerd door Peutz op 18 februari 2022. De rapportage is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.

Doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Op veel plaatsen in het gebied rond het plan is het windklimaat goed voor slenteren
- Ten noorden van het plan en lokaal bij de zuidoosthoek is in een gebied met een matig windklimaat voor doorlopen te verwachten. Er wordt geadviseerd geen windgevoelige functies te realiseren in deze gebieden. Het windklimaat kan hier nog verbeterd worden door het plaatsen van begroeiing in de gebieden met hogere windhinderkansen.
- Voor de gevels het te verwachten windklimaat op de meeste plaatsen goed voor slenteren, bij een aantal hoeken lokaal matig.
- Door de ligging is er geen hinder te verwachten richting omringende bebouwing.
- Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

4.17.3 Conclusie

Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

4.18 (VORMVRIJE) M.E.R-BEOORDELING

4.18.1 Algemeen

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

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.18.2 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling die middels voorliggende rapportage mogelijk gemaakt dient te worden, kan getypeerd worden als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. De ontwikkeling valt ruim onder de drempelwaarden en er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht. Een vormvrije m.e.r.-

beoordeling is wel noodzakelijk. Door Mees Ruimte en Milieu is derhalve een aanmeldnotitie opgesteld en toegevoegd als bijlage bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat er geen nadelige milieu effecten naar aanleiding van de ontwikkeling verwacht hoeven te worden.

5 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twifelen.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide planologische procedure doorlopen. Het is daarom in eerste instantie voor eenieder mogelijk door middel van een inspraakreactie of zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar de rechtbank en daarna de Raad van State open.

Met bovenstaande procedures wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

6 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

In opdracht van Lingotto heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de beoogde woningbouwontwikkeling (inclusief voorzieningen) aan de Develstein 100 te Amsterdam. De beoogde woningen en bijeenkomstfunctie is strijdig met het geldende bestemmingsplan “De Nieuwe Bijlmer”. De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning ‘planologisch strijdig gebruik’. De vergunning kan worden aangevraagd met behulp van een Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO).

In de Goede Ruimtelijke Onderbouwing is de beoogde ontwikkeling getoetst aan de relevante beleidskaders van het rijk, de provincie, de regio en de gemeente. Uit de beleidstoets volgen geen belemmeringen die de realisatie van het initiatief in de weg staan.

Tevens is het project getoetst aan de relevante omgevingsaspecten. Aanvullend zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Ook volgen geen belemmeringen voor het initiatief uit de toets aan de omgevingsaspecten.