

Ruimtelijke onderbouwing Sloterdijk 2 Zuid Blok 1 Kastrupstraat 2 (gebouw 2)

Versie: Na indiening 3
Datum: 26 oktober 2022

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam
telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1.	Inleiding	3
1.2.	Locatie.....	5
2.	Het project.....	6
2.1.	Huidige situatie	6
2.2.	Nieuwe situatie	8
3.	Planologisch kader	19
3.1.	Geldende bestemmingsplannen.....	19
3.2.	Afwijkingen van de bestemmingsplannen.....	23
4.	Beleidskader	25
4.1.	Rijksbeleid.....	25
4.2.	Provinciaal en regionaal beleid.....	26
4.3.	Gemeentelijk beleid.....	30
5.	Omgevingsaspecten.....	39
5.1.	Verkeer en parkeren	39
5.2.	Luchtkwaliteit	43
5.3.	Geluid.....	44
5.4.	Trillingen	46
5.5.	Externe veiligheid	46
5.6.	Explosieven	53
5.7.	Bodem.....	55
5.8.	Water	55
5.9.	Archeologie en cultuurhistorie	59
5.10.	Luchthavenindelingbesluit.....	60
5.11.	Ecologie en stikstofdepositie	61
5.12.	Windhinder	63
5.13.	Bezonnig	64
5.14.	Behoeft	66
5.15.	Duurzaamheid.....	67
5.16.	Milieu effect rapportage.....	69
6.	Uitvoerbaarheid.....	70
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	70
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	70
7.	Samenvatting en conclusie	72
7.1.	Algemeen	72
7.2.	Onderbouwing noodzaak afwijking	72
7.3.	Milieu en omgevingsaspecten	73
7.4.	Beleid	73
7.5.	Conclusie.....	73

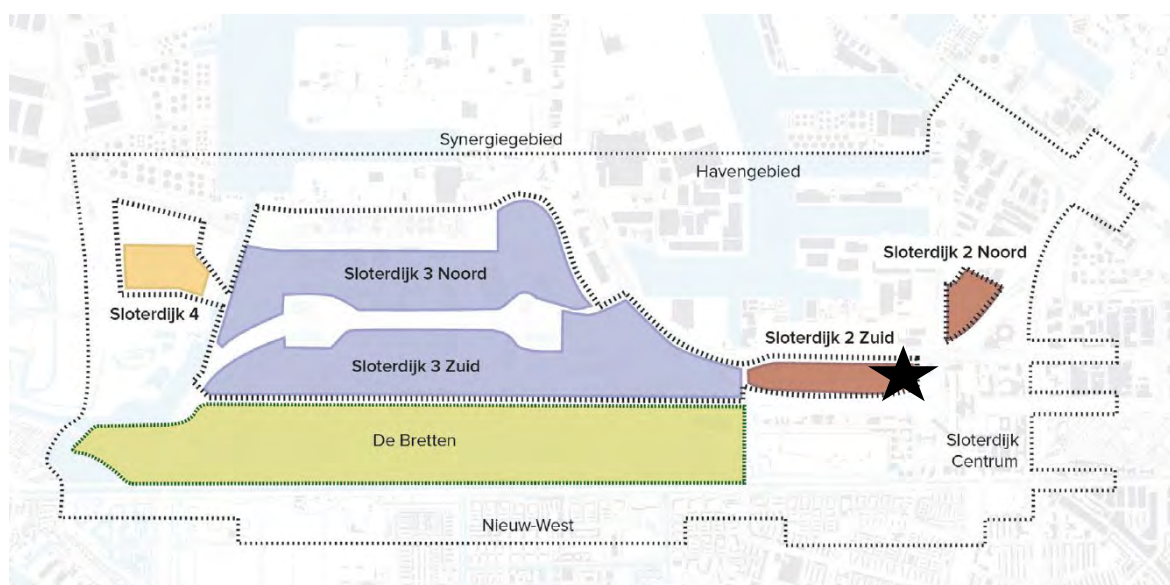
Bijlagen:

1. VO Herontwikkeling OVEC terrein, Abel's en Partners Architecten (30 maart 2022)
2. Verkeersstudie Sloterdijk 2 Zuid Blok 1 (Rapportnummer O-200368), Team Onderzoek & Kennis Gemeente Amsterdam (10 september 2020)
3. Luchtkwaliteit (Referentie 06907-53437-02), Cauberg Huygen (26 oktober 2020)
4. Quicksan geluidbelasting (Rapport B.2020.0531.10.R001)), DGMR
5. Trillingsonderzoek (Project WBD2020 – Versie 1.0), WeBoost Data (4 september 2020)
6. Onderzoek externe veiligheid (Rapport B.2020.0531.13.R001), DGMR (1 juli 2022)
7. Advies externe veiligheid (028/RoEv-2022), Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (9 mei 2022)
8. Conventionele Explosieven (kenmerk 20P181-AD-01), Bombs Away B.V. (3 september 2020)
9. Bodemonderzoek (Projectnummer 1277759, V02), Tauw (20 oktober 2020)
10. Watertoets Blok 1 Sloterdijk II-zuid, Gemeente Amsterdam (13 augustus 2020);
11. Geohydrologische rapportage, Aveco de Bondt BV (27 september 2022)
12. Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Sloterdijk II (BP 11-038), BM&A (juli 2011)
13. Quicksan Flora en Fauna, Gemeente Amsterdam (12 juni 2019)
14. Vleermuizeninventarisatie (V2), Van de Goes en Groot (2 november 2020)
15. Stikstofdepositie (Referentie 06907-53435-05), Cauberg Huygen (22 juni 2022)
16. Windhinderonderzoek (Rapport B.2022.0071.00.R001), DGMR (15 februari 2022)
17. Bezonningsstudie Sloterdijk 2 blok 1, Van Riezen & Partners (16 december 2020)
18. Laddertoets horeca (kenmerk: 21.262/DG), Stec groep (5 oktober 2021)
19. Maatschappelijke uitvoerbaarheid, Overleg met betrokken overheden (art. 6.18 Bor)
20. MER aanmeldnotitie, Van Riezen & Partners (11 juli 2022)
21. Indieningstekening (29 september 2020)

1. Inleiding

1.1. Inleiding

In december 2019 is door het college van B&W van de gemeente Amsterdam de Gebiedsvisie Sloterdijk West vastgesteld voor het gebied Sloterdijk West ('Synergie Sloterdijk West'). De onderhavige projectlocatie maakt onderdeel uit van het gebied waar deze visie over gaat. De projectlocatie bevindt zich in Sloterdijk 2, in het deelgebied Zuid. De projectlocatie aan de Kastrupstraat 2 (gebouw 2) bevindt zich in Blok 1 binnen Sloterdijk 2 Zuid. Dit is te zien op de volgende afbeelding.



Afbeelding: Kaart gebiedsvisie 'Synergie Sloterdijk West' (projectlocatie, zie ster)

Bij de aanleg van Westpoort in de jaren zestig en zeventig is met het oog op een veilige en gezonde leef- en werkomgeving uitgegaan van een concept van zonering. Hierin is een duidelijke scheiding waarneembaar tussen de (zware) industrie diep in de haven en andere functies als kantoren en wonen dichtbij het station en het vervoersknooppunt. Sloterdijk 2 lag vroeger al als ondersteunende/buffer strook tussen beide gebieden in. Nu de verschillen groter worden tussen het Havengebied met zware bedrijvigheid en het gebied in de omgeving van station Sloterdijk dat transformeert naar een hoogstedelijk woon/werk gebied zal de betekenis van de bufferzone van Sloterdijk 2 groter worden.

Ook de ontwikkelingen op het gebied van bedrijventerreinen in het algemeen zijn van invloed op dit gebied. In de bedrijvenstrategie van de gemeente Amsterdam (vastgesteld d.d. april 2020) wordt het gebied Sloterdijk 2 zuid als transformatiegebied genoemd ten behoeve van intensivering en verduurzaming van bedrijventerreinen.

De gebiedsvisie geeft aan hoe het gebied zich ruimtelijk in synergie met de omgeving kan ontwikkelen. Het is de schakel tussen de zware industrie van de haven enerzijds en de

hoogstedelijke ontwikkeling van Sloterdijk centrum en Havenstad anderzijds. De visie voorziet o.a. in een vernieuwing van het gebied als Stadsentree. Deze verschuift van Sloterdijk Centrum naar Sloterdijk 2, doordat dit gebied transformeert naar een gemengd duurzaam werkgebied met bedrijven, voorzieningen en kantoren in een hogere dichtheid.

In 2020 zijn de ontwikkelmogelijkheden voor Sloterdijk 2 Zuid verder uitgewerkt en vastgelegd in de Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid. Deze investeringsnota is vastgesteld door de gemeenteraad van de Gemeente Amsterdam op 22 december 2020. Deze Investeringsnota is voorafgaand aan de vaststelling ervan door Gemeente Amsterdam afgestemd met diverse overheden en instanties, zoals de Provincie Noord-Holland. De afgestemde Investeringsnota is vervolgens de grondslag geweest voor het tekenen van een Blok Samenwerkingsovereenkomst van Blok 1 Sloterdijk 2 met de gemeente Amsterdam, die op 18 december 2020 is getekend. Hierin is onder meer het Blokpaspoort met de ontwikkelingsmogelijkheden voor blok 1 opgenomen.

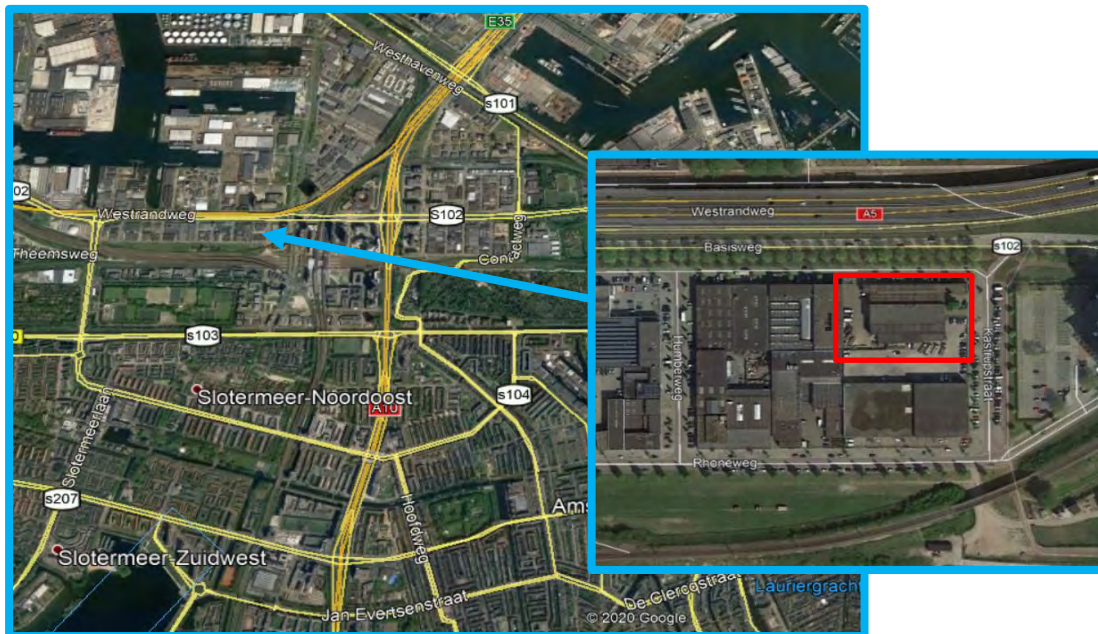
Deze ontwikkelingsmogelijkheden passen niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan, zodat vergunningverlening alleen in afwijking van het bestemmingsplan mogelijk is. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan.

Blok 1 bestaat uit 4 deelgebieden (4 gebouwen). Er wordt per deelgebied een omgevingsvergunning aangevraagd. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing bevat de hiervoor benodigde motivering en heeft betrekking op gebouw 2 aan de Kastrupstraat 2.

1.2. Locatie

Het project heeft betrekking op Gebouw 2 van Blok 1 in het gebied Sloterdijk 2 Zuid. Blok 1 wordt aan de oostkant begrensd door de Kastrupstraat, aan de zuidkant door de Rhoneweg, aan de westkant door de Humberweg en de noordkant door de Basisweg. Ten noorden bevindt zich ook de A5.

Ten zuiden loopt het spoortracé van Amsterdam naar Haarlem en verder ten zuiden het sportpark Spieringhorn en de wijk Slotermeer. Ten noorden bevindt zich het havengebied Westpoort en ten westen Sloterdijk 3. Op circa 300 meter afstand ten zuidoosten bevindt zich het station Sloterdijk. Onderstaande afbeelding toont de ligging in de stad van gebouw 2.



Afbeelding: projectlocatie in de omgeving (Bron luchtfoto: Google Earth)

2. Het project

2.1. Huidige situatie

Zoals in hoofdstuk 1 is weergegeven bevindt de locatie waar gebouw 2 wordt gerealiseerd zich in het gebied Sloterdijk 2 Zuid (Blok 1), tussen het station Sloterdijk en Westpoort.



Afbeelding: vogelvlucht Sloterdijk 2 Zuid vanuit het westen (projectlocatie rood omcirkeld)

Bij de aanleg van Westpoort in de jaren zestig en zeventig werd met het oog op een veilige en gezonde leefomgeving naar de ontwikkeling van de Sloterdijken gekeken vanuit een concept van zonering en scheiding van functies. Een brede 'buffer' van bedrijventerreinen en groen schermde de nieuwe havenbekkens en de zware industrie rond het Noordzeekanaal af van de stadsuitbreiding in de Tuinsteden. De zware infrastructuur rond de Haarlemmertrekvaart met de rijksweg en de spoorlijn naar Haarlem maakten het ook nog eens een ontoegankelijk en onbekend gebied. Er kwamen veel functies terecht waarvoor 'in de stad' geen plek meer was, waardoor een gefragmenteerde ontwikkeling plaatsvond.

Sloterdijk 2 heeft een strategische ligging vlakbij Sloterdijk Centrum. Het gebied bestaat uit twee deelgebieden noord en zuid, die grotendeels gevuld zijn met verouderde bedrijfsgebouwen, met een mix aan kleine en grote bedrijven in verschillende sectoren.



Afbeelding: huidige bedrijfsbebouwing langs de Rhoneweg



Afbeelding: huidige situatie vanuit de Kastrupstraat

Het gebied heeft de potentie om door te ontwikkelen naar een gemengd en levendig werkgebied: hogere dichtheden, intensievere mix van stapeling van functies en een interessantere openbare ruimte. De vestiging van het circulaire evenementengebouw Amsterdome eind 2018, ten westen van het projectgebied, kan als opmaat worden gezien.



Afbeelding: Amsterdome

In Sloterdijk 2 Noord zijn de condities aanwezig voor de ontwikkeling van een Mobiliteits Hub. In Sloterdijk 2 Zuid ligt tussen de Rhôneweg en het spoor een groenzone die voldoende omvang en kwaliteit heeft om tot stadspark uit te groeien.

Voor zowel Noord als Zuid worden stedenbouwkundige plannen opgesteld. De Investeringsnota Sloterdijk 2 zuid is op 22 december 2020 vastgesteld.

2.2. Nieuwe situatie

Stadsentree Sloterdijk

Rond het vervoersknooppunt Sloterdijk voltrekt zich een ongekennde metamorfose. Het gebied ontwikkelt zich de komende decennia van een perifere kantoorlocatie tot een levendig en grootstedelijk centrumgebied. De herinrichting van het Orlyplein met het nieuwe park en het paviljoen van Bret maken de stationsomgeving inmiddels tot een prettige ontmoetingsplek. Hotels, bussen, casino, studentenwoningen en cafés zorgen nu ook voor reuring buiten kantoor tijden. Nieuwe woongebouwen en een groenere inrichting van de straten zullen van Sloterdijk een aangename stadsbuurt maken. Ook de snelle verbindingen met de binnenstad, Zaanstad en Schiphol dragen bij aan de ontwikkeling.

Sloterdijk 2 Noord en Zuid lagen tot voor kort in de luwte van deze ontwikkeling – ‘achter’ de sporen en aan de overkant van de drukke Basisweg. De opening van het circulair congrescentrum Amsterdome aan de Seineweg en van de werkplaatsen van Prodock, de ontwikkeling van het TMG gebouw en de renovatie van het kantoorgebouw aan de Basisweg 10 (Edge Amsterdam) laten echter zien dat de uitrol van het centrummilieu ook hier verder gaat. Ook de ontwikkeling van de Havenstad begint rondom het station en zal verder uitbreiden naar Sloterdijk 1 zuid.

Het is nu niet zichtbaar, maar grote delen van Sloterdijk 2 liggen op loopafstand van het station en lenen zich daardoor voor een intensief en gemengd stedelijk programma. Tegelijkertijd grenst Sloterdijk 2 aan het havengebied met zijn totaal andere schaal en zijn rauwe, industriële uitstraling. De hooggelegen A5 voegt daar nog een heel andere dimensie en beleving aan toe. Sloterdijk 2 is hiermee een van de meest contrastrijke en daardoor spannendste locaties in de stad. Hogere bouwvolumes langs de Basisweg en de A5 kunnen straks een herkenbare nieuwe stadsentree vormen. De Amsterdome en het initiatief voor de stoere Maaktoren op de hoek van Seineweg en Basisweg vormen hiervoor een krachtige openingszet.

Toevoeging van bouwvolumes en aantrekkelijke, meer stedelijke straatprofielen met zichtbare werkfuncties op de begane grond geven je straks het gevoel dat men hier de stad in komt. Bij een autoluwe binnenstad met zero-emissie vervoer hoort een goed functionerende hub in combinatie met ander elkaar versterkende stedelijke functies.

Sloterdijk 2 Zuid zal met zijn gemengd programma ook fungeren als buffer tussen de haven en Havenstad en Sloterdijk centrum.

Sloterdijk 2 Blok 1

Sloterdijk 2 Zuid transformeert van een traditioneel bedrijventerrein naar een levendige stadsentree. De belangrijkste ambitie is het versterken van het economisch klimaat door verdichting en verlevendiging van het gebied. Het karakter van de buurt verandert van introvert naar meer open, innovatief en toekomstgericht.

In nieuwe en aantrekkelijk vormgegeven gebouwen wordt aanvullend op de bestaande bedrijvigheid (meer) ruimte gemaakt voor nieuwe bedrijvigheid, kantoren, dienstverlening, vakonderwijs, broedplaatsen voor theater en kunstenaars, broedplaatsen, winteropvang en horecafuncties in de vorm van Lunchroom/restaurant/koffiebar/juicebar in een passende stedelijke uitstraling. Er vindt dus een intensivering van het grondgebruik plaats.

Tabel: Programma Sloterdijk 2 Blok 1 per gebouw (in m² bvo)

	Totaal	Gebouw 1	Gebouw 2	Gebouw 3	Gebouw 4
Hybride bedrijven	32.550	15.875	11.400	5.275	
Horeca (bar, lunchroom/ restaurant/koffiebar/juicebar)	1.850	150	400	700	600
Leisure (sport, ontspanning en wellness accommodatie)	1.200				1.200
Kantoor	33.600		11.379	19.040	3.181
Cultuur	2.310		2.310		
Broedplaats	840				840
Vakonderwijs	4.590	4.590			
Totaal	76.940	20.615	25.489	25.015	5.821

Gestreefd wordt naar een FSI op blokniveau van 4. Dit geeft voor blok 1 in totaal een programma van 76.940 m² bvo (exclusief parkeren). Per kavel kan van deze FSI worden afgeweken op basis van afspraken met de gemeente. Dat is hier het geval. Het initiatief voldoet met 25.489 m² (excl. gebouwd parkeren) aan de afspraken op kavelniveau, waardoor op blokniveau de FSI van 4 niet worden overschreden.

In de investeringsnota wordt ingezet voor de periode 2020-2030. Blok 1 bestaat in de nieuwe situatie uit 4 gebouwen. Voorliggende onderbouwing heeft betrekking op gebouw 2. Het bestaande gebouw met een partycentrum aan de Rhoneweg 12-14 maakt geen onderdeel uit van de ontwikkelingen.

Bouwplan gebouw 2, Kastrupstraat 2

Voorliggende aanvraag heeft betrekking op gebouw 2 aan de Kastrupstraat 2 (kadastrale percelen K3515, K3514, K4416, K4417, K4418). De totale omvang van de kavel bedraagt 6.241 m². De kavel ligt aan de openbare weg, toegankelijk vanaf de Basisweg en Kastrupstraat. Aan de zuidzijde wordt de kavel ontsloten door een expeditiestraat. Gebouw 2 levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van de investeringsnota. Hierin wordt gezegd, dat de ligging (van blok 1) nabij het

The map shows a residential area with the following plots and details:

- Plot 1 (Orange):** Basisweg 35, Humberweg 3, Stadsbehoud 1251m², K2111
- Plot 2 (Orange):** Geen adressen, Stadsbehoud 1249m², K2257
- Plot 3 (Orange):** Basisweg 31, Karem (Stadsbehoud) 1500m², K2067
- Plot 4 (Orange):** Basisweg 31, Post 1000m², K2092
- Plot 5 (Blue):** Basisweg 27, Kastrunstraat 6, Ovec 2371m², K4417
- Plot 6 (Blue):** Geen adressen, Hartegens 1590m², K4418
- Plot 7 (Blue):** Geen adressen, Hartegens 2280m², K3515
- Plot 8 (Green):** Geen adressen, Elden 480m², K2328
- Plot 9 (Green):** Rhöneweg 14, Elden 1000m², K2025
- Plot 10 (Green):** Rhöneweg 12, Elden 2220m², K2200
- Plot 11 (Orange):** Rhöneweg 10, Stadsbehoud 1850m², K2369
- Plot 12 (Orange):** Rhöneweg 6, Stadsbehoud 1850m², K2258
- Plot 13 (Orange):** Rhöneweg 2, Stadsbehoud 4165m², K2023

The total area of the highlighted plot is 22.939m².

Bebouwing

10



Afbeelding: doorsnede nieuwbouw

De bovenste verdieping is een bouwlaag met technische installaties. De liftopbouw blijft binnen deze contour, bovenop het dak worden onder een passende hellinghoek photovoltaicpanelen geplaatst die tot 1 m boven de dakvloer van de technische laag reiken. Minimaal 30% van de oppervlakte van de daken wordt groen aangelegd.

Rekening houdend met de nieuwe maaiveldhoogte komt de maximale bouwhoogte (inclusief photovoltaicpanelen) op +62 meter NAP te liggen (dit nog afhankelijk van de definitieve maaiveldhoogte).



Afbeelding: gevelaanzicht oostzijde

Het hoogstedelijk karakter rondom het station wordt benadrukt door hoogte accenten. De visie van de gemeente is om in de gebieden rondom het station de hoogte op te laten lopen tot de hoogste torens (60-70 meter) rondom station. De nu beoogde bouwhoogte past hier goed in.

Het programma bestaat uit kantoren, gemengd met hybride bedrijven. Reguliere bedrijven tot maximaal categorie 3.2 blijven ter plaatse op grond van het bestemmingsplan toegestaan. Bij de hybride bedrijfsruimten gaat het om een hoogwaardig bedrijfsgebouw/bedrijfsruimte waar tastbare, innovatieve en/of creatieve producten worden gemaakt die niet in een kantooromgeving gemaakt kunnen worden. Deze hybride bedrijfsruimten worden gekenmerkt door een versterkte vloer, hoge plafonds tot maximaal 7,2 meter, vrije overspanningen, laaddeuren en logistieke bereikbaarheid. Bij de hybride bedrijven dient de mix bedrijfsruimte/ondergeschikt kantoor minimaal 50% bedrijfsruimte en maximaal 50% ondergeschikt kantoor te zijn. Alle huurders zullen passen binnen de afgesproken bestemmingen, zoals dit nu ook geldt in het huidige bestemmingsplan voor bedrijven met een ondergeschikte kantoorfunctie. In de huurovereenkomst met de huurders wordt opgenomen dat huurder verplicht is het gehuurde te gebruiken conform bestemming.

Op het dak van het lagere gebouwdeel wordt voorzien in een urban sports dak ten behoeve van de kantoren en bedrijven met een verbinding door middel van een brug vanuit gebouw 3.

Daarnaast wordt voorzien in horeca in de vorm van café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven (Horeca 3) en restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven (horeca 4). Tenslotte wordt ook voorzien in een cultureel programma.

Tabel: Programma (in m² bvo):

	Gebouw 2
Hybride bedrijven	11.400
Horeca (lunchroom/restaurant/koffiebar/juicebar/bar/café)	400
Cultuur, niet zijnde museum, theater of art house, bioscoop en leisure	2.310
Kantoor	11.375
Totaal	25.485
Parkeren	7.250
Fiets- en scooterparkeren	905

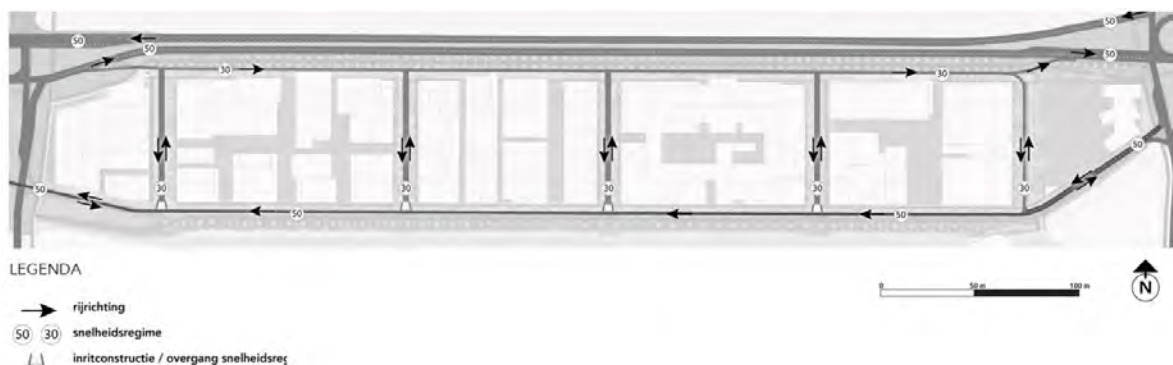
Infrastructuur

Kabels en leidingen

De ontwikkelaar is verplicht om alle nutsvoorzieningen, kabels en leidingen op de kavel ten behoeve van het bouwrijp maken in overleg met de gemeente op eigen kosten te verleggen. Een eerste scan toont aan dat een tweetal telecomkabels op de kavels liggen. De gemeente onderzoekt of in het nieuwe openbare ruimte ontwerp een kabelgoot kan, moet worden opgenomen om onderhoud en het vervangen van kabels en leidingwerk.

Ontsluiting

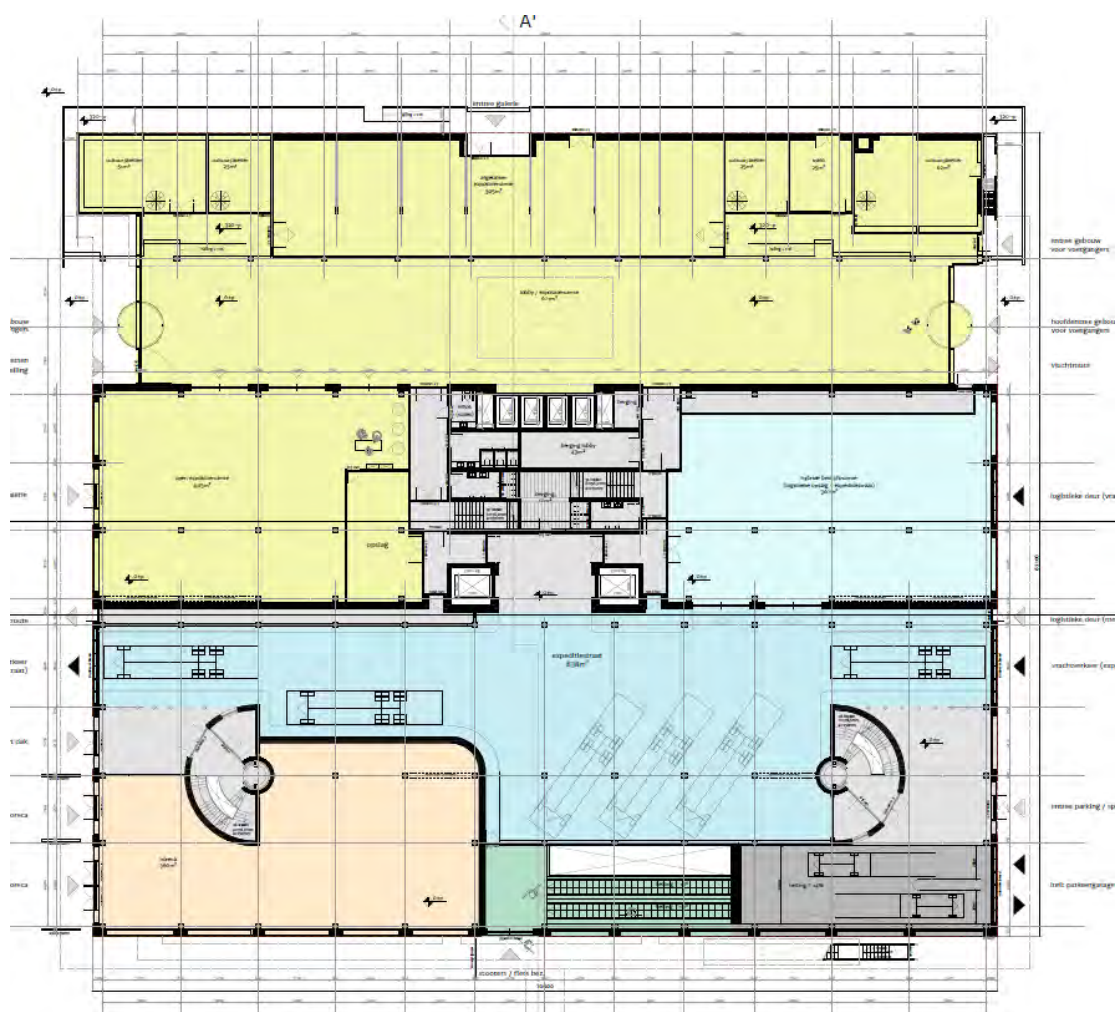
Hoewel de hoofdstructuur intact blijft, vraagt de transformatie naar een stadsentree een nieuwe blik op de openbare ruimte. Er is nu nog te weinig aandacht voor de positie van voetgangers en fietsers. Vooral bij de kruispunten ontbreekt het aan stedelijke compactheid en oriëntatie. Het streven is stadsentreeroutes te maken, met goede aanhechtingen op de omliggende wegen en straten die tegelijkertijd de werkfuncties met laad- en losmogelijkheden mogelijk maken. Daarbij is behoud en verbetering van de bereikbaarheid een belangrijk uitgangspunt. De autocirculatie binnen het gebied gaat veranderen. In de bestaande situatie geldt over de parallelweg langs de Basisweg één-richtingsverkeer van Oost naar West. Dit wordt omgedraaid, van West naar Oost, zodat dit aansluit op de rijrichting van de hoofd baan van de Basisweg daar vlak naast. Op de Rhoneweg wordt eveneens één-richtingsverkeer ingesteld, de andere richting op, zodat de buslijn van Oost naar West kan rijden.



Afbeeldingen: ontsluiting autoverkeer

Voor alle straten in het gebied Sloterdijk II zuid wordt een snelheidregime ingevoerd van 30 km/u. Omdat het hier om een bedrijventerrein gaat, is het onwenselijk om de snelheid van 30 km/h af te dwingen door snelheidsremmende maatregelen. Dit is conform richtlijnen in de publicatie no. 192 van de CROW.

Voor deze ruimtelijke onderbouwing is een specifiek onderzoek naar de gevolgen voor het verkeer uitgevoerd van het programma van blok 1 inclusief gebouw 2 dat in deze ruimtelijke onderbouwing is beschreven. Dit onderzoek wordt besproken in paragraaf 5.1.



Afbeelding: ontsluiting gebouw en (fiets) parkeergarages

Vrachtverkeer

Bestemmingsverkeer ten behoeve van laden- en lossen van de hybride bedrijfsruimte en horeca zal ontsloten worden via de Kastrupstraat en “tussenstraat” tussen de gebouwen 2 en 3 op het perceel van gebouw 2. De “tussenstraat” wordt als stoep ingericht met een oprit en visueel zichtbare laad- en losplekken.

De hybride bedrijfsruimte aan de Kastrupstraat (Oostzijde) wordt middels in- uitritten vanaf de openbare ruimte ontsloten. Daarnaast wordt hier voorzien in laad- en losplekken, die door de gemeente in de openbare ruimte aangelegd zullen worden.

Autoverkeer

De ontsluiting van de parkeergarage (stallingsgarage) van Gebouw 2 is gelegen aan de Kastrupstraat (oostzijde). De in- uitrit van de parkeergarage, inclusief bijbehorende hellingbaan, worden volledig op eigen terrein gerealiseerd.

Fiets- en scooter verkeer

De diverse delen van Sloterdijk zijn via doorgaande fiets- en voetgangersverbindingen met elkaar verbonden. Relevante routes voor Sloterdijk 2 Zuid zijn het fietspad langs de Basisweg en de fiets-wandelroute aan de noordkant van het spoor. De hoofdfietsroute in het gebied, die nu langs de Basisweg loopt, zal worden verlegd naar de noordkant van het Rhônepark, als onderdeel van het nieuwe profiel van de Rhôneweg. Deze is in potentie onderdeel van de nieuwe fietssnelweg Amsterdam-Haarlem. De route langs de Basisweg wordt afgewaardeerd naar een meer lokale fietsroute.

De ontsluiting van gebouw 2 voor fietsen en scooters bevindt zich aan de zuidzijde van het gebouw. Het parkeren wordt inpandig opgelost.

Openbare ruimte

Bij de inrichting van de openbare ruimte is de centrale doelstelling dat de buitenruimte binnen het blok zo goed mogelijk aansluit op de openbare ruimte, en hier een integraal onderdeel van uitmaakt. De buitenruimte binnen blok 1 is daarom openbaar toegankelijk, en sluit naadloos aan op de openbare ruimte in de omgeving. Niet alleen in maaiveldhoogte (naar verwachting 1.45 + NAP rondom op de erfgrans), maar ook qua ambitieniveau en materialisering. De openbare toegankelijkheid van de interne buitenruimte versterkt de interactie met de omgeving en versterkt het voetgangers en fietsnetwerk door het hele gebied.



Afbeelding: schets openbare ruimte rondom blok 1 (met ene indicatie van hoe het kan worden)

Door het toevoegen van tussenstraten zowel noord-zuid als oost-west wordt het in de huidige situatie nog ontoegankelijke bouwblok opengebroken en toegankelijk gemaakt.

De openbare ruimte van blok 1 wordt een laagdrempelig gebied met een industrieel uiterlijk waar verschillende functies samenkomen. Door een divers programma, extroverte bebouwing, een inrichting die ontmoeting tussen de gebruikers stimuleert ontstaat sociale en creatieve interactie. Er is gekozen voor een modulair grid van Stelcon platen met verschillende 'Shake hands' invullingen. Het rauwe wordt gecombineerd met een zacht karakter van weelderig groen om de relatie met het park te versterken. De Stelconplaten worden afgewisseld met verdiepte groenvakken waarbij lage en hoge beplanting wordt afgewisseld. Op bepaalde plaatsen zijn de Stelconplaten vervangen door collectief meubilair zoals werkplekken met aansluitpunten, zithoeken voor informeel vergaderen om ontmoeting te bevorderen maar ook een trampoline, waterelement of buitenbar zal de placemaking bevorderen.

De combinatie met een 'Shake hands' detaillering zorgt voor menselijke maat en hiërarchie in de inrichting. De zonering voor (horeca) terrassen en entrees wordt gemaakt door een contrast met baksteen bestrating.



Afbeelding: Impressie toekomstige inrichting buitenruimte

De verdiepte groene beplantingsvakken worden gebruikt voor waterbuffering en infiltratie. De pleinruimte zal uiteindelijk gebruikt worden als groen waterplein voor tijdelijke buffering en overstort wanneer nodig naar het park door middel van een robuuste verholten Stelcon lijngoot.

Flexibiliteit en fasering zijn kernbegrippen. De openbare ruimte zal op elk moment van de gefaseerde ontwikkeling van het gebied moeten functioneren, en goed moeten aansluiten op de bestaande inrichting. Zo zullen gedurende een bepaalde periode na de realisatie van Blok 1 de blokken in de directe omgeving nog in hun huidige staat voortbestaan. Vooral omdat blok 1 en directe omgeving integraal (maar wel gefaseerd) zullen worden opgehoogd, betekent dat een zorgvuldig ontwerp van de aansluiting op het lager gelegen maaiveld in de omgeving. Zo zal aan de kant van de straat van blok 1 de openbare ruimte al definitief worden ingericht, terwijl aan de andere kant van de straat de huidige inrichting tot aan de transformatie van het betreffende blok gehandhaafd blijft. De herinrichting van de openbare ruimte in Sloterdijk 2 zuid is daarmee gekoppeld aan de ontwikkelingen per blok. De inrichting van de openbare ruimte is modulair en flexibel, en is eenvoudig toe te passen in de verschillende omstandigheden/situaties binnen Sloterdijk 2 Zuid als geheel.

De aanleg van het Rhonepark zal grote invloed hebben op de beleving, ecologie en groene waarde van het hele gebied. Voor dit park is nog geen definitief ontwerp vastgesteld.

Ook de tijdelijke inrichting van de openbare ruimte zal een kwalitatieve uitstraling hebben die aansluit bij de ambities van het getransformeerde gebied zoals omschreven.

Groen

In de openbare ruimte rond blok 1 (en de overige blokken) worden bomen en overige beplanting royaal toegepast, niet alleen vanuit de gewenste ruimtelijke kwaliteit, maar ook om een zo klimaat adaptief mogelijke buitenruimte te realiseren. Zo wordt hittestress tegengegaan, overtollig regenwater ter plekke gebufferd en geïnfiltreerd, en verdroging tegengegaan. Dit alles volgens de principes van Amsterdam Rainproof (zie ook paragraaf 5.14).

Een belangrijk groenelement in het gebied zal gevormd worden door het Rhônepark, een nu nog verloren ogende groenstrook langs de Rhôneweg. Het Rhônepark wordt een langgerekt park van circa 1 kilometer, variërend in breedte tot 60 meter. Het Rhônepark zal niet alleen voor de werknemers van Sloterdijk 2 Zuid een belangrijke rol gaan spelen als aangenaam uitloop-, lunch- en buitenwerkgebied, maar zal op termijn ook fungeren als het dichtstbijzijnde stadspark voor de vele duizenden nieuwe bewoners van Sloterdijk Centrum. Daarnaast is het de bedoeling dat het nieuwe Rhônepark een belangrijke schakel wordt in de verbinding tussen het Westerpark aan de oostkant en het Brettenpark aan de westkant.

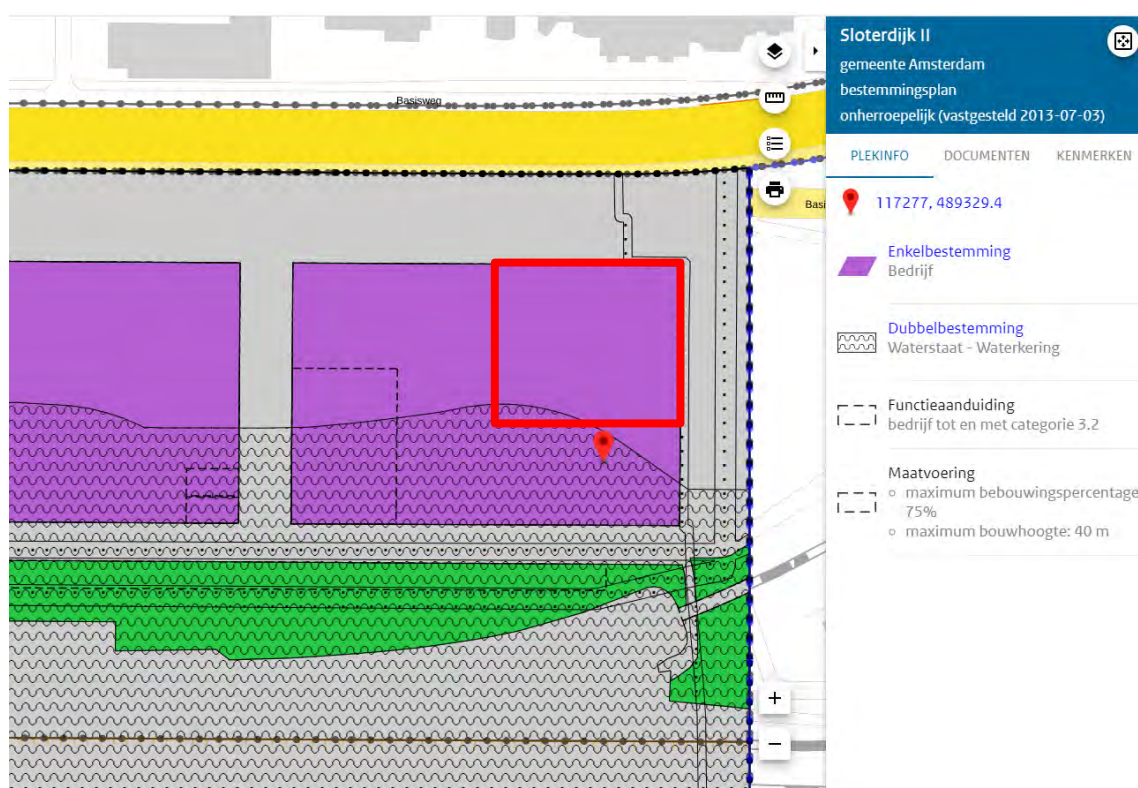
Natuurinclusiviteit is een van de speerpunten van het Amsterdamse ecologische beleid. Bij de beplantingskeuze zal er dan ook rekening worden gehouden met een bijdrage aan de biodiversiteit in Sloterdijk 2 Zuid als geheel. Ook in en aan de nieuwe gebouwen wordt voldoende leef- en nestgelegenheid geboden aan een breed scala aan soorten.

3. Planologisch kader

3.1. Geldende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan "Sloterdijk II"

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan "Sloterdijk II", vastgesteld op 3 juli 2013. Daarnaast geldt hier ook het bestemmingsplan "Geluidverdeelplan Westpoort", vastgesteld op 14 maart 2018. Hierin wordt de geluidruimte van het gezoneerde industriegebied verdeeld op kavelniveau. Voor de onderhavige aanvraag is aanpassing hiervan niet nodig.



Afbeelding: uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan, bron: www.ruimtelijkeplannen.nl

Bestemming bedrijf

Het projectgebied is bestemd als 'Bedrijf'. Een bedrijf wordt in het bestemmingsplan gedefinieerd als een inrichting voor de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, internetverkoop, opslag en/of transport. Betreffende gronden zijn bestemd voor bedrijven tot en met categorie 3.2 (conform de Staat van Inrichtingen behorend bij het bestemmingsplan) met daarbij behorende en daaraan ondergeschikte voorzieningen, zoals kantoor- en andere vergelijkbare nevenruimten, bergingen en andere vergelijkbare nevenruimten, laad- en losvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, ontsluitingswegen en –paden en niet-zelfstandige horeca. De bedrijvigheid is dus de hoofdfunctie. Het maximum bruto vloeroppervlak van de functies is niet beperkt. Uitzondering hierop is dat maximaal 30% van het

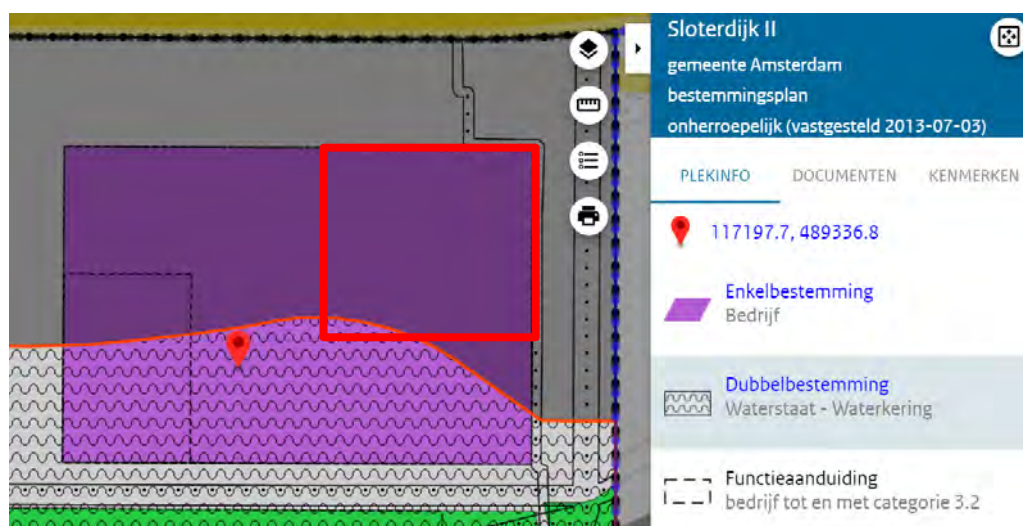
BVO per bedrijfsvestiging mag worden gebruikt als kantoorruimte (met een maximum van 2.000 m²). Dit betreft dus géén zelfstandige kantoorfuncties.

Daarnaast zijn algemeen (zelfstandige) horecavoorzieningen in categorie 1 en 4 toegestaan. Dit betreft Fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant etc) en restaurants, koffie-, en theehuizen, lunchrooms en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven met een maximum van 2 vestigingen binnen het totale plangebied van het bestemmingsplan 'Sloterdijk II' en met een maximum BVO van 150 m² per vestiging. Deze gebruiksmogelijkheid in het plangebied zijn reeds benut.

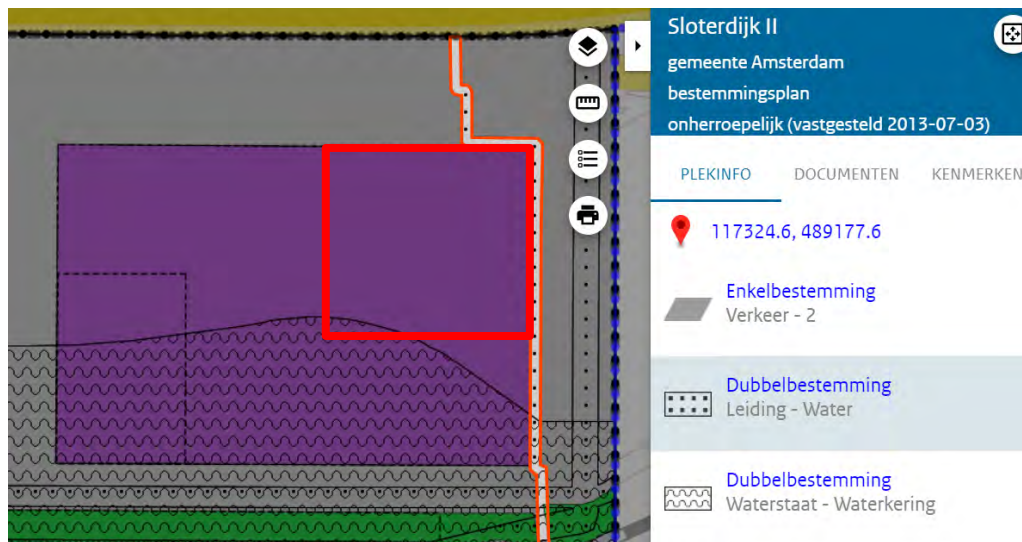
De bouw mogelijkheden zijn vastgelegd in een maximum bebouwingspercentage (per bouwperceel) van 75% en een maximale bouwhoogte van 40 meter. De bouwhoogte van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten mag niet meer bedragen dan 5 bouwlagen. De gehele kavel is tevens als bouwvlak aangemerkt.

Dubbelbestemmingen

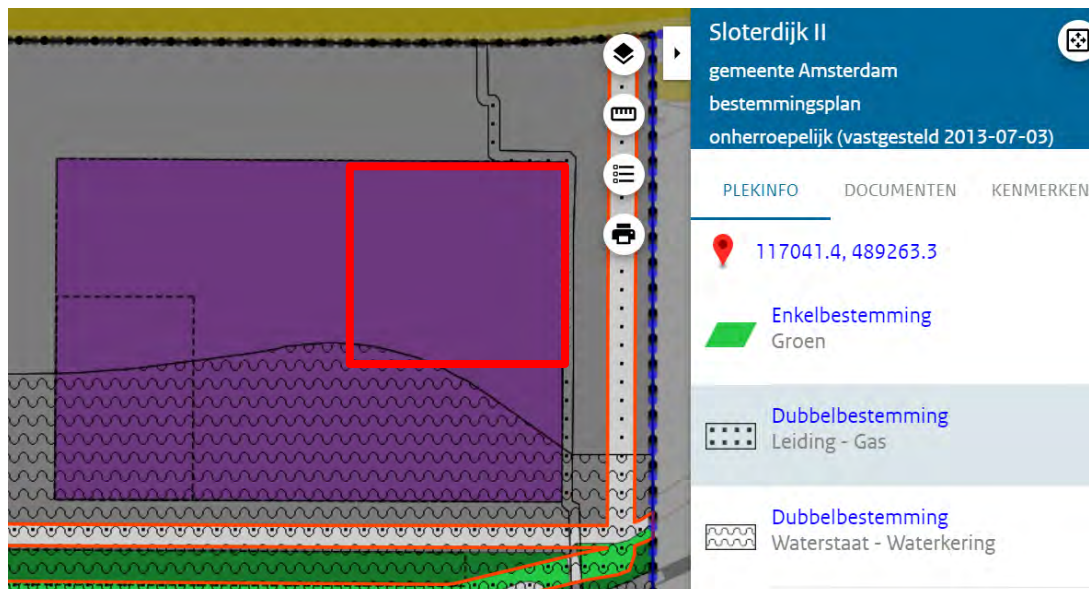
In de directe nabijheid van het projectgebied liggen drie dubbelbestemmingen die van belang zijn. Het gaat om dubbelbestemmingen Leiding – Gas, Leiding – Water en Waterstaat – Waterkering. Hieronder zijn de begrenzingen van deze bestemmingen aangeduid.



Afbeelding: begrenzing dubbelbestemmingen Waterstaat – Waterkering



Afbeelding: begrenzing dubbelbestemmingen Leiding – Water



Afbeelding: begrenzing dubbelbestemmingen Leiding – Gas

De dubbelbestemming Leiding – Gas reikt niet over het projectgebied zelf, maar er moet in het kader van externe veiligheid wél rekening mee worden gehouden. De bestemming Leiding – Water loopt aan de oostrand en voor een klein deel aan de noordrand langs het gebied (zie paragraaf 3.2). De bestemming Waterstaat – Waterkering ligt over een klein deel aan de zuidrand van het projectgebied.

Deze dubbelbestemmingen maken dat het projectgebied tevens is bestemd voor waterleidingen en voor de bescherming, instandhouding en onderhoud van de waterkering. Daarbij prevaleert de bestemming Waterstaat – Waterkering, vervolgens de bestemming Leiding – Water en ten slotte de bestemming Bedrijf. De dubbelbestemmingen leggen geen directe bouw- en aanlegbeperkingen in het projectgebied op. Wel dient te allen tijde met de belangen van deze bestemmingen rekening te worden gehouden bij de planontwikkeling.

Afwijkingsbevoegdheid

De bestemming voorziet ook in een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid om met een omgevingsvergunning met 10% af te wijken van het maximum bebouwingspercentage. De maximum bouwhoogte van een gebouw mag met maximaal 5 meter worden overschreden. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is dat 20% van de maximum bouwhoogte.

In de algemene regels van het bestemmingsplan wordt ook voorzien in een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid om o.a. af te wijken van de op de kaart aangegeven bestemmingsgrenzen die met ten hoogste 3 meter mogen worden overschreden ten behoeve van uitkragingen, bordessen, buitentrappen, galerijen, luifels, erkers, balkons, lift- en trappenhuizen, zonnepanelen en andere duurzaamheidsmaatregelen, technische installaties en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen. Daarnaast kan met een omgevingsvergunning afgeweken worden van de maximaal toegestane bouwhoogte. Die mag met 10 meter worden overschreden ten behoeve van lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties en dakopbouwen. Het is ook mogelijk om met een omgevingsvergunning af te wijken van de desbetreffende regels ten behoeve van bouwwerken voor het opwekken van duurzame energie en bouwwerken voor de besparing van energie mits de bouwhoogte niet hoger is dan 4 meter en de brutovloeroppervlakte maximaal 15 m² bedraagt.

Wijzigingsbevoegdheid

In de algemene regels van het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de aanduiding 'horeca van categorie 2' te vergroten met maximaal 500 m² BVO.

Bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Het paraplubestemmingsplan is op 7 oktober 2021 vastgesteld. Ter plaatse van de projectlocatie geldt de gebiedsaanduiding 'overige zone 2'. Binnen de gebiedsaanduidingen is het verboden kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten. Het bestemmingsplan voorziet in een afwijkingsbevoegdheid voor om kelders alsnog toe te staan. Bij kelders met een totale brutovloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dient op basis van een geohydrologisch onderzoek aangetoond te worden dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen. Bij kleinere kelders dan hiervoor genoemd wordt getoetst aan de beleidsregel "Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam".

3.2. Afwijkingen van de bestemmingsplannen

Bestemmingsplan "Sloterdijk II"

Toets planvoornemen gebruik

Het plan voor gebouw 2 voorziet in een verbreding ten opzichte van de thans toegestane functies. Het beoogde programma is, met uitzondering van de bedrijfsruimten en bedrijfsplint, en mogelijk een deel van de hybride bedrijvigheid, in strijd met de gebruiksregels van het huidige bestemmingsplan. Het gaat hierbij om de volgende functies:

1. Zelfstandige Kantoren;
2. Hybride bedrijven (afhankelijk van de bedrijfsvoering is het aandeel kantoorfunctie groter dan 30%, tot maximaal 50%), voor zover er meer dan 30% ondersteunend kantoor zal zijn is dat in strijd met de gebruiksregels;
3. Zelfstandige horeca in de vorm van lunchroom/restaurant/koffiebar/juicebar/cafe/bar (horeca 3 en 4);
4. Cultuur, niet zijnde museum, theater of art house, bioscoop en leisure

Toets planvoornemen bebouwing

De maximum bouwhoogte bedraagt rond 61 meter. Rekeninghoudend met de nieuwe maaiveldhoogte komt de maximale bouwhoogte op rond +62 meter NAP te liggen

De bovenste verdieping is een bouwlaag met technische installaties. De liftopbouw blijft binnen deze contour, bovenop het dak worden onder een passende hellinghoek photovoltagepanelen geplaatst die tot 1 m boven de dakvloer van de technische laag reiken.

Rekening houdend met de nieuwe maaiveldhoogte komt de maximale bouwhoogte (inclusief photovoltagepanelen) op rond 61 meter (rond +62 meter NAP) te liggen.

Eventueel is er nog 2 meter extra nodig voor een gevelonderhoudsinstallatie.

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om met 5 meter af te wijken van de bouwhoogte van gebouwen en met 3 meter ten behoeve van liftopbouwen, technische ruimtes etc. Beide volstaan niet voor de nu beoogde bouwhoogte, zodat hierdoor de maximum bouwhoogte met rond 19,5 meter wordt overschreden (21,5 meter inclusief eventuele gevelonderhoudsinstallatie). Daarnaast wordt ook het maximum aantal bouwlagen van 5 voor kwetsbare en beperkt kwetsbare functies (zoals de kantoorfunctie) met 11 extra bouwlagen overschreden. De beoogde ontwikkeling is hiermee in strijd met de bouwregels van het huidige bestemmingsplan.

Samengevat wijkt het project af van de bouwregels op de volgende punten:

1. De maximum bouwhoogte van het gebouw wordt met 21,5 meter overschreden (inclusief eventuele gevelonderhoudsinstallatie);
2. Het maximum bebouwingspercentage wordt overschreden;
3. De realisatie van een kwetsbaar object dat uit meer dan vijf bouwlagen bestaat.

Bestemmingsplan 'Grondwaterneutrale Kelders'

Binnen de gebiedsaanduidingen 'overige zone 2' is het verboden kelders te bouwen of bestaande kelders te vergroten. Het bestemmingsplan voorziet in een afwijkingsbevoegdheid voor om kelders alsnog toe te staan. Bij kelders met een totale bruto vloeroppervlakte van meer dan 300 m² of een bouwdiepte van meer dan 4 meter dient op basis van een geohydrologisch onderzoek aangetoond te worden dat het bouwplan niet strijdig is met het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Het bouwplan voorziet in een kelder. Dat is in strijd met het bestemmingsplan. De kelder is groter dan 300 m², zodat een geohydrologisch onderzoek nodig is. Dit onderzoek is in september 2022 uitgevoerd en verwerkt in de waterparagraaf (zie paragraaf 5.8).

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Omgevingswet die volgens de huidige planning in werking zal treden op 1 juli 2023 bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook een Rijksvisie op de leefomgeving, de NOVI. Op 11 september 2020 is de NOVI naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert.

Het gaat hierbij om:

- de bouw van ongeveer 1 miljoen nieuwe woningen;
- meer duurzame energie gebruiken;
- aanpassen aan klimaatverandering;
- de ontwikkeling van een circulaire economie;
- omschakeling naar kringlooplandbouw.

Bij de opgaven wordt altijd rekening gehouden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

In de NOVI zijn 21 nationale belangen opgenomen. Het gaat hierbij om voornamelijk het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland, het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, een betrouwbare, betaalbare en veilige CO₂-arme energievoorziening, waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid en het waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

Samen met de NOVI is ook de Uitvoeringsagenda opgeleverd. De Uitvoeringsagenda beschrijft hoe er concreet uitwerking gegeven gaat worden aan de NOVI als één overheid, samen met de samenleving. Naast de instrumenten van de Omgevingswet worden een aantal nieuwe instrumenten en (nationale) programma's ingezet. Instrumenten zoals de Omgevingsagenda's, NOVI-gebieden en regionale verstedelijkingsstrategieën zorgen voor een doorvertaling van de NOVI naar een regionale aanpak. Voorbeelden van programma's zijn het Programma Energiehoofdstructuur, Programma Gezonde Leefomgeving en Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het onderhavige project is niet in strijd met de NOVI.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Op 30 december 2011 zijn het Barro en het bijbehorende Rarro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van o.a. Rijkswaardewegen, Defensie, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen betrekking op het onderhavige project.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Dit is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' dat een instrument is voor efficiënt ruimtegebruik. In paragraaf 5.13 is het project getoetst aan genoemde ladder.

4.2. Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

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

Ten aanzien van de metropool Amsterdam wordt geconstateerd dat deze zich snel ontwikkelt. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd wil de provincie de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan lang is gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten worden ingezet op besparing van energie, een klimaatadaptieve ruimtelijke inrichting en bij nieuwbouw ook op circulair bouwen. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkent de provincie dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij dient oog te worden gehouden voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. Ook dient er een vinger aan de pols te worden gehouden voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag door er voor te zorgen dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. De bestaande voorraad woningen wordt daarbij betrokken.

Het onderhavige project past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

Omgevingsverordening NH2020

De provincie heeft op 22 oktober 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is op 17 november 2020 in werking getreden.

De locatie bevindt zich binnen het gebied dat is aangewezen als industrieterreinen van provinciaal belang in het Noordzeekanaalgebied en binnen de milieucontour van een industrieterrein van provinciaal belang (artikelen 6.19 en 6.20).

Artikel 6.19 Industrieterreinen van provinciaal belang in het Noordzeekanaalgebied

1. In een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied industrieterrein van provinciaal belang, wordt de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten niet verlaagd.
2. Het ruimtelijk plan voorziet, indien bedrijven met milieucategorie 4.1 of hoger van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan, alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande functie:
 - a. ten behoeve van de energietransitie of circulaire activiteiten en bedrijven; of
 - b. ten behoeve van havengebonden of havengerelateerde activiteiten.

Artikel 6.20 Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang

Binnen deze milieucontour mag een plan niet voorzien in een nieuwe of een wijziging van een bestaande functie:

1. als er geen beperkingen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein van provinciaal belang; en
2. als in het geval van woningen of andere milieugevoelige objecten rekening wordt gehouden met de milieubelasting van het industrieterrein van provinciaal belang op de desbetreffende locatie. Daarbij worden de redenen vermeld om op de desbetreffende locatie een nieuwe milieugevoelige functie toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van die maatregelen.

Het project is niet in strijd met het voorafgaande, want de maximaal toegestane milieucategorie is 3.2 en deze wordt niet verlaagd. Het project voorziet ook niet in nieuwe milieugevoelige objecten, die een beperking van bedrijven op het betreffende industrieterrein tot gevolg heeft. De in het kader van dit project uitgevoerde en in hoofdstuk 5 van de ruimtelijke onderbouwing beschreven onderzoeken hebben voldoende aangetoond, dat het project geen belemmering vormt voor de

betreffende bedrijven. Er ontstaan geen beperkingen voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein van provinciaal belang.

Het voornemen past daarom ook binnen de kaders van de omgevingsverordening NH2020.

Voorliggende aanvraag is echter voor vaststelling van de verordening ingediend. Hierdoor is het overgangsrecht van toepassing en blijft de provinciale ruimtelijke verordening toetsingskader (zie vervolg). Het voornemen past binnen beide beleidsstukken.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

In de Provinciale Structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De meest recente wijziging betreft de vaststelling van de PRV die per 1 juni 2019 in werking is getreden.

Bestaand stedelijk gebied

De projectlocatie ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals bedoeld in artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de verordening. De functiewijziging naar een gemengd gebied met bedrijven, kantoren en andere voorzieningen past op dit onderdeel binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

OV-Knooppunten

In haar beleid stimuleert de Provincie het beter benutten en versterken van knooppunten van het openbaar vervoer. Hier moet gebouwd en verdicht worden zodat met name ook de capaciteit van het OV beter wordt benut voor de verstedelijking die nodig is. Dit is nodig om de bereikbaarheid ook op langere termijn te verwezenlijken. Station Sloterdijk is zo'n belangrijke knooppunt en bevindt zich op 300-400 meter looptafstand vlak bij de projectlocatie.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een ruimtelijk besluit of plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals bedoeld in artikel 1.1.1 Bro, als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Het project is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In paragraaf 5.14 wordt de behoefte aan de in het project opgenomen functies behandeld.

Conclusie

Het project is in lijn met het provinciale beleid.

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

De gemeente Amsterdam en de omliggende gemeenten hebben een regionaal samenwerkingsverband. Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

De MRA is een economisch sterke regio. Dat leidt tot een sterke bevolkingsgroei en grote woningvraag. Naast woningvraag leidt dat ook tot een groeiende vraag aan bedrijven, kantoren en voorzieningen. Het faciliteren van de groei is belangrijk voor het behoud van de sterke economische concurrentiepositie. Hierbij wordt gezocht naar mogelijkheden voor intensivering van programma's en naar nieuwe locaties. Binnenstedelijk bouwen en zo veel mogelijk rond knooppunten van OV zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.

Het voorliggende project heeft betrekking op de realisatie van gemengde functies met hogere dichtheden en is gelegen vlak bij het OV-knooppunt Sloterdijk. Het project past hiermee binnen het beleid van de MRA en het streven naar verdichting van stedelijke functies rond knooppunten.

Programma Samen bouwen aan bereikbaarheid (SBAB)

Het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is ingedeeld in een aantal programmalijnen. Het Ontwikkelpad, de Netwerkstrategie, Westelijkgebied Amsterdam en Amsterdam Bay Area richten zich op de ontwikkeling op de lange termijn. Samen met projecten als Rottepolderplein, en Verbinding A8-A9.

De Verstedelijkingsstrategie voor de Metropoolregio Amsterdam wordt in nauwe samenhang met het Gebiedsgericht Bereikbaarheidsprogramma SBAB ontwikkeld en is een bouwsteen voor de Omgevingsagenda Noordwest.

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) 3.0

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. Als onderdeel van het Platform Regionaal Economische Structuur (PRES) is Plabeka een vooruitstrevend samenwerkingsverband van regionale en lokale overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). In de MRA werken 34 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Stadsregio Amsterdam met elkaar samen op thema's als Verstedelijking, Economie, Landschap en Verkeer & Vervoer. De doelstelling van Plabeka luidt: "het bevorderen van het internationaal vestigingsklimaat, onder meer door het zorgen voor goede vestigingsplaatsmogelijkheden op (voldoende) bedrijventerreinen en kantorenlocaties".

Op 23 juni 2017 heeft het Platform Economie de Uitvoeringsstrategie 3.0 vastgesteld: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030'.

Het Plabeka 3.0 voorziet in de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van station Sloterdijk waaronder Sloterdijk 2 Zuid. Sloterdijk 2 is voor het grootste gedeelte onderdeel van het multimodale knooppunt en in Plabeka in haar geheel aangewezen als gemengd gebied. De vraag naar kantoren zal zich volgens de bijgestelde Plabeka ramingen juist en met name voordoen bij multimodale knooppunten zoals Sloterdijk. Aan dit milieu wordt in de Plabeka ramingen al op korte termijn een tekort / veel nieuwe marktruimte voorzien. Het project past binnen de kaders van het Plabeka 3.0.

4.3. Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 Ruimte voor overmorgen

Op 8 juli 2021 is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld in de gemeenteraad. Deze vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 en is een wettelijk verplicht instrument van de nieuwe Omgevingswet. Hierop zijn twee uitzonderingen: de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld.

In de omgevingsvisie valt de projectlocatie binnen de zone 'Haventerrein en afgestemde ontwikkeling stad en haven'. In deze zone houden de bedrijven aan de oostkant van het havengebied rekening met de nabijgelegen stedelijke gebieden. De snelheid van de ontwikkeling en de stedenbouwkundige opzet van Haven-Stad wordt afgestemd op de activiteiten in de haven. Het havengebied ten westen van de A10 is door de provincie aangewezen als industrieterrein van provinciaal belang. Daarmee wordt het gebruik van het gebied beperkt tot industrie, havenfuncties en bedrijven die deel zijn van de transitie naar duurzame energie en een circulaire economie. Op dit moment maakt ook Sloterdijk West (Sloterdijken 2, 3 en 4) onderdeel uit van deze aanwijzing. Dat staat de verdichting van de Sloterdijken in de weg, in het bijzonder bij Sloterdijk 2, dat ook deel uitmaakt van de knooppuntontwikkeling rond station Sloterdijk. De visie van de gemeente is dan ook anders. De Sloterdijken zijn, naast industrieterrein, ook een stedelijk bedrijventerrein dat plek biedt voor stadsverzorgende bedrijvigheid en andere stedelijke functies. Enkele delen van Sloterdijk 3 en 4, langs de Westpoortweg, vormen ook onderdeel van het havenindustriële complex en passen wel binnen de aanwijzing. Blok 1 en het onderhavige project passen (zoals hiervoor aangegeven) binnen het provinciaal beleid. Het nu voorziene programma met bedrijven en diverse stedelijke functies past ook binnen het beleid van de gemeente.

Voorliggende aanvraag is voor vaststelling van de omgevingsvisie ingediend. Hierdoor is het overgangsrecht van toepassing en blijft de Structuurvisie Amsterdam 2040 toetsingskader (zie vervolg).

Structuurvisie Amsterdam 2040

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich

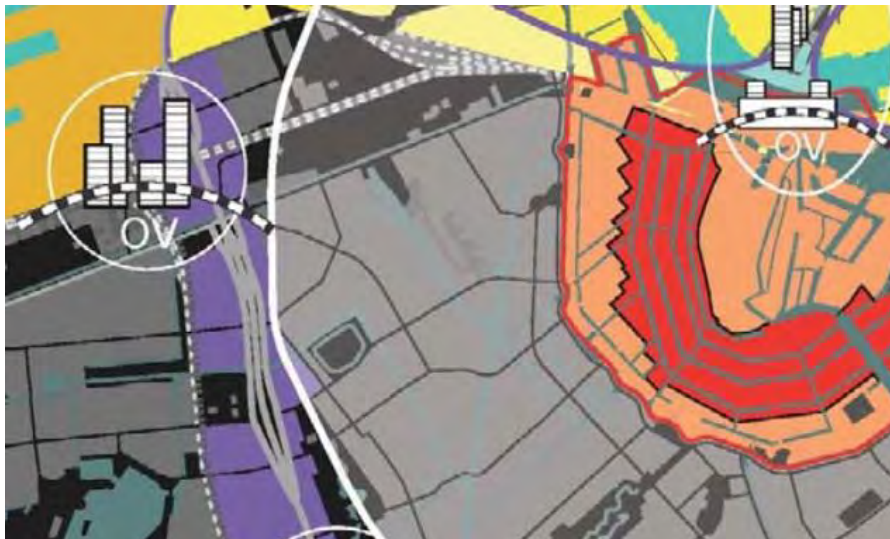
als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

Cruciaal voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool is de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam. Die leidt tot het toevoegen van 70.000 woningen aan de voorraad met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen (periode tot 2030). Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. De stad moet er namelijk ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan.

Naast een realisatie van woningen is het ook van belang om het aanbod aan bedrijven, kantoren, voorzieningen en andere functies uit te breiden en te verbeteren. Ook hierbij is verdichting gewenst, met name rond OV-knooppunten. Onderhavige projectlocatie bevindt zich op loopafstand van het OV-Knooppunt Sloterdijk en is in de visie aangewezen als ‘werken’ en ‘bedrijventerrein’. Met de vaststelling van de investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid op 22 december 2020 is door de gemeente Amsterdam de nieuwe koers ingezet voor de ontwikkeling van het gebied tot een gemengd stedelijk gebied (zie vervolg onder ‘Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid’).

Hoogbouw

In de Structuurvisie en de ‘Nota Hoogbouw in Amsterdam’ zijn de kaders voor hoogbouw opgenomen. Het gebied waar het project wordt gerealiseerd ligt aan de rand van de zogenaamde “zone langs infrastructuurbundel”. In deze zone langs de Ringlijn en de rijkswegen wordt ingezet op de realisatie van hoogbouw tot 60 meter. De projectlocatie ligt daarnaast wel binnen de aanduiding “OV knooppunt”, waar bouwhoogten rond of ruim boven 60 meter gewenst zijn.



Gebiedsvisie Sloterdijk West

In december 2019 is door de gemeente Amsterdam een gebiedsvisie vastgesteld voor het gebied Sloterdijk West. De onderhavige projectlocatie maakt onderdeel uit van dit gebied. In tegenstelling tot eerdere zonering en functiescheiding, voorziet de gebiedsvisie in de transformatie naar een

gemengd gebied met bedrijven, kantoren en andere functies zoals horeca en leisure. Hierdoor ontstaat een vernieuwing van het gebied als Stadsentree. Deze verschuift van Sloterdijk Centrum naar Sloterdijk 2, doordat dit gebied transformeert naar een gemengd duurzaam werkgebied met bedrijven, voorzieningen en kantoren in een hogere dichtheid.

Sloterdijk Centrum ontwikkelt zich van een perifere stationsomgeving tot een grootstedelijk centrumgebied, waar ook gewoond wordt. De stedelijke vernieuwing in Nieuw-West maakt van Slotermeer en Geuzenveld gewaardeerde stadsbuurten. Haven-Stad zal zich de komende decennia ontwikkelen tot een nieuw stedelijk gebied met mogelijk 40.000 tot 70.000 woningen.

De haven zelf ontwikkelt zich tot een Amsterdam Metropolitan Port, die zich onder andere richt op de energietransitie, circulaire economie en maakindustrie. Op- en overslag van goederen en energiedragers blijven dominante activiteiten. En onder invloed van de energietransitie zal Port of Amsterdam een extra functie krijgen als opwerkingsfabriek in de regionale grondstoffenketen en als batterij van de stad.

Een andere ontwikkeling die van belang is, is de verkleuring van de bedrijventerreinen in de Ringzone. Deze transformeren in de komende decennia van werkgebieden naar gemengd stedelijk gebied. De bedrijvigheid die zich niet of slecht laat mengen met wonen of voorzieningen, zal een alternatieve plek moeten vinden op een regulier bedrijventerrein in de stad of de regio. Sloterdijk West kan in de opvang van die bedrijven een prominente rol spelen. En niet op de laatste plaats, Nederland staat voor een omvangrijke duurzaamheidsopgave en energietransitie die voortkomt uit het Klimaatakkoord van Parijs. Het college van B&W van Amsterdam heeft de duurzaamheidsdoelen aangescherpt. Sloterdijk West kan ook hier een belangrijke functie vervullen, bijvoorbeeld door plaats te bieden aan circulaire bedrijvigheid.

De RWZI van Waternet en de naastgelegen AEB centrale zijn belangrijke knooppunten geworden in nieuwe grondstofketens. Al deze ontwikkelingen zijn een aanleiding om op een nieuwe manier naar het gebied te kijken en de rol van 'buffer' te heroverwegen.

In het nieuwe perspectief stelt de gemeente bij de ontwikkeling van de Sloterdijken de synergie met de omgeving centraal. In Sloterdijk West maakt men daarvoor een hoofdindeling van drie verschillende gebiedstypen:

1. Het gemengde grootstedelijke gebied ten westen van Station Sloterdijk, wordt beschouwd als 'de Stadsentree';
2. De moderne industrie en bedrijvigheid in de werkstad rond het vervoersknooppunt en de A5, de 'Werkplaats';
3. Het groen van De Bretten, de 'Stadsnatuur in De Bretten'.

Het onderhavige project maakt onderdeel uit van de in de gebiedsvisie beoogde transformatie en past daarmee binnen het beleid van de gemeente.

Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid

Zoals eerder aangegeven is op 22 december 2020 in het kader van de voorbereiding van de gebiedsontwikkeling van Sloterdijk door de gemeente Amsterdam een investeringsnota vastgesteld. Bij de hierin vastgelegde herontwikkeling wordt ingezet voor de periode 2020-2030. Deze Investeringsnota is de grondslag geweest voor het tekenen van een Blok Samenwerkingsovereenkomst van Blok 1 Sloterdijk 2 met de gemeente Amsterdam. Hierin is onder meer het Blokpaspoort met de ontwikkelingsmogelijkheden voor blok 1 opgenomen.

In de investeringsnota wordt de beoogde ontwikkeling van Sloterdijk 2 Zuid beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de stedelijke context, ambities en programma en worden de stedenbouwkundige kaders vastgelegd. De ontwikkeling wordt ook getoetst aan het relevante beleid en wordt ingegaan op de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling. Over Blok 1 wordt hierin gezegd, dat de ligging nabij het station de mogelijkheid geeft om een optimale menging en dichtheid te creëren. Door verdichting kan het gebruik van het ov-knooppunt Sloterdijk gestimuleerd worden. Daarbij is het streven dat gebruikers van het gebied voor openbaar vervoer kiezen in plaats van de auto. Het enthousiasmeren van bezoekers door onder andere avondfuncties en bezoekers draagt bij aan deze ontwikkeling. Door het avondprogramma leren meer mensen Sloterdijk 2 Zuid kennen, waardoor het gebied op de kaart komt. Door de grotere levendigheid van blok 1 komen blok 2, 3 en 4 ook meer op de kaart.

Uit de ambities voor het gebied komt een programma voort dat is samengesteld uit elf functies: bedrijfsruimten, waarvan transparante bedrijfsplinten, creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte), kantoor, serviced apartments, leisure, horeca, vakonderwijs, winterkoudeopvang, cultuur en broedplaats. Sloterdijk 2 Zuid behoudt zijn karakter van werkgebied, maar wordt wel een innovatief werkgebied, met gestapelde bedrijven, kantoren en creatieve maakindustrie (hybride bedrijfsruimte).

Doordat het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd kan voor het hele plangebied met laagste parkeernormen gerekend worden. De huidige B-locatie wordt A-locatie.

Blok 1 zal volgens de nota door een concentratie van kantoren met intensieve werkplekken een belangrijk bijdrage leveren aan de nieuwe beoogde stadsentree. Het gewenste druktebeeld in het gebied zal zo op werkdagen kunnen worden gerealiseerd. In de oostelijke kavelblokken (waaronder ook blok 1) is in eerste instantie het meeste kantoorareaal opgenomen. Daarnaast kunnen kantoren met grotere bouwhoogtes de stad aankondigen langs hoofdwegen. Daarom zullen kantoren bij voorkeur aan de noordzijde (Basisweg en A5) hun plek vinden. Hogere intensiteit van arbeidsplaatsen levert wel een hoger veiligheidsrisico op. Hier vloeit met de voorgestelde aantallen echter geen blokkade uit voort, of een voordeel met betrekking tot één van beide zijdes.

Voor blok 1 wordt voor de periode van 2020-2030 uitgegaan van een ontwikkeling van een programma met een bruto vloeroppervlak van 92.000 m2 inclusief parkeren en 76.940 m2 exclusief parkeren.

Het onderhavige project (de realisatie van gebouw 2) past binnen de Investeringsnota en de hieronder liggende afspraken.

Bedrijvenstrategie gemeente Amsterdam 2020-2030: Amsterdam Duurzaam Productief

In april 2020 heeft het college van B en W de Bedrijvenstrategie 2020-2030 vastgesteld. Het doel is om in Amsterdam voldoende ruimte te houden voor productie en bevoorrading van de stad (o.a. bedrijven in maakindustrie, ambachten, stadslogistiek, groothandel en reparatie). De komende jaren gaat de gemeente de ruimte op bedrijventerreinen beter inzetten, zodat meer bedrijven zich er kunnen vestigen, en 500.000 m² (dat is 70 voetbalvelden) bedrijfsruimte ontwikkelen in nieuwe stedelijke wijken, waar wonen en bedrijvigheid samen kunnen gaan. De Bedrijvenstrategie kent vier doelstellingen: (1) maximaal de kansen benutten om bedrijvigheid en wonen te combineren, (2) het bestendigen, intensiveren en verduurzamen van bedrijventerreinen, (3) selectief omgaan met de laatste vrije kavels op bedrijventerrein (4) en een regionale aanpak voor bedrijfslocaties.

Sloterdijk II Zuid biedt volgens de bedrijvenstrategie door de ligging nabij een intercitystation kansen om te verdichten met kantoren en in het westen meerlaags te bouwen met lichte productie. Nieuwe vestigingen dienen zich te onderscheiden en worden nauwgezet op hun milieuprestaties getoetst.

Er worden vrije kavels (tot 19,5 ha) gereserveerd op Sloterdijken (III/IV) voor bedrijven uit transformatiegebieden, die voldoen aan het afwegingskader uit de gebiedsvisie Sloterdijk-West. Bedrijven uit de transformatiegebieden krijgen voorrang op de bedrijvenstrook Zeeburgereiland, mits zij voldoen aan de eisen die gesteld worden vanuit het gebied.

Het project past binnen de bedrijvenstrategie. Er wordt voorzien in goed mengbare functies die elkaar versterken en aanvullen. Onderzocht wordt of- en in welke klasse BREAAAM het gebouw kan worden geplaatst. Een vergelijkbaar instrument is eventueel ook mogelijk. De keuze wordt later gemaakt.

Kantorenstrategie

Op 29 november 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Kantorenstrategie 2017 vastgesteld. Dit beleid is een actualisatie van de kantorenstrategie uit 2011. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantoorruimte is herontwikkeld.

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands-aanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per

jaar. Eén van de voorstellen die hieruit voortvloeit in de Kantorenstrategie is dat Amsterdam doorgaat met de transformatie van monofunctionele kantoorlocaties naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad.

De kantorenleegstand is in korte tijd hard gedaald, van 18% in 2015 naar iets minder dan 9% in januari 2019, dit als gevolg van transformatie, weinig nieuwbouw en een constant groeiende economie. Nu de kantorenmarkt aantrekt neemt de leegstand in rap tempo af. De druk op de woningmarkt zorgt er echter voor dat er initiatieven blijven binnenkomen om kantoren te transformeren naar wonen. Hierdoor komt de woon-werkbalans in het stedelijke werkmilieu onder druk te staan, waardoor wonen de overhand krijgt ten koste van kantoren. De focus ligt nu op een gezonde kantorenmarkt met gemengde woon-werkmilieus.

Kantorenplan 2019-2026

In september 2019 is het Kantorenplan 2019-2026 vastgesteld. Het kantorenplan 2019-2026 sluit aan op de kantorenstrategie 2017, de Economie van Morgen (de ruimtelijk economische visie van Amsterdam, 2017) en de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050 (2019).

Het kantorenplan moet ervoor zorgen dat nieuwe en groeiende bedrijven kantoorruimte kunnen vinden in de krappe kantorenmarkt. Nu kiezen bedrijven soms niet voor Amsterdam omdat het niet lukt de juiste kantoorruimte te vinden. Ook wil het college duurzame kantoren met zo min mogelijk parkeerplaatsen en die goed bereikbaar zijn met trein, metro, tram en bus. Nieuwe kantoren zullen niet meer worden aangesloten op het aardgasnet en hebben een materialenpaspoort nodig.

Door de komende bestuursperiode 2019-2022 actief in te zetten op een netto toevoeging van 125.000 m² per jaar op de bestaande kantorenvorraad, kunnen in Amsterdam ook voor de middellange termijn (2023-2026) voldoende kantoren worden gerealiseerd. In het kader van dit kantorenplan zijn afspraken gemaakt over streefgetallen met de grote (toekomstige) kantorenlocaties over de geplande onttrekkingen en opleveringen van kantoren:

	2019-2022	2023-2026
Zuidas	210.000 m ²	135.000 m ²
Arenapoort	100.000 m ²	150.000 m ²
Sloterdijk Centrum	10.000 m ²	50.000 m ²
Amstelstation	20.000 m ²	100.000 m ²
Amstel III (vervangingsopgave)	40.000 m ²	40.000 m ²
Noord	20.000 m ²	100.000 m ²
Totaal	400.000 m ²	590.000 m ²

Bron: Kantorenplan 2019-2026 d.d. 24 september 2019

Door het intensief sturen op tenders en het initiëren en stimuleren van kantoorontwikkelingen op posities van marktpartijen kunnen de streefaantallen worden gehaald. Naast deze locaties worden kantoorontwikkelingen uiteraard ook op andere plekken gestimuleerd.

Het gebied Sloterdijk Centrum ontwikkelt zich van een monofunctioneel kantorengedebiet naar een multimodaal knooppunt met een gemengd woonwerkmilieu en een groter voorzieningenaanbod. Het uitgangspunt is hier 50% wonen en 50% werken. Gezien het lage aantal woningen in de directe omgeving van het station ligt de focus op het toevoegen van wonen en voorzieningen om de juiste balans te realiseren. Naast de tenders voor woningbouw worden kantoorgebouwen onttrokken voor transformatie naar woningen en voorzieningen. Dit multimodaal knooppunt blijft een goede locatie voor het toevoegen van kantoren, zeker dicht bij het station. Daarnaast wordt onderzocht of op het stationsplein of zelfs boven de sporen kantoor worden ontwikkeld. Voorbereidingen hiervoor moeten nog worden gestart en op korte termijn zal dit geen oplossing zijn voor de kantoorvraag.

Sloterdijk 2 wordt beschreven als een bedrijventerrein met de ambitie om de kavels dichtbij Sloterdijk Centrum te transformeren naar kantoren. De nu voorziene kantoren passen binnen de kaders van de kantorenstrategie en het kantorenplan.

Nota Parkeernormen Auto

De gemeente Amsterdam heeft op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Aan de nota ligt een aantal bestuurlijke keuzes ten grondslag:

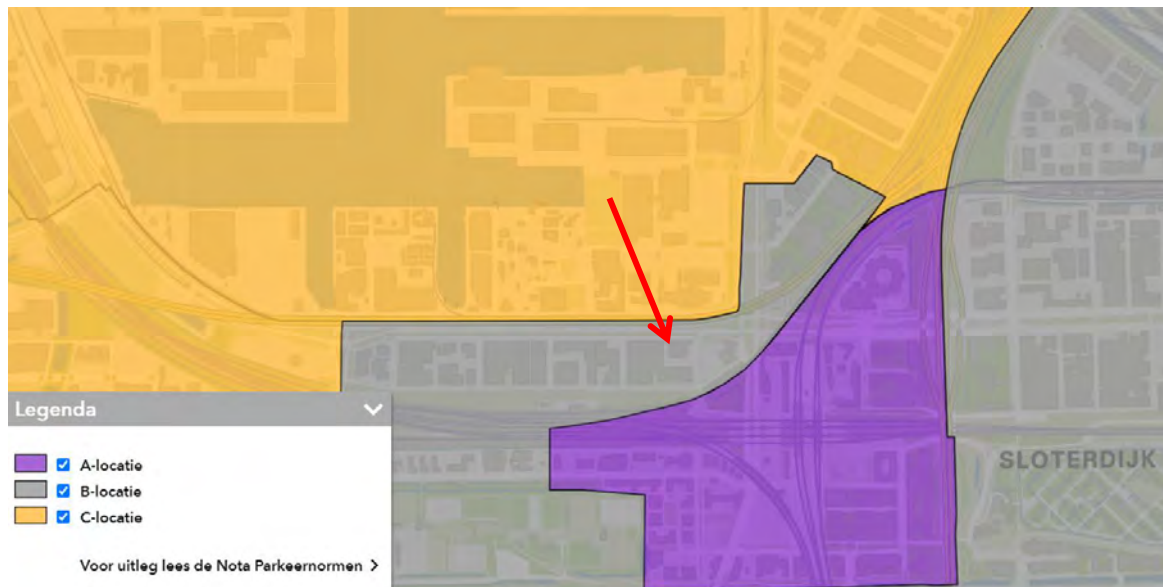
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen.
2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit.
3. Het college kiest ervoor om bij sociale huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen.
4. Het college kiest voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning.

Deze bestuurlijke keuzes zijn gemaakt op basis van onder meer de volgende ontwikkelingen:

- **Autobezit:** In Amsterdam is sinds deze eeuw sprake van een bescheiden afname van het gemiddelde autobezit van 29% in 2000 naar 27% in 2013. De afname van het autobezit bij jongeren (van 18 tot 29 jaar) is echter een stuk groter, namelijk van 18% in 2000 naar 12% in 2013. Dit kan een trendbreuk zijn maar ook duiden op een crisiseffect.
- **Parkeernormen en autoverkeer:** Autobezit en autoverkeer hebben een directe relatie. Dit betekent niet dat iedereen die een auto bezit de auto ook dagelijks gebruikt. Het autogebruik in de stad daalt al jaren (Bron: Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2015). De in de nota voorgestelde parkeernormen sluiten aan bij het huidige autobezit maar liggen gemiddeld iets lager. Hiermee zijn de parkeernormen passend ten opzichte van de licht dalende trend.
- **Nieuwbouw en parkeervergunningen:** In gebieden met betaald parkeren kunnen bewoners en bedrijven in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Om naar de (toekomstige) bewoners meer duidelijkheid te scheppen wordt alle nieuwbouw uitgesloten van parkeervergunningverlening.
- **Parkeernormen en de toekomst:** De vooralsnog bescheiden daling van het eigen autobezit in Amsterdam in de afgelopen 10 jaar, geeft geen aanleiding om bij de nieuwbouwpogave voor de komende 10 jaar met significant lagere parkeernormen te werken. Bij (recente) projecten is er in de praktijk een hogere parkeervraag dan bij de ontwikkeling was voorzien. Bij de uitwerking van parkeernormen voor nieuwbouwwoningen is het uitgangspunt het gemiddelde autobezit in de periode 2000-2013. Door de trends 'zelfrijdende auto' en

‘autodelen’ is ervoor gekozen om ten opzichte van het huidige autobezit een iets lagere normen te kiezen.

In de nota is de projectlocatie in eerste instantie aangemerkt als een B-locatie (zie volgende afbeelding). Bij dergelijke locaties is sprake van een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, maar ze liggen verder van de intercitystations af dan A locaties. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd.



Afbeelding: A-, B- en C-locaties en projectlocatie

In de Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid is vastgelegd dat door de ligging vlak bij station Sloterdijk (<800 meter) de locatie binnenkort aangemerkt zal worden als een A-locatie. Omdat de genoemde nota reeds is vastgesteld, is in deze ruimtelijke onderbouwing uitgegaan van de normen, die horen bij een A-locatie. De A-locaties kenmerken zich door een zeer goede OV-bereikbaarheid. Het uitgangspunt van de A-locaties zijn de NS-intercitystations. Het gebied rondom het station geldt als zeer goed bereikbaar. Werknemers van bedrijven gevestigd rondom een intercitystation hebben een goed alternatief voor de auto. Naast de gebieden rondom de NS-intercitystations zijn ook de binnenstad en de gebieden rondom de Rode Loper en rondom het metrostation Weesperplein aangewezen als A-locatie. Vanuit het perspectief van bewoners is er sprake van hoogwaardig openbaar vervoer (trein en metro) en zijn er veel verbindingen met de rest van de stad. Gedurende de hele dag is er een dienstregeling (ook 's avonds). In deze drukke binnenstedelijke gebieden wordt het autogebruik actief ontmoedigd door een lage maximumparkeernorm voor kantoren.

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op parkeren.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter is op 30 januari 2018 vastgesteld door het college van B&W en op 14 maart 2018 door de gemeenteraad. In dit beleid worden minimale normen gegeven voor fietsparkeerplaatsen bij diverse niet-woonfuncties, richtlijnen voor scooterparkeerplaatsen

voor scooters bij niet-woonfuncties en richtlijnen voor fietsparkeerplaatsen en scooterparkeerplaatsen bij woonfuncties.

In paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing wordt nader ingegaan op fietsparkeren.

5. Omgevingsaspecten

5.1. Verkeer en parkeren

Verkeer

In september 2020 is door Team Onderzoek & Kennis van de gemeente Amsterdam een verkeersstudie voor de ontwikkeling van blok 1 uitgevoerd (zie bijlage 2). In de verkeersstudie is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Amsterdam (VMA versie 3.1) en zijn 3 varianten onderzocht:

- Nulvariant: De huidige situatie met autonome groei voor 2030;
- Variant 1: De huidige verkeerssituatie met enkel de ontwikkeling van Blok 1 wat betreft arbeidsplaatsen, onderwijs en andere functies en parkeerplaatsen op blok 1 met autonome groei voor 2030. Dit betekent: geen veranderingen in het wegennet, OV-lijnen of parkeergelegenheid op straat ten opzichte van de huidige situatie;
- Variant 2: De ontwikkeling van Blok 1 met daarbij alle geplande aanpassingen in de verkeerssituatie (gebiedsontwikkeling, wegennet, OV, straatparkeren) met autonome groei voor 2030.

Uit het onderzoek is gebleken, dat het effect van de ontwikkeling van Blok 1 op het verkeer erg lokaal zal blijven. De ontwikkeling lijkt dus geen extra druk op toe- of afvoerwegen in de omgeving te veroorzaken.

De capaciteit van de kruispunten Seineweg/Basisweg en Radarweg/Basisweg in het gebied is voldoende. Eén richting op het kruispunt is overbelast. Dat is echter zowel met als zonder de ontwikkeling van Blok 1 het geval. Het extra verkeer wat door de ontwikkeling van enkel blok 1 zal worden aangetrokken lijkt geen significante extra druk op het wegennet en deze kruisingen te veroorzaken.

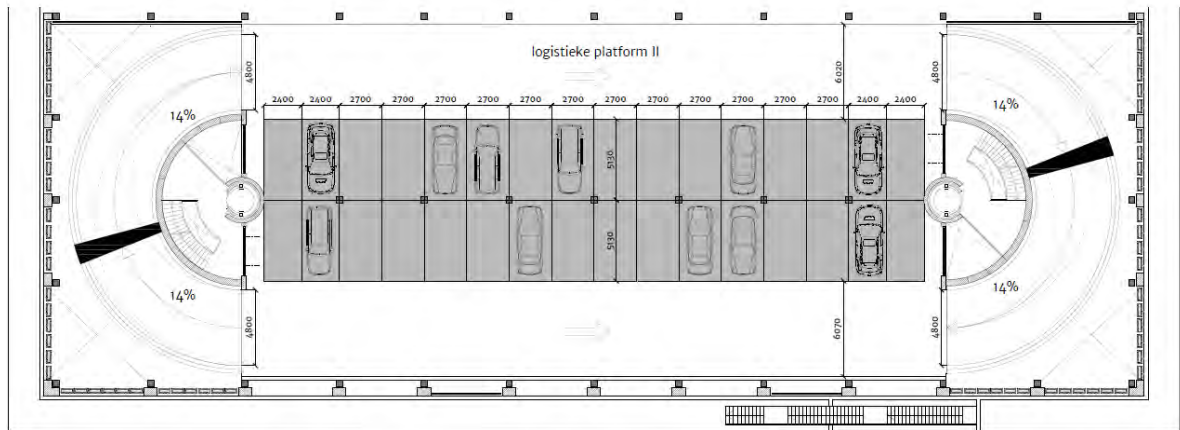
Door het modelmatig beperkte autoverkeer is het gebruik van andere modaliteiten enorm toegenomen. Zo zullen er naar schatting ruim 1.230 fietsritten per dag van het naar het gebied zijn en rond de 1.550 verplaatsingen die OV gebruiken. Bij de OV gebruikers kan echter nog wel voor fiets als laatste modaliteit gekozen worden (bijvoorbeeld met de fiets van station Sloterdijk). Deze verkeersdeelnemers zijn meegerekend als OV gebruikers. Het schetsontwerp openbare ruimte van de gemeente speelt in op de verandering naar meer voetgangers en fietsers in het gebied.

Parkeren

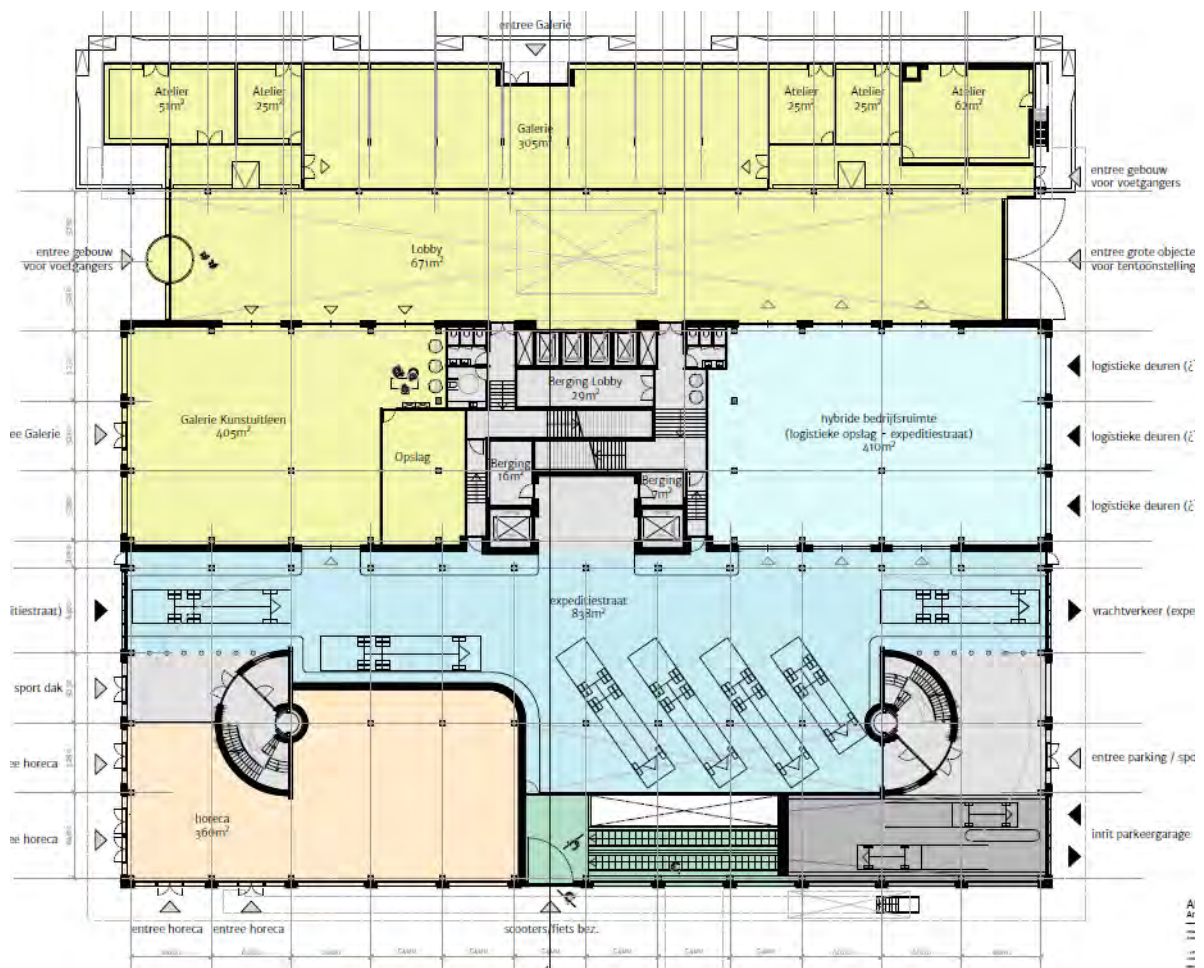
Parkeren auto

Parkeren maakt integraal onderdeel uit van het gebouwontwerp. Het plan voorziet in een 6-laagse parkeervoorziening vanaf de 1^e verdieping. Deze bevindt zich aan de zuidzijde van het gebouw. (zie

volgende afbeeldingen). De parkeergarage wordt ontsloten vanuit de Kastrupstraat aan de oostkant van het gebouw.



Afbeelding: parkeren in 6 bouwlagen, hier is als voorbeeld de 2^e verdieping weergegeven



Afbeelding: ontsluiting parkeergarages auto en fiets

Het bouwplan voorziet nu in maximaal 172 parkeerplaatsen, verspreidt over 6 bouwlagen (vanaf de 1^e verdieping).

Parkeerbehoefte auto

Het projectgebied bevindt zich op een B locatie, maar wordt veranderd in een A locatie. Hier geldt alleen een maximum parkeernorm voor kantoren. In voorliggende parkeerbalans is dan ook uitgegaan van een minimum norm van 0 parkeerplaatsen. Voor de overige functies zijn de minimum normen van het CROW (conform beleid) toegepast.

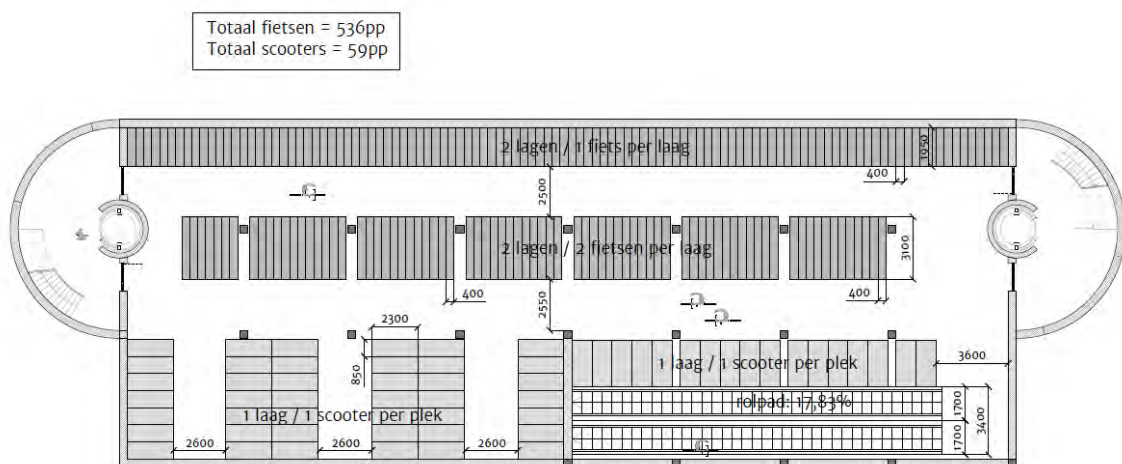
Functie	Omvang	P-norm	Aantal pp's
Hybride bedrijven	11.400 m ² bvo	0,9/100 m ²	min. 103
Horeca (Lunchroom/ restaurant/ koffiebar/ juicebar)	400 m ² bvo	4 of 8/100 m ²	min. 16
Cultuur	2.310 m ² bvo	2,1 /100 m ²	min. 49
Kantoor	11.375 m ² bvo	1/250 m ²	min. 0 en max. 46
Totaal			min 168 max. 214

Conclusie

Het plan gaat uit van een parkeergarage met maximaal 172 parkeerplaatsen. Hiermee worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om aan de minimale parkeerbehoefte te voldoen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bezoekers van de horeca kunnen tevens bezoekers zijn van de cultuurvoorzieningen of kunnen de kantoorbezoekers ook bezoekers van de horeca zijn. Daarnaast hebben niet alle functies de grootste parkeerbehoefte op hetzelfde moment van de dag/week. Voor de culturele functies is de parkeerbehoefte vooral in de avond en in het weekend het grootst, terwijl dat voor kantoren en bedrijven in de doordeweekse ochtend en middag is.

Parkeren fiets en scooters

Stallingen voor scooter- en fietsparkeren worden inpandig opgelost. In de kelderverdieping is er ruimte voor fiets- en scooterparkeren. Er wordt ruimte geboden voor 536 fietsen en 59 scooters.



Afbeelding: stalling voor fietsen en scooters in de kelder

Parkeerbehoefte fiets

De projectlocatie bevindt zich in een gebied met een gemiddeld fietsgebruik. Hier gelden de volgende normen:

Functie	Omvang	P-norm	Aantal pp's
Hybride bedrijven	11.400 m ² bvo	2/100 m ² bvo	228
Horeca(Lunchroom/ restaurant/ koffiebar/ juicebar)	400 m ² bvo	14/100 m ² bvo	56
Cultuur	2.310 m ² bvo	5,6/100 m ² bvo/	130
Kantoor	11.375 m ² bvo	2/ 100 m ² bvo	228
Totaal			642

Voor het beoogde programma zijn in eerste instantie 642 fietsplaatsen nodig. Er wordt nu voorzien in 536. Voor fietsen geldt hetzelfde als voor autoparkeren. Er is nog geen rekening gehouden met dubbelparkeren. Bezoekers van de horeca kunnen tevens bezoekers zijn van de cultuurvoorzieningen of kunnen de kantoorbezoekers ook bezoekers van de horeca zijn. Daarnaast zal de parkeerbehoefte voor de culturele functies vooral in de avond en in het weekend een groter parkeerbehoefte kennen, terwijl dat voor kantoren en bedrijven in de doordeweekse ochtend en middag is.

Parkeerbehoefte scooters

Functie	Omvang	P-norm	Aantal pp's
Hybride bedrijven	11.400 m ² bvo	0,25/100 m ² bvo*	29
Horeca(Lunchroom/ restaurant/ koffiebar/ juicebar)	400 m ² bvo	1/100 m ² bvo	4
Cultuur	2.310 m ² bvo	0,42/100 m ² bvo/	10
Kantoor	11.375 m ² bvo	0,25/100 m ² bvo	29
Totaal			72

** Het beleid kent geen norm voor bedrijven, zodat hier norm voor kantoren is gebruikt*

Er zijn minimaal 72 scooterparkeerplaatsen nodig. Ook hier geldt dat er nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik.

Conclusie

De geplande parkeergarage biedt voldoende ruimte om de benodigde fiets- en scooterplekken te realiseren.

5.2. Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten:

- a. Er is geen sprake van normoverschrijding ten gevolge van het project;
- b. Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering);
- c. Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit;
- d. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beide.

In oktober 2020 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} berekend ter plaatse van de projectlocatie.

Uit het onderzoek is gebleken, dat er geen sprake zal zijn van een overschrijding van grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De concentraties liggen ruimschoots beneden de grenswaarden uit bijlage II van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit project.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden.

Conclusie

Het project voorziet niet in gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit. Het besluit is voor dit project dan ook niet relevant.

Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

Conclusie

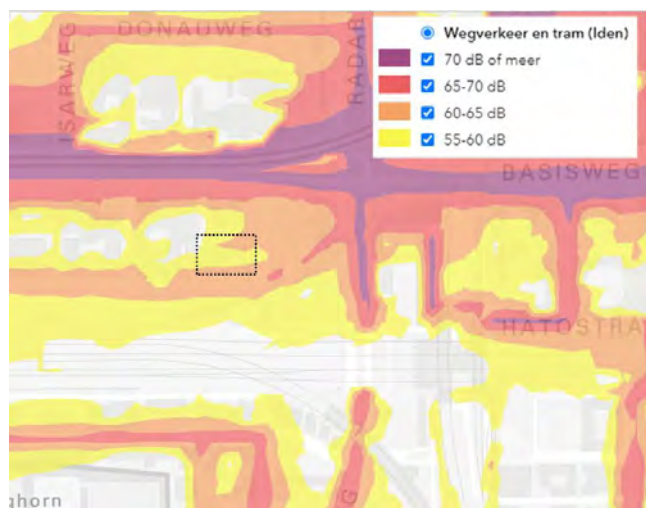
Het project voorziet niet in gevoelige functies, zoals hier bedoeld. De richtlijnen zijn dan ook voor dit project niet relevant.

5.3. Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van industrieterreinen, wegen of spoorwegen die op grond van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Het onderhavige project voorziet niet in geluidgevoelige bestemmingen, zodat een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder niet aan de orde is.

In het Bouwbesluit 2012 is de eis met betrekking tot de geluidwering van de gevel voor een kantoor- en bijeenkomstfunctie komen te vervallen. De verantwoordelijkheid voor het maken van een voldoende geluidsisolerende gevel is bij de marktpartijen gelegd. Voor de benodigde geluidwering is daarom uitgegaan van het behalen van benodigde prestaties conform de BREEAM-NL credit HEA 05 (onderdeel gevelgeluidwering). De bijbehorende eis is: $GA_k \geq \text{geluidsbelasting} - 35 \text{ dB}$, met een minimum van 23 dB.

In augustus 2021 is door onderzoeksbureau DGMR voor het eraanstaande gebouw aan de Rhoneweg 2 o.a. onderzocht of er sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau voor kantoren (zie bijlage 4). Hierbij is gebruik gemaakt van de geluidskaart van de gemeente Amsterdam (2018). Vanuit deze geluidskaarten is al een goede indruk te krijgen van de geluidsbelastingen (zie volgende afbeelding).



Afbeelding: geluidskaart Amsterdam (2018)

Aanvullend hierop is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarmee de geluidsbelasting in meer detail en op verschillende hoogtes inzichtelijk is gemaakt. In dit akoestisch onderzoek zijn de volgende geluidsbronnen meegenomen:

- Wegverkeer (*verkeersprognose Gemeente Amsterdam versie 3.5 voor 2040*)
- Radarweg
- Basisweg
- Rijkswegen (geluidregister Rijkswaterstaat)
- Cumulatief
- Railverkeer (*geluidregister ProRail*)
- Industrie (*rekenmodel provinciaal inpassingsplan – variant 4*)

De berekende (maximale) geluidsbelastingen op de gevel, vanuit het akoestisch model, zijn in de onderstaande tabel opgesomd. In bijlage 1 van het rapport zijn de complete geluidscontouren terug te vinden.

	Wegverkeer	Railverkeer	Industrie
Noord	52 dB	59 dB	65 dB(A)
Oost	64 dB	63 dB	65 dB(A)
Zuid	63 dB	65 dB	65 dB(A)
West	52 dB	61 dB	65 dB(A)

Tabel: Maximale geluidsbelasting op de gevel per oriëntatie per geluidsbron (**rood** = maatgevend).

Conform de BREEAM-NL eisen mag het maximaal toelaatbaar binnenniveau 35 dB bedragen (37 dB bij industriegeluid¹). Dit betekent dat er op enkele locaties een geluidwering gerealiseerd moet worden van 30 dB. Dit vergt geen uitzonderlijke geluidwerende maatregelen in de gevels, uitgaande van het toepassen van balansventilatie (dus geen toepassing van ventilatieroosters). In het plan is nu een geluidwerende gevel ter plaatse van de kantoren opgenomen.

Het voorafgaande is ook toepasbaar voor gebouw 2.

Er zijn reeds bedrijven tot en met categorie 3.2 toegestaan. Door het project zal dan ook geen sprake zijn van een negatief effect op objecten in de omgeving. Daarnaast bevinden zich hier ook geen gevoelige bestemmingen. Het nieuwe programma is goed inpasbaar op deze locatie het gaat niet om geluidsgevoelige functies. De beoogde functies maken ook geen gebruik van de geluidsruimte van het geluidverdeelplan Westpoort en hebben daarom hiermee geen raakvlak.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

¹ Voor industrielawaai mogen 2 dB minder strenge eisen worden gehanteerd. Uitgangspunt hierbij is een geluidsbelasting in de vorm van L_{den} in dB voor wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Voor industrielawaai dient uitgegaan te worden van de etmaalwaarde L_{etmaal} in dB(A).

5.4. Trillingen

De projectlocatie bevindt zich op korte afstand van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem/Zaandam/Houtrakpolder, en daarnaast liggen lokale goederenlijnen in de nabijheid van het onderzoeksgebied (minimaal circa 40 meter). Onderzoek naar trillingen vanwege het spoor is nodig. Gezien de beperkte afstand tot het spoor kan trillingshinder als gevolg van treinverkeer niet op voorhand worden uitgesloten. In september 2020 is daarom door onderzoeksbureau We-Boost Data een onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd (zie bijlage 5).

Uit het onderzoek is gebleken, dat er voor gebouw 2 geen sprake is van trillingshinder. Er wordt voldaan aan de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn.

Conclusie

Dit onderwerp vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.5. Externe veiligheid

Voor ruimtelijke projecten in de nabijheid van opslag of langs routes van gevaarlijke stoffen moet onderzoek gedaan worden naar externe veiligheid. Externe veiligheid beschrijft de kans dat personen in de omgeving van een activiteit met gevaarlijke stoffen slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen. Dit kan zowel een transportroute als een inrichting betreffen. De wetgeving voor externe veiligheid rondom inrichtingen staat beschreven in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de wetgeving externe veiligheid langs transportroutes in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Daarnaast is er nog het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid externe veiligheid is gericht op een verantwoorde situering van activiteiten waarbij ongevallen met effecten op de omgeving niet kunnen worden uitgesloten.

De omvang van de gevaren voor de omgeving wordt uitgedrukt met twee risicobegrippen: plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Voor de mate van aanvaardbaarheid van deze risico's zijn in het Bevi, Bevt en Bevb normen en richtwaarden vastgesteld.

Onder het plaatsgebonden risico (PR) wordt verstaan: de kans per jaar op het overlijden van een fictief persoon op een vaste locatie ten gevolge van een ongeval. Het PR met een bepaalde waarde kan rond een inrichting of een vervoersas als lijn op de kaart worden weergegeven, de zogenoemde risicocontour. Voor het plaatsgebonden risico bij zo'n contour geldt een grenswaarde: in een nieuwe situatie mag een kwetsbaar object, zoals bijvoorbeeld het voorgenomen gebouw, niet binnen een 10^{-6} /jaar-contour liggen (10^{-6} /jaar is een verkorte schrijfwijze voor eens per miljoen jaar, vandaar het jargon '10 min 6' voor de kans 1/1.000.000 jaar). Voor beperkt kwetsbare objecten geldt ook de waarde van 10^{-6} /jaar, maar nu met de status van richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag gemotiveerd kan afwijken.

Het groepsrisico (GR) is gedefinieerd als de cumulatieve kans per jaar, dat een groep van tien of meer personen dodelijk slachtoffer is van een ongeval. Zowel de bronkant (inrichtingen met gevaarlijke stoffen of vervoer van gevaarlijke stoffen), als de blootgestelde kant (personen in de omgeving) bepalen de hoogte van het groepsrisico. Dit is één van de resultaten voor de

rampenbestrijding, waarbij vastgesteld wordt of de voorgenomen activiteit nog wel past binnen de beschikbare operationele prestatie van hulpverleningsdiensten. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde, die het bevoegd gezag gebruikt bij de motivering van de groepsrisicohoogte.

Het Amsterdamse beleid schrijft voor dat het groepsrisico in beginsel onder de oriënterende waarde blijft (= 1). Dat kan door de kans op een ramp te verkleinen en/of het aantal personen in het invloedsgebied te beperken. De aanvaardbaarheid van het resterende groepsrisico dient de gemeente te verantwoorden.

Onderzoek externe veiligheid

Op 1 juli 2022 is door onderzoeksbureau DGMR voor blok 1 een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd (zie bijlage 6). Uit het onderzoek is gebleken, dat zich in de directe omgeving van de projectlocatie de volgende risicobronnen bevinden:

- Transport van geklasseerde stoffen over het spoortraject Singelgracht – Aziëhaven.
- Transport van geklasseerde stoffen over de Basisweg.
- Hogedruk aardgasleidingen A-553-01 en W-534-08.

Voor deze risicobronnen is het risico overal lager dan 10^{-6} /jaar, zodat voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico.

Het groepsrisico van het transport over de spoorlijn Singelgracht – Aziëhaven is in de autonome ontwikkeling 0,049 keer de oriëntatiewaarde en blijft bij realisatie van gebouw 2 en van blok 1 gelijk.

Het groepsrisico van het transport over de Basisweg is bij autonome ontwikkeling 0,37 keer de oriëntatiewaarde, neemt toe naar 0,46 keer de oriëntatiewaarde bij realisatie van gebouw 2 en neemt toe naar 0,57 keer de oriëntatiewaarde bij realisatie van blok 1.

Voor het groepsrisico van hogedruk aardgasleidingen A-553-01 en W-534-08 hebben we diverse maatregelen uitgerekend. De resultaten staan uitgewerkt in onderstaande tabellen.

Tabel: verandering groepsrisico buisleiding A-553-01 per type maatregel

Maatregel	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Realisatie gebouw 2	Realisatie blok 1	Doorkijk Sloterdijk II
Geen maatregelen	0,054	0,082	0,329	0,332	1,077
1.500 m strikte begeleiding graafwerkzaamheden	0,021	0,033	0,132	0,133	0,431

Tabel: verandering groepsrisico buisleiding W-534 per type maatregel

Maatregel	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling	Realisatie gebouw 2	Realisatie blok 1	Doorkijk Sloterdijk II
Geen maatregelen	2,306	4,46	4,47	6,14	6,461
1.500 m strikte begeleiding graafwerkzaamheden	1,155	1,804	1,806	2,466	2,600
650 m beschermplaten en waarschuwinglint	0,960	0,968	0,968	0,968	0,976
950 m beschermplaten en waarschuwinglint	0,610	0,617	0,617	0,617	0,626
1.500 m strikte begeleiding graafwerkzaamheden en graafverbod 500 m	0,863	0,873	0,873	0,881	1,148
1500 m strikte begeleiding graafwerkzaamheden en graafverbod 1.000 m	0,508	0,519	0,519	0,527	0,539

Het groepsrisico voor Brzo-bedrijven Sonneborn en Caldic en voor het transport over de A10 is vanwege de grote afstand tot deze risicobronnen niet kwantitatief bepaald, maar moet wel worden verantwoord. Op voorhand is duidelijk dat het groepsrisico van Sonneborn en Caldic laag is en laag blijft en dat de voorgenomen ontwikkeling verwaarloosbaar bijdraagt aan het groepsrisico van de A10.

De A5 ter plaatse van de planlocatie is niet als externe risicobron beschouwd. Verkeer over dit traject kan de snelweg niet meer verlaten voor de Coentunnel. Vanwege het tunnelverbod voor gevaarlijke stoffen, kunnen zij ook niet langs de planlocatie over de A5 rijden en is hier geen sprake van een transportroute voor geklasseerde stoffen.

Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project, wél is een verantwoording van het groepsrisico door het bevoegd gezag noodzakelijk (zie vervolg).

Verantwoording groepsrisico

Voor de verantwoording van het groepsrisico heeft DGMR in hoofdstuk 5 van zijn rapport een aanzet gemaakt. De gemeente Amsterdam kan deze aanzet overnemen als zij hiermee instemt. De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft adviesrecht ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in geval van een calamiteit.

Bestrijding van een ramp

Het plangebied is voor hulpvoertuigen zowel vanaf de oostzijde als de westzijde te bereiken. Vanaf de zuidzijde kan het spoor een barrière vormen. Daarnaast kan een calamiteit op de Basisweg of als gevolg van de buisleiding tot een verkeerschaos leiden, waardoor hulpdiensten de planlocatie alsnog moeilijk kunnen bereiken.

De voorgenomen ontwikkeling betreft zelf geen externe risicobron. Ook leidt de realisatie van het plan niet tot een mindere bereikbaarheid en daarmee mindere bestrijdbaarheid van een calamiteit op het spoor, de Basisweg of een buisleiding ten opzichte van de huidige situatie.

Zelfredzaamheid

Gebouw 2 wordt gebruikt als kantoor, hybride bedrijfsruimte, cultuur en voor horeca. Deze functies zijn niet specifiek bedoeld voor minder zelfredzame personen. Minder zelfredzame individuen zijn niet uitgesloten, zoals kantoormedewerkers of bezoekers van cultuur of horeca.

Om de zelfredzaamheid van aanwezigen in het gebied te optimaliseren worden de volgende maatregelen genomen:

- Het gebouw is snel te ontruimen in geval van nood. Er is een BHV-organisatie aanwezig die deze ontruiming faciliteert. Het gebouw krijgt een ontruimingsinstallatie met gesproken woord, zodat de BHV-organisatie en andere hulpverleners ook veiligheidsinstructies kunnen geven aan aanwezigen in het pand.
- Vanuit het gebouw zijn er meerdere vluchtroutes, zodat altijd van de bron af kan worden gevlucht in de situaties dat het gebouw geen bescherming kan bieden.

- Ten aanzien van een gifwolk kan de BHV-organisatie de ventilatie uitschakelen via het gebouwbeheersysteem. Daardoor is men binnen beschermd tegen een eventuele gifwolk vanaf een transportroute of uit het industriegebied.

Voor dit gebouw worden geen aanvullende bouwkundige maatregelen genomen om brandoverslag te voorkomen. Het pand staat niet in een plasbrandaandachtsgebied, zodat deze maatregelen niet verplicht zijn. Het pand staat wel in een brandaandachtsgebied zoals dat wordt gesteld in het Besluit kwaliteit leefomgeving, maar vanwege het voorgestelde graafverbod is de kans op een brand door de gasleidingen nabij het pand zeer klein. Aanvullende brandwerende maatregelen aan de gevels zijn daarom buitenproportioneel. Ten aanzien van de spoorlijn en de meest kritische buisleiding W-534-08 wordt gebouw 2 bovendien grotendeels afgeschermd door gebouw 3 dat tussen gebouw 2 en deze risicobronnen komt te staan.

Bronmaatregelen inrichting

Formeel moet men bij een ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een risicobedrijf bronmaatregelen afwegen. Gezien het lage groepsrisico en de kleine bijdrage van Blok 1 aan dit risico lijken bronmaatregelen voor Sonneborn en Caldic in dit geval niet nodig om tot een acceptabel groepsrisico te komen.

Voor de hogedruk aardgasleidingen zijn de effecten van strikte begeleiding van graafwerkzaamheden, beschermplaten met waarschuwingslint en van een graafverbod inzichtelijk gemaakt. Voor leiding A-553-01 volstaat strikte begeleiding van graafwerkzaamheden om het groepsrisico bij de voorgenomen ontwikkelingen onder de oriëntatiewaarde te houden. Voor leiding W-534-08 is al sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en zijn beschermplaten en waarschuwingslint of een graafverbod nodig om het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde te krijgen. De keuze en uitvoering van deze maatregelen is een afweging van de gemeente Amsterdam en de leidingbeheerder.

Ruimtelijke alternatieven

De voorgenomen indeling van het plangebied maakt deel uit van de herontwikkeling van Sloterdijk II als geheel. Inherent aan deze ontwikkeling van Sloterdijk II en vanwege de goede OV-bereikbaarheid van deze locatie in het bijzonder is een plan met veel aanwezigen op deze locatie aantrekkelijk.

Blok 1 is aan meerdere kanten omgeven door externe risicobronnen. Een alternatieve inrichting van blok 1 zou leiden tot meer personen aan de ene kant van het blok en minder personen aan de andere kant. Daarmee neemt het groepsrisico van bijvoorbeeld de Basisweg toe en dat van de gasleidingen af of andersom.

Aanvulling vanuit Amsterdams beleid

De gemeente Amsterdam heeft een eigen beleid vastgesteld in het uitvoeringskader externe veiligheid². De gemeente hanteert als uitgangspunt dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Daarnaast is het conform dit beleid niet wenselijk om objecten voor minder zelfredzame groepen, zoals kinderen, ouderen en zieken dichtbij risicobronnen te realiseren.

De voorgenomen ontwikkeling leidt – mits een deel van het leidingtraject wordt afgedekt met beschermplaten of een graafverbod wordt vastgesteld – niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Ook is het gebouw niet bedoeld voor groepen minder zelfredzame personen. De planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van Sonneborn en Caldic, maar buiten de 100% letaliteitsafstand. Een dergelijke ontwikkeling is vanuit het Amsterdamse beleid in principe aanvaardbaar.

De voorgenomen ontwikkeling leidt – mits mitigerende maatregelen worden vastgesteld – niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Ook is het gebouw niet bedoeld voor groepen minder zelfredzame personen.

De planlocatie ligt binnen het invloedsgebied van Sonneborn en Caldic, maar buiten de 100% letaliteitsafstand. Een dergelijke ontwikkeling is vanuit het Amsterdamse beleid in principe aanvaardbaar.

De planlocatie ligt tussen 100 en 200 meter van het spoor. Op deze afstand zijn ontwikkelingen vanuit het Amsterdamse beleid in principe aanvaardbaar.

Langs een weg die niet onder het Basisnet valt, gelden in principe geen beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De locatie ligt op meer dan 200 meter van de A10. Op deze afstand van een Basisnetroute zijn ontwikkelingen in beginsel aanvaardbaar. Het Amsterdamse beleid ziet de A5 wel als een risicobron. In het beleid staat daarbij wel aangegeven objecten voor minder zelfredzame personen niet zijn toegestaan. Dat is hier niet het geval.

De planlocatie ligt op 20 meter van hogedruk aardgasleiding A-553-01 en daarmee binnen de 100% letaliteitsafstand. Het gaat echter niet om een object voor beperkt redzame personen en het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde.

² Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam, d.d. 14 mei 2012 Dossiernummer ZD 3340

Advies Veiligheidsregio

De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland heeft op 9 mei 2022 advies uitgebracht met betrekking tot de aanvraag van de omgevingsvergunning voor gebouw 2 (zie bijlage 7). In dit advies stelt de veiligheidsregio de volgende maatregelen voor om risico's te beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid te kunnen vergroten:

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en toereikende bluswatervoorzieningen realiseren;
- Een goede ontsluiting van het plangebied realiseren waarbij van de verschillende risicobronnen af kan worden gevlucht;
- Ontvluchtingsmogelijkheden (vluchtroutes en nooduitgangen) vanuit gebouwen in het plangebied realiseren die van de verschillende risicobronnen af zijn gericht;
- Het gebouw voorzien van afsluitbare ventilatie waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt (in geval van een ongeval met een giftige stof). Dit is een standaard Bouwbesluit eis bij nieuwbouw;
- Bij het ontwerp van het gebouw en de te maken keuzes voor bijvoorbeeld materiaaltoepassing en/of uitvoering van de gevels/ dak rekening houden met de warmtestralings-/ overdrukeffecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen.
- Een graafverbod ter plaatse van de nabij het plangebied/ gebouw gelegen aardgasleidingen;
- Of het afdekken van de aardgasleidingen met een waarschuwingslint;
- Bij werkzaamheden aan de aardgastransportleiding in de buurt van het plangebied/ gebouw geen of zo weinig mogelijk personen op de locatie aanwezig later zijn;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor de aanwezigen in het plangebied/ gebouw met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten;
- Inrichten van een voorbereide en geoefende noodorganisatie in het gebouw.

In de volgende tabel staat hoe de adviezen van de veiligheidsregio in het plan zijn verwerkt.

Tabel: verwerking voorgestelde maatregelen veiligheidsregio

Maatregel	Verwerking
Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en toereikende bluswatervoorzieningen realiseren	Gebouw 2 is benaderbaar via de Basisweg en de Kastrupstraat. In de nabijheid van het gebouw zullen twee opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen in de openbare ruimte worden voorzien: één aan de noordzijde (Basisweg) en één aan de oostzijde (Kastrupstraat). Het is daarnaast voor hulpverleningsvoertuigen ook mogelijk om de expeditiestraat aan de westzijde van gebouw 2 in te rijden en daar in geval van nood te parkeren. De expeditiestraat is toegankelijk voor vrachtverkeer en heeft daarmee ook voldoende afmeting voor hulpverleningsvoertuigen. Voor gebouw 2, en meer in algemene zin de ontwikkeling van blok 1, wordt gezorgd voor toereikende bluswatervoorzieningen. De eindverantwoordelijkheid voor (openbare) bluswatervoorziening en bereikbaarheid ligt bij de gemeente.
Een goede ontsluiting van het plangebied realiseren.	Het plangebied en het gebouw is in alle richtingen via de (semi) openbare ruimte vrij te benaderen en te ontvluchten.
Goede ontvluchtingsmogelijkheden van het gebouw realiseren	In het noordelijk deel van gebouw 2 (kantoren, bedrijvigheid, etc.) is centraal in het gebouw een trappenhuis aanwezig. Dit trappenhuis ontsluit via de begane grond naar de uitgangen aan de west- en oostzijde van het gebouw. In het zuidelijk deel van het gebouw (parkeergarage) worden twee trappenhuisen gerealiseerd. Deze trappenhuisen ontsluiten eveneens via de begane grond naar een uitgang. De vluchtroutes via de trappenhuisen zijn 60 minuten brand- en rookwerende afgeschermd vluchtroutes. Aan de zuidzijde van het gebouw bevindt zich een (open) trap vanaf het dak van de parkeergarage naar het maaiveld.
Het gebouw voorzien van afsluitbare ventilatie	Conform het Bouwbesluit is het gebouw voorzien van een centraal bedienbaar ventilatiesysteem dat bij een calamiteit (bijvoorbeeld gifwolk) afgesloten kan worden. De hiervoor opgeleide BHV-organisatie kan hiermee de toevoer van buitenlucht stopzetten.
Materiaalkeuzes van het gebouw	De gevels van het pand zijn naast (doorvalveilig) glas vervaardigd van materialen die conform het Bouwbesluit voldoen aan brandklasse A en B (beton, staal, aluminium kozijnen). Aanvullende maatregelen om brandoverslag van een externe brand te voorkomen worden niet getroffen.
Maatregelen buisleiding	Als mitigerende maatregel voor de hogedrukgasleiding gaat de gemeente Amsterdam het leidingtraject van buisleiding W-534-08 zoals weergegeven in figuur 8 van dit rapport afdekken met beschermplaten. Als voorwaarde aan de omgevingsvergunning wordt een voorschrift opgenomen dat gebouw 2 pas in gebruik mag worden genomen op het moment dat deze maatregel getroffen is. Aanvullend op deze voornoemde maatregel kan er aangestuurd worden op het uitvoeren van (onvermijdelijke) graafwerkzaamheden in de nabijheid van de hogedrukgasleiding buiten kantooruren, zoals 's avonds of in het weekend. Gebouw 2 (hoofdzakelijk kantoor/bedrijven) staat dan net als de meeste andere gebouwen in de omgeving grotendeels leeg. Graafwerkzaamheden zijn de belangrijkste oorzaak van ongevallen met hogedruk aardgasleidingen. Mocht bij deze graafwerkzaamheden iets mis gaan, zijn in de omgeving relatief weinig personen aanwezig die slachtoffer kunnen worden.
Voorlichting en risicocommunicatie voor aanwezigen	De BHV-organisatie zal opgeleid worden hoe te handelen bij externe calamiteiten. Het gebouw wordt voorzien van een type B ontruimingsinstallatie. Wanneer het alarm afgaat, moeten de aanwezigen het pand verlaten. Huurders van het pand worden bij tekenen van het huurcontract gewezen op de externe risico's.
Inrichten van een voorbereide en geëfende noodorganisatie	De BHV-organisatie zal opgeleid worden hoe te handelen bij externe calamiteiten.
Schuilmogelijkheden in het gebouw	In het geval van een externe calamiteit (bijvoorbeeld fakkelbrand) kan men het gebouw via één van de afgeschermd vluchtroutes ontvluchten en het gebouw aan de luwe zijde (van de risicobron af) verlaten. Deze trappenhuisen zijn 60 minuten brand- en rookwerend. Het gehele gebouw wordt voorzien van een sprinklerinstallatie. Dit biedt bescherming voor aanwezigen bij (beginnende) brand.
Voorschriftengebieden Omgevingswet	De locatie ligt binnen het brandaandachtsgebied van beide hogedrukaardgasleidingen en mogelijk binnen het explosieaandachtsgebied van het spoor. Omdat het gebouw geen zeer kwetsbaar object is, zijn de bouwkundige voorschriften niet van rechtswege verplicht. De gemeente Amsterdam heeft de mogelijkheid om alsnog een voorschriftengebied aan te wijzen. Wij raden af om dat in dit geval te doen vanwege de zeer kleine ongevalsrisico's. Bij afdekking van leiding W-534-08 ligt het gebouw buiten de 10⁸/jaar contour. Bij leiding A-553-01 en het transport over het spoor is dit zonder meer het geval. De investeringen in brandwerende maatregelen wegen bij deze lage risico's niet meer op tegen de verdere risicoreductie.

Aandachtsgebieden

Gebouw 2 ligt alleen in het brandaandachtsgebied van de gasleidingen. De gemeente Amsterdam kan voor dit brandaandachtsgebied een brandvoorschriftgebied vaststellen. In dat geval zijn aanvullende brandwerende maatregelen verplicht.

Wanneer het graafverbod wordt vastgelegd is de kans op een brand sterk gereduceerd en zijn aanvullende brandwerende maatregelen aan dit gebouw en andere gebouwen langs dit traject naar onze mening niet nodig.

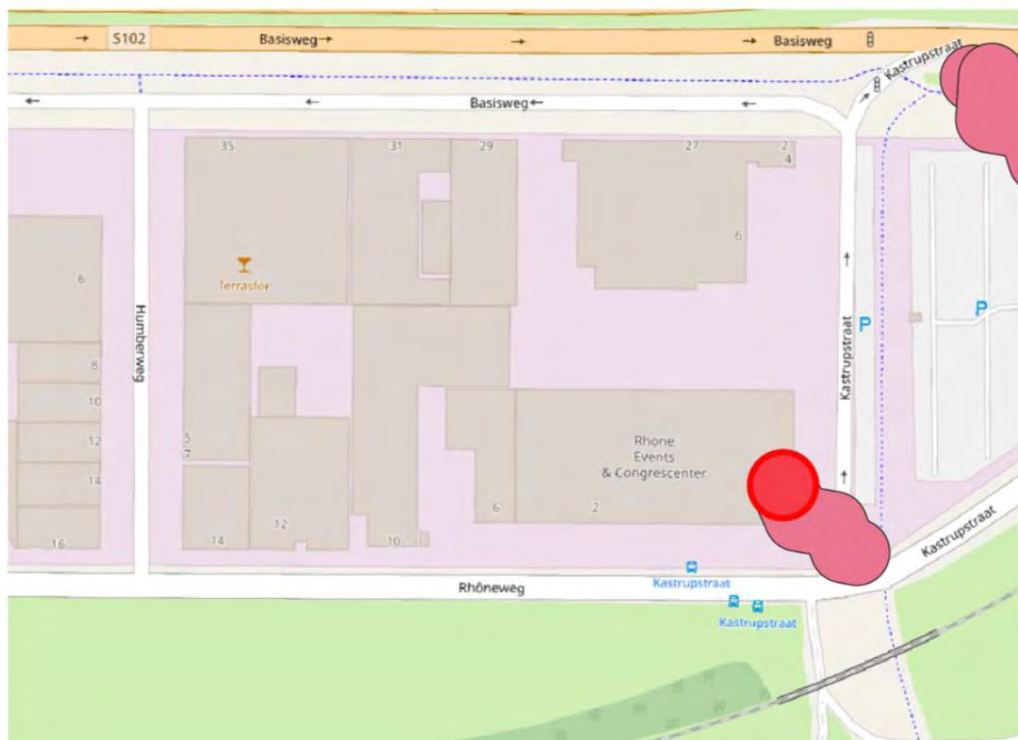
Gebouw 2 ligt niet in een explosieaandachtsgebied. Deze EAG's zijn nog niet vastgesteld voor transportroutes, maar voor de nabijgelegen spoorlijn en snelwegen zijn de vervoersintensiteiten zo laag dat een explosieaandachtsgebied niet in lijn van de verwachting ligt.

5.6. Explosieven

Gemeente Amsterdam heeft in 2015 een gemeente breed vooronderzoek naar explosieven laten uitvoeren. Dit gemeente brede vooronderzoek CE is opgesteld door Bombs Away B.V. en Armaex met kenmerk 15P046 CE-Bodembelastingkaart gemeente Amsterdam definitief rapport, d.d. 31 oktober 2018. Hierin is geconcludeerd dat voor een gedeelte van de projectlocatie Blok 1 Sloterdijk een verhoogde kans bestaat op het aantreffen van CE uit de Tweede Wereldoorlog. Hierdoor is het noodzakelijk om aanvullend onderzoek uit te voeren.

Het gaat om de volgende twee verdachte gebieden:

- Verdacht gebied VGM_069 (mitrailleurstelling)
- Verdacht gebied VGL_012 (loopgraaf)



Afbeelding: verdachte locatie met eventueel aanwezige explosieven

In september 2020 is door onderzoeksbureau Bombs Away een aanvullend onderzoek naar de verdachte locatie uitgevoerd (zie bijlage 8).

Niet grondroerende en Grondroerende werkzaamheden in de ophooglaag

Op grond van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat werkzaamheden waarbij de grond niet wordt geroerd, zoals het slopen van bebouwing, niet van invloed zijn op mogelijk aanwezige conventionele explosieven (CE). Dit geldt ook voor werkzaamheden in de naoorlogs opgebrachte grond. Deze werkzaamheden kunnen regulier zonder aanvullende opsporingswerkzaamheden worden uitgevoerd.

Grondroerende werkzaamheden binnen verdacht gebied

Werkzaamheden waarbij de grond wel wordt geroerd, zoals heiwerkzaamheden en gestuurde boringen zijn wél van invloed op mogelijk aanwezige CE. Echter de grondkolom van circa 4 meter is ruim voldoende om eventuele scherven op te vangen, er wordt op het maaiveld geen uitwerking (scherven) verwacht. Het is wel mogelijk dat er (lichte) materiele schade kan optreden. Indien er grond wordt afgegraven (tot 2,25 meter boven het verdachte gebied of dieper) en er werkzaamheden in het verdachte gebied gaan plaatsvinden dienen er voorafgaand opsporingswerkzaamheden te worden uitgevoerd.

Opsporing CE

Middels oppervlakedetectie kan de locatie tot ongeveer 4 meter -mv worden gedetecteerd. Er zal dus eerst minimaal 2 meter moeten worden afgegraven voordat de detectie kan worden uitgevoerd. Indien er opsporingswerkzaamheden worden uitgevoerd is de gemeente waarbinnen de opsporingswerkzaamheden plaatsvinden het bevoegd gezag wat betreft de openbare orde en de veiligheid ten aanzien van het opsporingsproces van de CE. Deze opsporingswerkzaamheden dienen uitgevoerd te worden door een WSCS-OCE gecertificeerd bedrijf.

Alvorens er wordt gestart met opsporing dient er een projectplan OCE te worden opgesteld. Met het indienen van het projectplan OCE informeert het opsporingsbedrijf de gemeente/het bevoegd gezag openbare orde en veiligheid over de aanstaande opsporing. Hierbij is er een verschil inzake projectplannen voor detectie en projectplannen voor het gehele opsporingstraject:

- Voor projectplannen voor uitsluitend het detectie-onderzoek wordt het bevoegd gezag geïnformeerd en dient het projectplan te zijn ondertekend voor gezien door de opdrachtgever.
- Voor projectplannen voor het gehele opsporingstraject (o.a. detectie en benaderen van objecten) dient er goedkeuring middels een handtekening van het bevoegd gezag openbare orde en veiligheid van de betreffende gemeente en van de opdrachtgever te worden verkregen. De opsporingswerkzaamheden mogen dan pas aanvangen na goedkeuring van het projectplan OCE door het bevoegd gezag van openbare orde en veiligheid.

Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.7. Bodem

In oktober 2020 door onderzoeksbureau TAUW een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor geheel blok 1 (zie bijlage 9). Bij gebouw 2 zijn maximaal lichte verontreinigingen aangetoond en zijn bij de voormalige watergangen geen afwijkende bodemlagen waargenomen. De milieuhygiënische kwaliteit van de grond rond de locatie van gebouw 2 aan de Kastrupstraat 2 vormt dus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. Aanbevolen wordt om na de sloop van de huidige bebouwing nog aanvullend onderzoek uit te voeren.

Conclusie

De milieuhygiënische kwaliteit van de grond rond de locatie van gebouw 2 vormt dus geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. Na sloop van de huidige opstallen volgt nog onderzoek voor de dan vrijgekomen locatie waar gebouw 2 komt te staan. In het kader van de aanvraag voor gebouw 3 aan de Rhoneweg 2 is de omgevingsdienst akkoord gegaan met deze aanpak. Er kan dan ook ervan uitgegaan worden dat deze aanpak ook hier akkoord zal zijn.

5.8. Water

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak. Op 25 maart 2022 heeft de gemeente Amsterdam het Omgevingsprogramma Riolering (OPR) 2022-2027 vastgesteld. OPR is een concretisering van de Omgevingsvisie op het gebied van de gemeentelijke taken voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. Tegelijkertijd biedt het onderbouwing van het tarief voor de rioolheffing.

Keur

Voor de projectlocatie is de keur van het Waterschap AGV uit 2019 van toepassing. Zonder watervergunning zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Tevens worden in de keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water, meldplicht en meetplicht aangegeven. Een aanvraag watervergunning kan bij Waternet worden ingediend.

Watercompensatie

Het projectgebied is in de huidige situatie reeds volledig bebouwd of verhard. Er is dan ook geen sprake van een toename aan verharding die in aanmerking komt voor compensatie.

Grondwater

De voorgenomen ontwikkeling omvat een kelder die groter is dan 300 m². Volgens het beleid voor grondwaterneutrale kelders en het parapluplan Grondwaterneutrale Kelders valt deze kelder daarmee onder de regelgeving voor grotere kelders. Onder grondwaterneutraal bouwen van kelders wordt verstaan: het bouwen van een kelder waarbij de stand en stroming van het grondwater buiten het perceel waarop de kelder is geprojecteerd niet of nauwelijks veranderen, waar mogelijk zal verbeteren, en geen negatieve grondwatereffecten optreden. Tot negatieve effecten worden in ieder geval gerekend risico's op opbarsten van de deklaag, welvorming, grondwateroverlast en grondwateronderlast. Hiervoor is door Aveco de Bondt BV een geohydrologische rapportage opgesteld (zie bijlage 11).

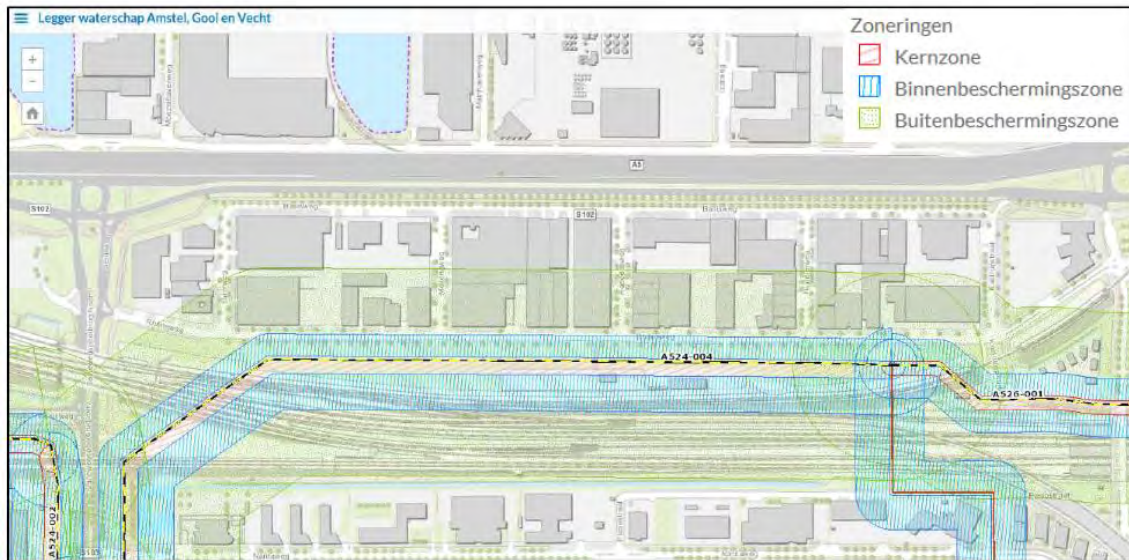
Om het effect van de voorgenomen plannen inzichtelijk te maken is in het geohydrologisch onderzoek met verschillende klimaatscenario's gerekend:

- Huidige situatie (stationair, gemiddelde grondwaterstand)
- Wh2050 (stationair, toename neerslag met 17% t.o.v. huidige situatie)

Uit de berekening is naar voren gekomen dat er geen significante (> 5 cm) verhoging/verlaging van de freatische grondwaterstand zal plaatsvinden onder invloed van de voorgenomen ontwikkelingen.

Waterkering

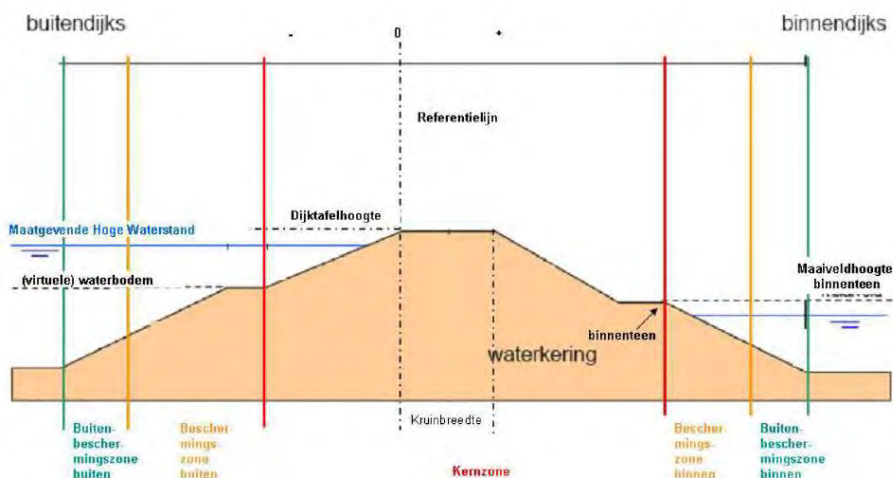
Het zuidelijke deel van het projectgebied valt binnen de buitenbeschermingszone van een primaire waterkering. Het is een primaire waterkering die deel uitmaakt van dijkkring 14 en het achterliggende gebied (het gebied ten zuiden van de kering) beschermt tegen overstroming vanuit de Noordzeekanaalboezem. Deze zone is in het bestemmingsplan voorzien van de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering en prevaleert ten opzichte van de dubbelbestemming Leiding – Water en ten slotte de bestemming Bedrijf. De dubbelbestemmingen leggen geen directe bouw- en aanlegbeperkingen in het projectgebied op. Wel dient te allen tijde met de belangen van deze bestemmingen rekening te worden gehouden bij de planontwikkeling.



Afbeelding: zonering waterkering

De kruinhoogte van de kering is NAP +2,0 meter en de kruinbreedte is 5 meter. Het profiel van vrije ruimte, de ophoogbaarheid van de waterkering in de toekomst, is 0,5 meter. De waterkering is fysiek zichtbaar als een verhoging in het maaiveld tot circa NAP +2,2 meter. De waterkering is in 1968 aangelegd en bestaat uit een zandkern. Het theoretisch profiel van de kering loopt onder de grond verder. In volgende afbeelding is dit schematisch weergegeven, waarbij de noordzijde van de waterkering de buitendijkse zijde is.

In de binnen- en buitenbeschermingszones van de kering gelden de beperkingen van de Keur AGV. Zo mag er onder meer in het profiel van de kering niet gegraven worden, mogen er geen ondergrondse bouwwerken in het profiel komen, mogen de erosie- en explosiekraters van kabels en leidingen niet tot in het profiel reiken, en dient de ontgrondingskuil van een omgewaaide boom buiten het profiel te blijven. De ontwikkeling van Blok 1 vindt daarom in goed overleg met Waternet plaats.



Afbeelding: schematische weergave waterkering

Daarnaast loopt aan de oostrand van het projectgebied een waterleiding door het gebied. Ook hierover lopen gesprekken met Waternet.

Watertoets

Er is een watertoets gedaan voor blok 1 van Sloterdijk II-zuid inclusief zijn omgeving (zie bijlage 10). Dit is een uitwerking van het wateradvies Sloterdijk II-Zuid dat was verricht voor de Investeringsnota. De wateraspecten oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en waterveiligheid zijn in hun samenhang beschouwd en besproken met Waternet. Voor gebouw 2 zijn de volgende punten relevant:

Oppervlaktewater

Binnen de projectlocatie bevindt zich geen oppervlaktewater. De locatie is in de huidige situatie volledig verhard. Het project voorziet onder andere in het vergroenen van de buitenruimte (en daken), wat een positief effect op de waterhuishouding zal hebben.

Grondwater

De gehanteerde ontwateringsnorm (grondwaterstand ten opzichte van maaiveld) is 90 cm. Deze ontwatering is nodig om wateroverlast te voorkomen, te zorgen voor goed groeiende bomen, wegenschades te voorkomen en klimaatadaptief te zijn (infiltratie van hemelwater).

De toekomstige maaiveldhoogte aan de kavelgrenzen (rooilijn) wordt verhoogd en komt naar verwachting op NAP +1,45 meter te liggen. Het vloerpeil van de gebouwen moet dan boven NAP +1,45 m worden aangelegd terwijl de terreinen en binnenstraat op blok 1 daarop aan dienen te sluiten. Dat is circa 0,4 à 0,5 m hoger dan het huidige maaiveld. In feite wordt NAP +1,45 meter naar verwachting de nieuwe gebiedshoogte van heel Sloterdijk II-zuid en dus ook van gebouw 2. Om aan de ontwateringsnorm te voldoen wordt een deel van het hemelwater geïnfiltreerd en een deel afgevoerd via riolen. Het systeem zal een combinatie zijn van riolen, kolkloze verharde oppervlakken en infiltratievoorzieningen. Voor de kavel van gebouw 2 geldt hetzelfde. De kaveleigenaren krijgen vanuit hemelwater de opgave om 60 mm neerslag vast te houden. In de SOK-afspraken is vastgelegd dat "de capaciteit voor de hemelwaterberging op de kavel is 60 mm/uur. Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm /uur".

Zoals eerder beschreven is uit de uitgevoerde geohydrologische berekening gebleken dat geen significante (> 5 cm) verhoging/verlaging van de freatische grondwaterstand zal plaatsvinden onder invloed van de voorgenomen ontwikkelingen. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

Hemelwater

Het kavel en het gebouw hebben de capaciteit om hemelwaterberging van 60 mm/uur op te vangen. Hemelwater wordt in minimaal 24 uur afgevoerd met een constant debiet (ca. 2,5 mm /uur) Dit punt is onderdeel van de vastgestelde SOK-afspraken. Er wordt voldoende waterbuffer in gebouw 2 gerealiseerd. Het gebouw wordt voorzien van groene daken. Daarnaast worden in de

tussenstraat infiltratievoorzieningen gerealiseerd. Zoals hiervoor aangegeven wordt de locatie verhoogd om aan de ontwateringsnorm van 90 cm te kunnen voldoen.

Bij toepassing van het maatregelpakket is het gebied naar verwachting voldoende klimaatadaptief voor de waterhuishouding in het klimaat van 2085.

Waterveiligheid

De locatie bevindt zich niet binnen de beschermingszone van een waterkering.

Conclusie

Indien het hiervoor beschreven opgevolgd wordt, is Waternet instemmen met de voorgestelde ontwikkeling. Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

5.9. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Gelet op de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van ruimtelijke plannen inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

In het kader van het ter plaatse geldende bestemmingsplan is in juli 2011 door het Bureau Monumenten & Archeologie van de gemeente Amsterdam (BMA) een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 12).

In het rapport wordt geconcludeerd dat voor het plangebied een negatieve verwachting geldt vanwege de lage verwachting in combinatie met de hoge mate van verstoring. Er geldt dan ook geen vereiste van archeologisch veldonderzoek voorafgaande aan bodemingrepen.

De wettelijke meldingsplicht geldt wel voor het gehele plangebied. Dit houdt in dat ook in het geval dat geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen, dit aan het Bureau Monumenten & Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorie

Het bestaande Ovec-kantoor uit de jaren 60 van de vorige eeuw wordt gespaard en wordt in het nieuwe ensemble opgenomen. Daarmee is er een continuïteit gewaarborgd in de architectuurgeschiedenis van deze plek.

Conclusie

Archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.10. Luchthavenindelingbesluit

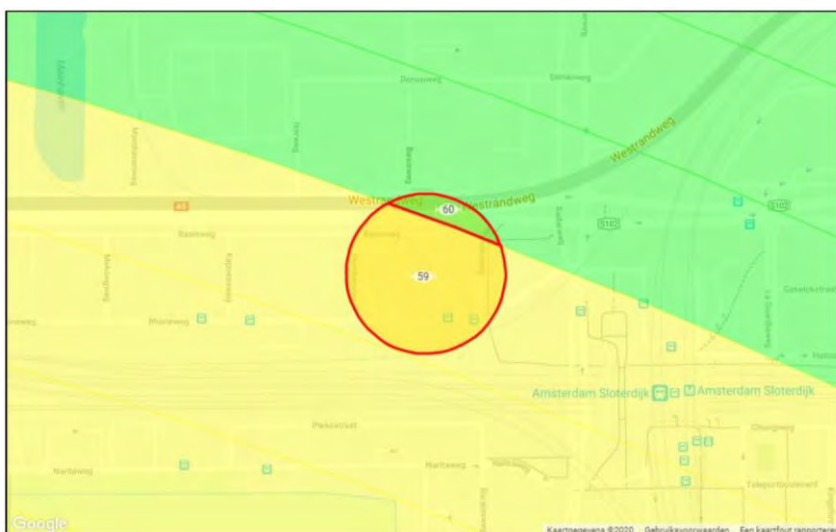
Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 en 1 januari 2018 zijn wijzigingen van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijzigingen is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in voldoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes als bedoeld kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven.

De beperkingen in het LIB betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Voor de onderhavige projectlocatie geldt een hoogtebeperking van 59 meter (+NAP) vanwege de maatgevende toetshoogte radar. Door de terreinhoogte van 1,45 meter (+NAP) resulteert dat in een maximale bouwhoogte op grond van het LIB van rond 57,5 meter.



Afbeelding: maatgevende toetshoogte LIB vanwege Radar TAR1

De nu voorziene bouwhoogte van maximaal +61,95 meter +NAP overschrijdt de maximaal op grond van het LIB toegestane bouwhoogte met rond 2,95 meter gering. De gemeente dient hiertoe advies in te winnen bij de ILT. Deze procedure loopt nog.

Conclusie

Het is nog wachten op het advies van de ILT. De verwachting is echter dat het LIB geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.11. Ecologie en stikstofdepositie

Voor de bescherming van diersoorten is de Wet natuurbescherming van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Wet natuurbescherming. Indien uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

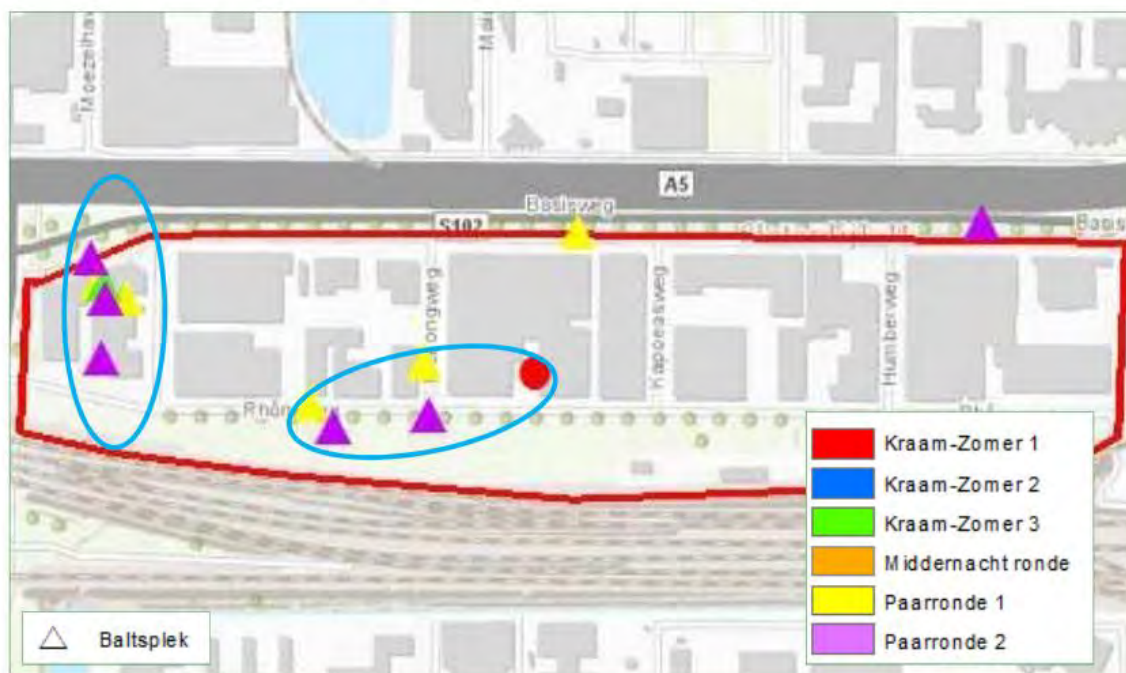
Door ecologen van de gemeente Amsterdam is in juni 2019 een ecologische quickscan uitgevoerd (zie bijlage 13) voor heel Sloterdijk II Zuid. De resultaten worden in het vervolg beschreven.

Flora en fauna

Er zijn mogelijk negatieve effecten te verwachten als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van vleermuizen, kleine marterachtigen, en iepenpage. Afhankelijk van de wijze van realisatie (sloop en/of renovatie van gebouwen en al dan geen kap van de bomen) is extra onderzoek nodig naar de aanwezigheid van deze soortgroepen. Mogelijk is het ook nodig om een ontheffing van de Wet natuurbescherming aan te vragen bij de RUDNHN.

In 2020 is voor heel Sloterdijk II Zuid aanvullend ecologisch onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd door onderzoeksbureau Van der Goes en Groot (zie bijlage 14). Hieruit is gebleken, dat er in het gebied geen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen. In het plangebied kunnen wél broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen duurt ruwweg van half maart tot half juli.

In Sloterdijk II Zuid zijn 4 zomerverblijven (mogelijk tevens gebruikt als paarverblijf) en een zomerpaarverblijf van de Gewone Dwergvleermuis aangetroffen. Deze liggen echter op voldoende afstand van de projectlocatie en hebben hier dan ook geen invloed op. Verder is gebleken dat zich geen vleermuizen binnen het projectgebied bevinden.



Afbeelding: Uitsnede van verspreidingskaart Gewone dwergvleermuis met te onderscheiden territoria

Het foerageergebied voor vleermuizen in de omgeving van de projectlocatie maakt slechts een klein deel uit van een veel groter foerageergebied en is geen 'essentieel' deel van het leefgebied. De vleermuizen kunnen derhalve uitwijken. Er zijn geen (essentiële) vliegroutes vastgesteld.

Voor overige aanwezige soorten geldt onverminderd de zorgplicht (zie bijlage 2.1.1 van het rapport).

Natura 2000-gebieden

Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing en op grote afstand van Natura 2000-gebieden en gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied met een beschermingsstatus (Polder Westzaan) ligt op circa 5 km afstand van het plangebied. Vanwege de grote onderlinge afstand en de ligging van het plangebied binnen de bebouwde kom, zijn er geen direct negatieve effecten te verwachten, zoals geluids- en lichtverstoring, oppervlakteverlies en versnippering. Wel is het niet uit te sluiten dat de plannen een toename van stikstofdepositie tot gevolg hebben op in de omgeving liggende Natura 2000-gebieden.

In juni 2022 is door onderzoeksbureau Cauberg Huygen onderzoek naar stikstofdepositie verricht voor Blok 1 (zie bijlage 15). Hierbij is voor de gebruiksfase onderzocht wat het effect is op de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden. Sinds 1 juli 2021 is de Wet stikstofdepositie en het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Ingevolge het nieuwe artikel 2.9a juncto artikel 2.5 Besluit stikstofreductie en natuurverbetering is stikstofdepositie vanwege bouw- en aanlegactiviteiten uitgezonderd van beoordeling. Derhalve is het beschouwen van de aanlegfase in deze situatie niet meer benodigd.

Uit de berekening voor de gebruiksfase is gebleken dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is dus geen vergunning benodigd ingevolge de Wet natuurbescherming.

Natuurnetwerk Nederland

Het NNN bevindt zich buiten het plangebied. Binnen dit natuurnetwerk zijn externe negatieve effecten niet van toepassing. Omdat het plangebied buiten NNN-begrenzing ligt zijn negatieve effecten op beschermde natuurgebieden uitgesloten.

Gemeentelijke structuren

Het projectbied ligt niet in de in de Hoofdgroenstructuur (HGS) van gemeente Amsterdam (bron: www.maps.amsterdam.nl). Het projectgebied ligt ook niet binnen de gebieden die zijn aangewezen als Ecologische Structuur (ES) van gemeente Amsterdam.

Conclusie

Het project zorgt niet voor een verstoring van ecologische waarden. Beschermde gebieden worden niet aangetast. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is niet aan de orde.

5.12. Windhinder

Het project voorziet in bebouwing met een bouwhoogte rond 60 meter, zodat een windhinderonderzoek nodig is. In februari 2022 is door DGMR een windhinderonderzoek conform de Nederlandse norm NEN 8100:2006: 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' uitgevoerd (zie bijlage 16).

Windgevaar maaiveld

Er is geen sprake van windgevaar. Aan de zuidkant van gebouw 2 is een gebied met beperkt risico. Hier ligt ook de toegang tot de fietsenstalling.

Windhinder maaiveld

In de passage tussen gebouw 2 en 3 ontstaat een gebied met windklasse E. Dit is een slecht windklimaat. In deze passage tussen gebouw 2 en 3 is ook een groot gebied met windklasse D. Dit is voor de activiteit doorlopen een matig windklimaat en voor de activiteit slenteren een slecht windklimaat.

In de toegangen aan de noord- en oostkant van gebouw 2 ontstaat een goed windklimaat (windklasse A). In de ingesprongen toegang aan de noordwestkant van gebouw 2 ontstaat ook een goed windklimaat (windklasse A). De toegang in het midden aan de westkant heeft een matig windklimaat (windklasse C). De toegangen aan de zuidwestkant bij het terras hebben een goed windklimaat (windklasse B). De toegangen aan de zuidkant hebben allemaal een slecht windklimaat (windklasse D).

Op het terras heerst vooral een windklasse B. Dit is voor een terras een matig windklimaat. De pleinzone heeft alleen op de noordwesthoek een klein gebied met een slecht windklimaat (windklasse D). Het overgrote deel van de pleinzone heeft een goed tot matig windklimaat (windklasse A, B en C).

Windgevaar loopdak

Uit de resultaten volgt dat er geen sprake is van windgevaar. Op drie plaatsen ontstaat beperkt risico. Een heel klein gebied aan de westkant, een groter gebied aan de noordkant en een bij de kern aan de oostkant.

Windhinder loopdak

Er ontstaat aan de noordkant een klein gebied met windklasse E, een slecht windklimaat. Windklasse D ontstaat op meerdere plaatsen op het loopdak.

Maatregelen maaiveld

Om het windklimaat in de passage tussen gebouw 2 en 3 te verbeteren kunt u denken aan windschermen loodrecht op de zuidgevel van het gebouw of het plaatsen van beplanting in de passage.

Maatregelen loopdak

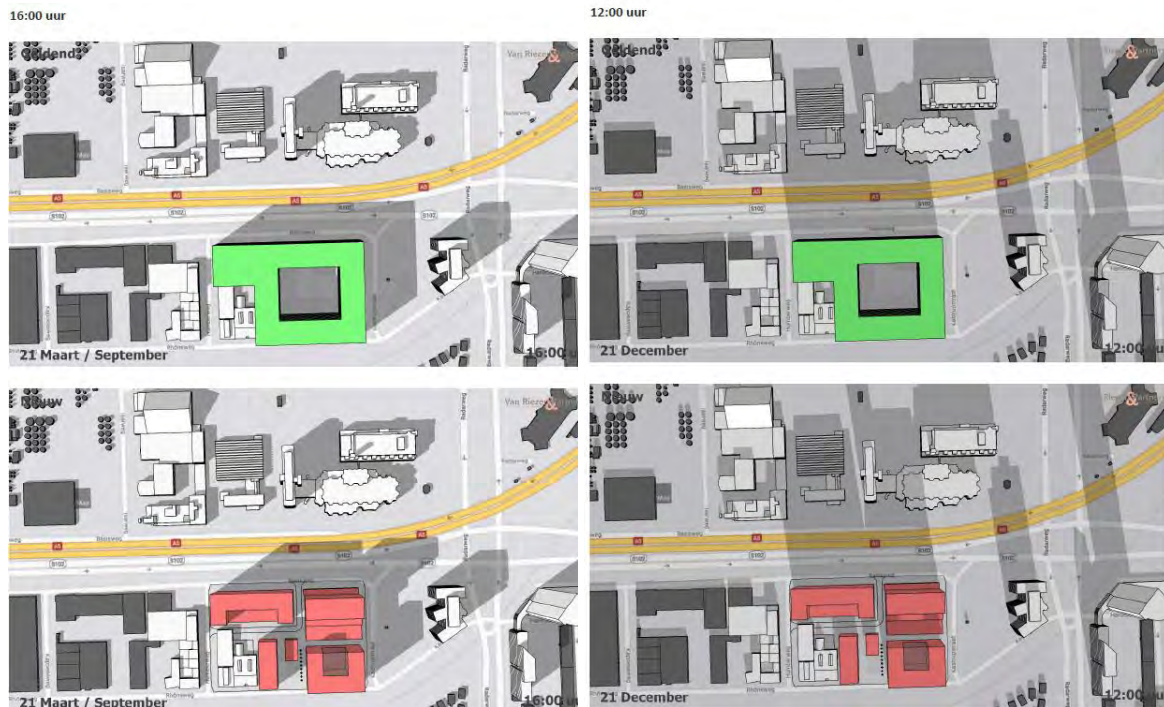
Om het windklimaat aan de noordkant van het sportdak te verbeteren kunnen de openingen in de westgevel dichtgezet worden. Op het loopdak zelf kunnen schermen en beplanting geplaatst worden om het windklimaat op de loopbaan te verbeteren. De plaats voor het omkleden, warming up, cooling-down kan het best gekozen worden in een gebied met windklimaat A, B of desnoods C. Gebieden met windklimaat D zijn hiervoor minder geschikt.

Conclusie

Het windklimaat is op een aantal plekken rond gebouw 2 niet ideaal, maar wel aanvaardbaar. De situatie kan verbeterd worden door toepassing van diverse maatregelen. Dit is goed mogelijk en zal in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen verder uitgewerkt worden, zodat dit aspect geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het project.

5.13. Bezonnig

In december 2020 is door Van Riezen & Partners een bezonningsstudie uitgevoerd (zie bijlage 17). Bij uitgevoerde bezonningsstudie zijn de maximaal op grond van het bestemmingsplan toegestane bebouwingsmogelijkheden vergeleken met het effect van het nu voorliggende plan.



Afbeeldingen: effect bouwhoogteoverschrijding op bezonning (BP vs plan)

Uit de vergelijking is gebleken, dat er op objecten in de directe omgeving (binnen blok 1) sprake zal zijn van een toename aan schaduwwerking. De toename van schaduw is zeer beperkt. Daarnaast gaat het hier om bedrijfsgebouw, vaak zonder ramen en opening in gevel of daken, waardoor de (geringe) toename aan schaduwwerking hier niet relevant is. Daarnaast wordt bezonning van de gevels van bedrijven en kantoren anders gewaardeerd dan bij woningen. Waar schaduw bij woningen als nadelig kan worden gezien geldt dat bij deze niet-woonfuncties direct zonlicht ook hinderlijk kan zijn (inschijnend bij laagstaande zon) en ongunstig voor de klimaatbeheersing. Het benutten van of weren van de zoninstraling is van invloed op het energieverbruik. Voor kantoren en bedrijven zal dit meestal leiden tot minder koelbehoefte. De situatie is hier dus aanvaardbaar.

Buiten blok 1 is het effect op bezonning van objecten verwaarloosbaar.

Conclusie

De realisatie van het project (de afwijking van het bestemmingsplan) heeft geen relevant effect op objecten in de omgeving.

5.14. Behoeft

Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Om deze vraag te beantwoorden is de gewenste ontwikkeling aan de “ladder voor duurzame verstedelijking” getoetst. Deze is sinds 1 juli 2017 vereenvoudigd.

Het doel van de ladder is een zorgvuldige ruimtelijke ordening, in termen van optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Er dient aangetoond te worden dat er een behoefte bestaat aan de nieuwe invulling van de projectlocatie en dat hiervoor beschikbare gronden in bestaand stedelijk gebied kunnen worden benut. Dat is hier het geval.

Kantoren

Uit het Kantorenplan 2019-2026 van Gemeente Amsterdam, de Plabeka ramingen en uit een recente marktanalyse van CBRE blijkt dat de kantoren markt krapte laat zien voor de komende jaren juist bij multimodale knooppunten zoals NS Intercitystations Sloterdijk en Duivendrecht/Bijlmer in Zuidoost. De hoeveelheid geprojecteerde nieuwe kantoren past binnen de ramingen van het Plabeka.

Horeca en cultuur

In oktober 2021 is door onderzoeksbureau Stec groep een laddertoets voor de in het project voorziene horeca en cultuur uitgevoerd (zie bijlage 18). Daarnaast is ook de behoefte voor leisure aangetoond, maar leisure zit nu niet in het plan. De laddertoets is succesvol doorlopen. Er is aangetoond dat er voldoende behoefte is in gebouw 2 aan 400 m² aan horeca en cultuur in de vorm zoals nu wordt voorzien. Gezien de locatie- en omgevingskwaliteiten en het gemengde werkmilieu, biedt de locatie perspectief voor onderscheidende horeca. Het hele Sloterdijkgebied transformeert naar een gemengd gebied met ruimte voor ontmoetingen. Uit de vraag en aanbodanalyse is gebleken dat het gebied naast het (toekomstige) aantal inwoners ook een relatief ruim aantal (toekomstige) passanten en werknemers telt. Zij genereren extra consumentendraagvlak voor aanvullende horeca.

De horeca ondersteunt het bredere toekomstige programma in het gebied en concurreert niet met de bestaande en toekomstige horeca in het gebied.

Voor cultuur geldt dat de ruimtelijke effecten van eventuele leegstand aanvaardbaar zullen zijn. Dit komt omdat de culturele sector slechts in beperkte mate wordt bepaald door concurrentieverhoudingen. Bij de beleidsbepaling om cultuur toe te voegen in een gebied zijn de eventuele ruimtelijke effecten op andere culturele voorzieningen integraal afgewogen.

Het beoogde horeca- en cultuurprogramma zorgt voor de gewenste reuring en attractiewaarde Sloterdijk. Het is een katalysator voor de verdere gebiedsontwikkeling van het gebied.

De projectlocatie bevindt zich in bestaand stedelijk gebied.

Conclusie

De behoefte van de nu beoogde functies is voldoende aangetoond en het voornemen wordt binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Hierdoor wordt voldaan aan de eisen van de ladder.

5.15. Duurzaamheid

De doelstellingen op het gebied van duurzaamheid in Sloterdijk 2 Zuid staan beschreven in de Gebiedsvisie Synergie Sloterdijk-West. Dit document is een verdieping op 'Duurzaam bouwen in Amsterdam': specifiek opgesteld voor Sloterdijk West en de leidraad voor ontwikkelingen in Sloterdijk 2 Zuid. In het document worden zeven thema's op het gebied van duurzaamheid ingevuld voor de karakteristieken van het bedrijventerrein, te weten: duurzame energie, aardgasvrij, uitstootvrije mobiliteit en schone lucht, natuurinclusief bouwen, circulair bouwen en afvalinzameling.

In het vervolg zijn de duurzaamheidsregels per thema uiteengezet, zoals opgenomen in het blokpaspoort voor blok 1.

Circulariteit

In Sloterdijk 2 Zuid wordt circulair gebouwd. Gebouwen, elementen en materialen zijn demontabel zodat hergebruik in de toekomst goed mogelijk is, ruimtes zijn flexibel in gebruik voor functieverandering in de tijd. Dit wordt meetbaar gemaakt met het duurzaamheidscertificaat BREEAM Good (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) of vergelijkbaar instrument. Op gebouwniveau zal tevens een MPG-berekening (Milieu Prestatie Gebouwen) van de panden en opstallen worden gehanteerd als toetsingskader. Hiervoor geldt een MPG van 0,7 €/m² BVO als minimum met ambitie MPG 0,5 €/m² BVO. Om er ook zeker van te zijn dat bouwmaterialen in de toekomst kunnen worden hergebruikt, wordt per kavel een materialenpaspoort opgesteld. Met behulp van het paspoort krijgen materialen een tweede leven, waardoor ze niet meer in de afvalcyclus verdwijnen. Circulaire maatregelen gelden ook voor het sloopplan. Hierin wordt duidelijk aangegeven welke materialen kansrijk zijn voor hergebruik. Indien materialen (later) in de directe omgeving kunnen worden hergebruikt, is de gemeente bereid mee te werken aan het zoeken naar opslagruimte.

Mobiliteit

Ten aanzien van uitstootvrije mobiliteit wordt ingezet op oplossingen waar deelmobiliteit en elektrisch vervoer de belangrijkste uitgangspunten zijn.

- Minimaal 20% (de ambitie is 30%) van deze parkeerplaatsen moet voorzien zijn van een laadpunt elektrische auto's en de overige parkeerplaatsen moeten hierop voorbereid zijn (loze leiding).
- Toegankelijke stallingsruimte voor (elektrische) fietsen en scooters volgens de norm.

Natuurinclusief bouwen

Ontwerpvoorstellen zijn verplicht minimaal vier maatregelen te treffen op het gebied van natuur-inclusief bouwen, conform het document Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën

(Gemeente Amsterdam, 2018). De ambitie is om te voldoen aan zes maatregelen. In het document staan twintig voorbeelden die kunnen worden toegepast voor het natuurinclusief ontwerpen van gebouwen en buitenruimte. Met uitzondering van het principe om gevels te vergroenen komen alle 19 andere maatregelen in aanmerking. In aanvulling op de vier maatregelen dient 30% van het dakoppervlak groen te worden aangelegd.

Waterberging

Ontwikkelingen in blok 1 dienen te voldoen aan de richtlijnen van een waterneutrale bouwenvelop en buitenruimte, in lijn met het programma Amsterdam Rainproof. Dit houdt het volgende in:

- Hemelwater wordt bij voorkeur eerst geïnfiltreerd in de bodem om het grondwaterpeil aan te vullen, voordat het overschot afgevoerd wordt naar het oppervlaktewater.
- Waterberging: minimaal 60mm hemelwater kan 24 uur worden vastgehouden op de kavel/ gebouw en blok;
- Waterafdracht: het water wordt vertraagd, via een geknepen afvoer, afgevoerd naar de wadi's in de openbare ruimte met een maximaal debiet van 0,9 mm/uur (2,5 l/s/ha);
- Waterkerende plint (20 cm water tegen plint zorgt niet voor doorslag naar binnenruimte);
- Benutting van opgevangen hemelwater (t.b.v. koeling, bevoeiing, toiletspoeling etc.);
- Het totale dakoppervlak wordt ingezet om hemelwater te bergen.

Aardgasvrij

De gebiedstransformatie in Sloterdijk 2 Zuid wordt aardgasvrij ontwikkelt. Gebouwen moeten daarom op zoek naar alternatieve energiebronnen. Voor de energievoorziening in blok 1 wordt uitgegaan van een WKO (Warmte- koudeopslag). De voorkeur gaat uit naar een systeem op blokniveau. Indien dit qua fasering van de deelgebieden niet mogelijk is, wordt aangestuurd op een voorziening op kavelniveau. Op het moment dat de gemeente een positief investeringsbesluit heeft genomen over de aanleg van een TEO (Thermische Energie uit Oppervlaktewater) systeem kan de ontwikkelaar in de toekomst de kavel aansluiten op een regeneratieleiding uit oppervlaktewater.

Duurzame energie

Ten aanzien van de energiezuinigheid (thema "Duurzame energie en aardgasvrij") wordt de energieprestatie bepaald volgens de NTA 8800 met behulp van het programma VABI BENG.

Afvalinzameling

Eindgebruikers voorkomen afvalproductie in het werkproces. Restafval wordt gescheiden. Voorzieningen voor de tijdelijke opslag van restafval worden in pandig in de verkeersstraat opgelost. Deze ruimtes zijn toegankelijk voor zowel bedrijven en inzamelaars. De ruimtes voor afvalinzameling worden op onopvallende wijze geïntegreerd in de plint en zo ingericht dat toekomstige innovaties op het gebied van afvalinzameling kunnen worden toegepast. Gedeelde inzamelingscontracten op gebouw- en blokniveau worden gestimuleerd om het aantal vervoersbewegingen te verminderen. Dit is de verantwoordelijkheid van de ondernemers.

5.16. Milieu effect rapportage

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Bepalend daarbij is of een project moet worden beschouwd als een “stedelijk ontwikkelingsproject”.

M.e.r. en m.e.r.-beoordeling

Of sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, afhangt van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van het stedelijk ontwikkelingsproject een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is.

Omdat de ontwikkelingen binnen blok 1 niet los van elkaar beschouwd kunnen worden, is in het kader van de aanmeldnotitie naar het gehele blok gekeken. De ontwikkeling van blok 1 betreft de realisatie van bedrijfsruimte, kantoren en andere voorzieningen met een totale omvang van 76.940 m² (exclusief parkeren) m² bvo voor geheel blok 1 (25.500 m² voor gebouw 2, exclusief parkeren). Hierdoor kwalificeert het project als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Dit project blijft wel onder de drempelwaarden uit het besluit. Er wordt daarom een aanmeldnotitie MER opgesteld.

Blok 1 bevindt zich midden in het hoogstedelijke transformatiegebied Sloterdijk. Er zijn diverse ruimtelijke projecten in uitvoering of in voorbereiding waarvan de effecten het zeer lokale niveau niet overstijgen. De verkeersproductie van alle ontwikkelingen in de buurt van blok 1 is meegenomen in het uitgevoerde verkeersonderzoek. Voor andere aspecten is cumulatie met projecten buiten blok 1 hier niet relevant. De uitvoering van alle deelgebieden en projecten gebeurt gefaseerd en niet te gelijk. Het zal nog jaren duren voordat alles uitgevoerd is, zodat de afzonderlijke ontwikkelingen buiten blok 1 van elkaar gescheiden kunnen worden beschouwd.

Uit de aanmeldnotitie is gebleken dat het voornemen geen aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER. Voor de onderzoeksresultaten wordt hier verwezen naar de aanmeldnotitie (zie bijlage 20) en de conclusies in voorafgaande paragrafen.

Conclusie

Het uitvoeren van een MER is niet aan de orde.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 Wro schrijft voor dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen. De raad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van de kosten anderszins is verzekerd. In onderhavig geval is het kostenverhaal anderszins verzekerd. Op 22 december 2020 heeft de gemeenteraad van de Gemeente Amsterdam de Investeringsnota vastgesteld. Hierin wordt ook ingegaan op de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling. De Investeringsnota is vervolgens de grondslag geweest voor het tekenen van een Blok Samenwerkingsovereenkomst van Blok 1 Sloterdijk 2 met de gemeente Amsterdam. Hierin is onder meer het Blokpaspoort en ontwikkelmogelijkheden voor blok 1 opgenomen.

Het kostenverhaal is voor de gemeente geborgd in de aanpassing van de erfpachttuitgifte. De kosten voor het ontwikkelen en bouwen van het project worden door de initiatiefnemer gedragen. Dit genereert grondopbrengsten die weer als dekking aangewend worden voor de geplande aanpassingen van de openbare ruimte en de waterstructuur.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bij een afwijkingsprocedure ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo een uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Vooroverleg

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing. Dit houdt in dat de concept omgevingsvergunning met deze ruimtelijke onderbouwing wordt toegezonden aan de vooroverlegpartners voor advies. De concept omgevingsvergunning is op 21 april 2022 met bijbehorende bijlagen verzonden aan:

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu/Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet;

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

4. Haven Amsterdam;
5. KPN Telecom;
6. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (DMB)
7. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
8. Ondernemersvereniging Westpoort;
9. Prorail;
10. Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland;
11. NV Nederlandse Gasunie;
12. Liander.

Rijkswaterstaat, Tennet, Prorail en Liander hebben aangegeven dat zij geen reden zien voor een reactie. Er zijn vooroverlegreacties ontvangen van Provincie Noord-Holland, Waternet, Port of Amsterdam en de Veiligheidsregio Amsterdam - Amstelland. Deze zijn besproken in de Nota Vooroverleg Kastrupstraat 2 'Maatschappelijke uitvoerbaarheid' (zie bijlage 19).

Zienswijzen

De ontwerp omgevingsvergunning(en) heeft samen met de ruimtelijke onderbouwing van 8 september tot en met 19 oktober 2022 gedurende 6 weken ter visie gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder een zienswijze indienen.

Er zijn geen zienswijzen ontvangen.

7. Samenvatting en conclusie

7.1. Algemeen

In december 2019 is door het college van B&W van de gemeente Amsterdam de Gebiedsvisie Sloterdijk West vastgesteld voor het gebied Sloterdijk West ('Synergie Sloterdijk West'). De onderhavige projectlocatie maakt onderdeel uit van dit gebied en bevindt zich in deelgebied Sloterdijk 2 Zuid (Blok 1). In 2020 zijn de ontwikkelmogelijkheden voor Sloterdijk 2 Zuid verder uitgewerkt en vastgelegd in de Investeringsnota Sloterdijk 2 zuid. Deze investeringsnota is vastgesteld door de gemeenteraad van de Gemeente Amsterdam op 22 december 2020. Deze Investeringsnota is voorafgaand aan de vaststelling ervan door Gemeente Amsterdam afgestemd met diverse overheden en instanties. De afgestemde Investeringsnota is vervolgens de grondslag geweest voor het tekenen van een Blok Samenwerkingsovereenkomst van Blok 1 Sloterdijk 2 met de gemeente Amsterdam. Hierin is onder meer het Blokpaspoort en ontwikkelmogelijkheden voor blok 1 opgenomen. Onderdeel van blok 1 is de ontwikkeling van gebouw 2 aan de Kastrupstraat 2, waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft. Deze ontwikkelingsmogelijkheden passen niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan, zodat vergunningverlening alleen in afwijking van het bestemmingsplan mogelijk is. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan.

7.2. Onderbouwing noodzaak afwijking

Rond het vervoersknooppunt Sloterdijk voltrekt zich een ongekende metamorfose. Het gebied ontwikkelt zich de komende decennia van een perifere kantoorlocatie tot een levendig en grootstedelijk centrumgebied. Sloterdijk 2 Noord en Zuid lagen tot voor kort in de luwte van deze ontwikkeling – 'achter' de sporen en aan de overkant van de drukke Basisweg. De opening van het circulair congrescentrum Amsterdome aan de Seineweg en van de werkplaatsen van Prodock, de ontwikkeling van het TMG gebouw en de renovatie van het kantoorgebouw aan de Basisweg 10 (Edge Amsterdam) laten echter zien dat de uitrol van het centrummilieu ook hier verder gaat. Ook de ontwikkeling van Havenstad begint rondom het station en zal verder uitbreiden naar Sloterdijk 1 zuid. Sloterdijk 2 Zuid zal met haar gemengd programma ook fungeren als buffer tussen de haven en Havenstad en Sloterdijk centrum.

Gebouw 2 levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van de investeringsnota. Hierin wordt gezegd, dat de ligging (van blok 1) nabij het station de mogelijkheid geeft om een optimale menging en dichtheid te creëren. Door verdichting kan het gebruik van het ov-knooppunt Sloterdijk gestimuleerd worden. Daarbij is het streven dat gebruikers van het gebied voor openbaar vervoer kiezen in plaats van de auto. Het enthousiasmeren van bezoekers door andere functies draagt bij aan deze ontwikkeling. Door de grotere levendigheid van blok 1 komen blok 2, 3 en 4 ook meer op de kaart. Gebouw 2 voorziet juist in een gemengd programma wat hierop inspeelt. De menging van diverse functies vult elkaar goed aan en verhoogd de attractiviteit van het gebied.

Het bestemmingsplan uit 2013 biedt geen mogelijkheden om de nu geplande transformatie en herontwikkeling van het gebied planologisch mogelijk te maken. Het beleid van de gemeente en de diverse onderliggende beleidsstukken, waaronder de Investeringsnota Sloterdijk 2 Zuid voorzien allemaal in deze ontwikkeling. Het is daarom nodig en wenselijk om voor gebouw 2 in blok 1 van het bestemmingsplan af te wijken.

7.3. Milieu en omgevingsaspecten

Het voornemen is getoetst aan alle relevante milieu- en omgevingsaspecten. Geconcludeerd wordt dat er geen negatieve effecten optreden.

7.4. Beleid

Het voornemen is getoetst aan het relevante beleid van alle overheden (zie hoofdstuk 4). Uit de analyse is gebleken, dat het voornemen past binnen het beleid.

7.5. Conclusie

In de voorliggende ruimtelijk onderbouwing is aangetoond dat het bij de voorliggende aanvraag om een goede ruimtelijke ordening gaat. Het voornemen is wenselijk en concreet genoeg om een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan te kunnen verlenen.