

Ruimtelijke onderbouwing Bedrijfsverzamelgebouw

Karperweg 33 te Amsterdam

projectnummer 14083

Opdrachtgever: ProHold BV
Richard Holstraat 2
1071 SM Amsterdam

Versienummer: 1.2

Datum: 17 juli 2014

Auteur: drs. I.M. Dias

Controle: mr. M.W. van der Hulst

Paraaf: _____

COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer
085 – 744 08 38
085 – 744 08 37

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

Inhoudsopgave	pagina
1 Inleiding	4
2 Planbeschrijving	4
2.1 Projectlocatie.....	4
2.2 Projectplan	5
2.3 Vigerend bestemmingsplan	7
3 Ruimtelijk beleid	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	9
3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	9
3.2 Provinciaal beleid.....	10
3.2.1 Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie	10
3.3 Regionaal beleid	11
3.3.1 Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka).....	11
3.4 Gemeentelijk beleid	11
3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040.....	11
3.4.2 Amsterdams Ondernemers Programma "Amsterdam Onderneemt!"	13
3.4.3 Nota 'Ondernemen in Zuid'	14
4 Ruimtelijke aspecten	15
4.1 Verkeer	15
4.1.1 Verkeersgeneratie.....	15
4.1.2 Parkeren.....	15
4.1.3 Verkeersveiligheid.....	15
4.2 Water	16
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	17
5 Milieuaspecten	18
5.1 Bedrijven en milieuzonering.....	18
5.2 Externe veiligheid.....	18
5.3 Bodem (milieukundig)	19
5.4 Geluid	20
5.5 Luchtkwaliteit.....	20
5.6 Magnetische veldsterkten.....	21
5.7 Ecologie.....	23
5.8 Luchthaveninddelingsbesluit	24
5.9 Mer-beoordeling.....	26
5.10 Kabels en leidingen.....	27
6 Beschrijving economische uitvoerbaarheid	28

1 Inleiding

In opdracht van ProHold BV heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de herontwikkeling van de Karperweg 33 te Amsterdam. Het voornemen is hier een bedrijfsverzamelgebouw met ateliers te realiseren. Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen.

In voorliggend geval kan dit project meegenomen worden in het nieuwe bestemmingsplan Bedrijventerrein Karperweg-Zuid. Dit bestemmingsplan wordt nu opgesteld en het ontwerp moet nog ter inzage worden gelegd. Om voorliggend project mee te kunnen nemen in dit nieuwe bestemmingsplan, dient een ruimtelijke onderbouwing opgesteld te worden. In de voorliggende rapportage wordt de ruimtelijke onderbouwing gegeven waarin het project zowel ruimtelijk als milieutechnisch gemotiveerd wordt.

2 Planbeschrijving

2.1 Projectlocatie

De projectlocatie is gelegen aan de Karperweg 33 te Amsterdam. In het gebied rondom de Karperweg zijn diverse gebouwen met een verschillende hoogte en uit verschillende perioden (jaren '60-'70 van de vorige eeuw en 2003-2007) aanwezig. De Karperweg en het Havenstraat-terrein kenmerken zich door de aanwezigheid van diverse bedrijvigheid. Aan de noordkant van de Karperweg bevindt zich de tramremise en de penitentiare inrichting en in de Karperstraat zelf en de Havenstraat is diverse kleine bedrijvigheid aanwezig. Het perceel wordt aan de westkant begrenst door het verdeelstation van Liander en aan de oostkant door een parkeergarage en kantoren.

figuur 1. luchtfoto projectlocatie (bron: Google maps)



figuur 2. aanzicht projectlocatie (bron: Google Maps)



2.2 Projectplan

ProHold BV is eigenaar van de gronden behorende bij Karperweg 33 te Amsterdam. In de huidige situatie staat op dit adres een verouderd bedrijfsgebouw van één bouwlaag en wat buitenruimte die als opslagplaats fungeert. Het doel is dit perceel te herontwikkelen en daarbij aan te sluiten bij de liggende plannen om het Havenstraat-terrein te herontwikkelen.

Het voornemen is om de bestaande bebouwing op het kavel te verwijderen en nieuwbouw te realiseren. De wens is om hier een bedrijfsverzamelgebouw te realiseren met daarin atelier-ruimtes in maximaal vier bouwlagen. De begane grond wordt ingericht voor het parkeren. Met de atelier-ruimtes wordt bedoeld op creatieve bedrijvigheid. Een atelier kan omschreven worden als een gebouw of gedeelte van een gebouw ten behoeve van de uitoefening van ambachtelijke of daarmee gelijk te stellen activiteiten.

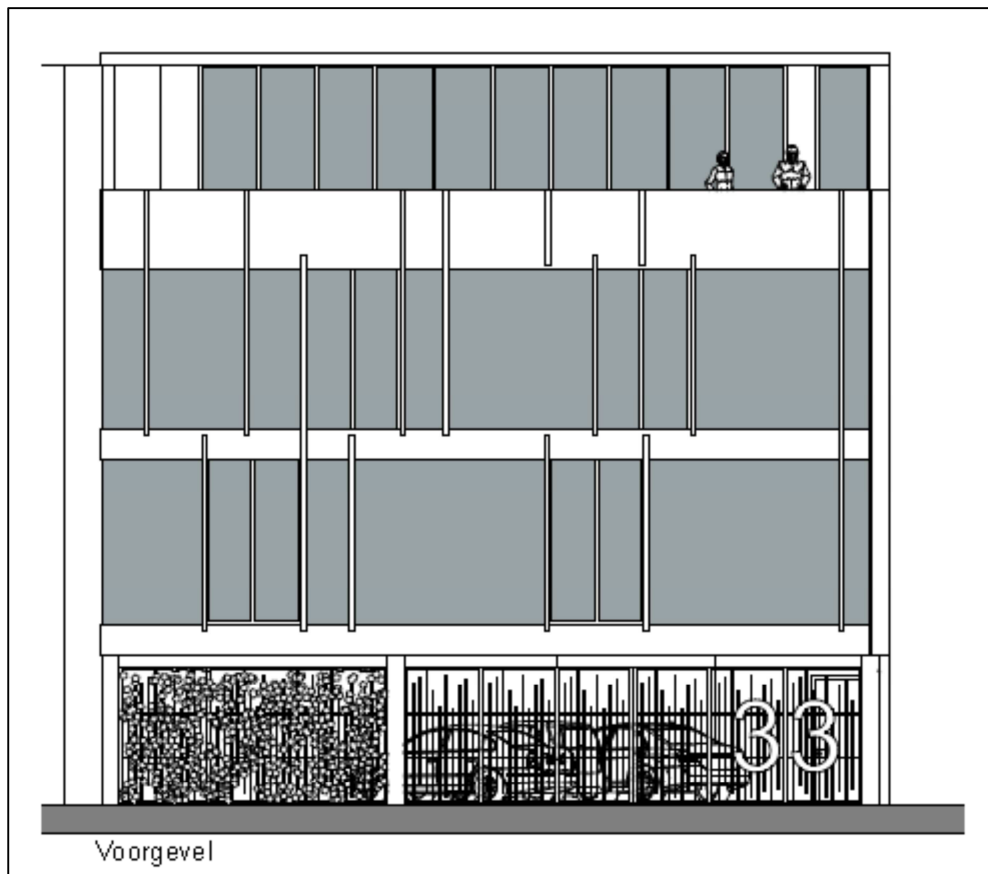
Hierbij kan ook gedacht worden aan zakelijke dienstverlening in de sfeer van ontwerpbureaus en ateliers voor kunstenaars. Overigens worden andersoortige bedrijvigheid niet uitgesloten. Bij het bepalen van het soort bedrijvigheid wordt aangesloten bij de toegestane categorieën die in de omgeving mogelijk zijn of worden gemaakt met het nieuwe bestemmingsplan voor de Havenstraat.

Bouwhoogte

Het bouwplan vormt een passende aanvulling op de bestaande bebouwing maar wijkt in hoogte af van de belendende panden in de straatwand van de Karperweg. Echter, de toekomstige woningbouw aan de overzijde, zal een wand vormen langs de noordzijde van de Karperweg met een bouwhoogte van 17 meter. Richting de westkant van de Karperweg zal dit zelfs 20 meter worden. De woningen aan de Havenstraat zullen 23 meter hoog worden. Het is derhalve stedenbouwkundig goed te motiveren dat een hoogte van vier bouwlagen (ca. 14 meter) past in het stedenbouwkundige profiel van de toekomstige Karperweg en niet doet afbreuk aan het bebouwingsbeeld in de omgeving. De hoogte van het te realiseren gebouw zal vier bouwlagen zijn (ca. 14 meter).

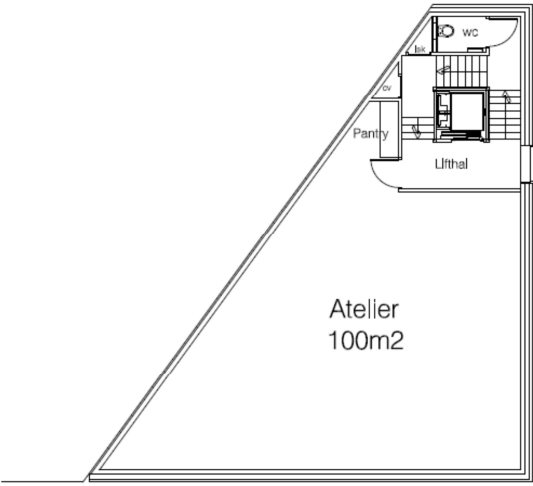
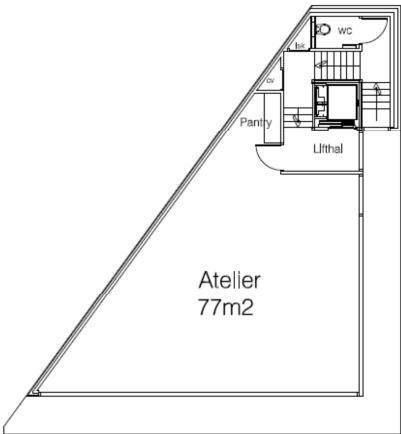
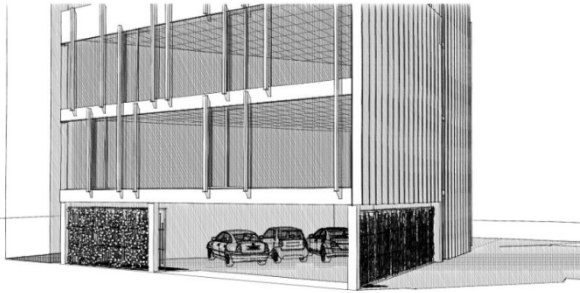
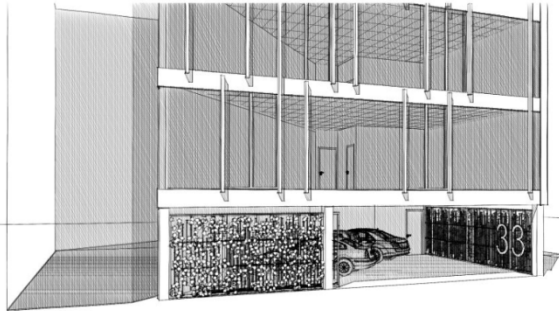
Zoals gemeld zal, gezien de beperkte omvang van het kavel en de verplichting om het parkeren op eigen terrein op te lossen, het parkeren op de begane grond opgelost worden. In het gevelaanzicht is de toegang tot het parkeren nadrukkelijk aanwezig, waarbij voldoende aandacht wordt besteed aan het realiseren van een aantrekkelijk beeld op de begane grond.

figuur 3. schets toekomstige situatie (bron: DeKoningPartners)



Bovenstaande figuur geeft een impressie van de voorgevel van het gebouw met vier bouwlaagen. De begane grond krijgt een open uitstraling ten behoeve van het parkeren en wordt deels met groen afgewerkt. Daarboven liggen de afzonderlijke atelierruimtes met een bruto vloeroppervlak (bvo) van 100m². De bovenste laag zal over twee zijden ongeveer 1,5 meter terug liggen ten opzichte van de voor- en zijgevel en heeft hierdoor een kleinere oppervlak van 77m² bvo. Het gebouw wordt uitgevoerd met lift en elke etage heeft een eigen sanitaire voorziening.

Het beleid is gericht op het toestaan van een maximale vestigingsgrootte van 300m² per voorzieningen/functions binnen het bedrijventerrein. Het sleutelwoord hier is kleinschaligheid. Door een beperking op te leggen aan de maximum vestigingsgrootte wordt de kleinschaligheid van het bedrijventerrein gewaarborgd. In voorliggend project gaat het om het realiseren van ateliers van maximaal 100m². In totaal wordt er 277m² aan bedrijfsverzamelgebouw gerealiseerd.

	
Plattegrond verdieping regulier	Plattegrond dakverdieping
	
Schets voorzijde met open garagedeuren	Schets zijgevel met open garagedeuren

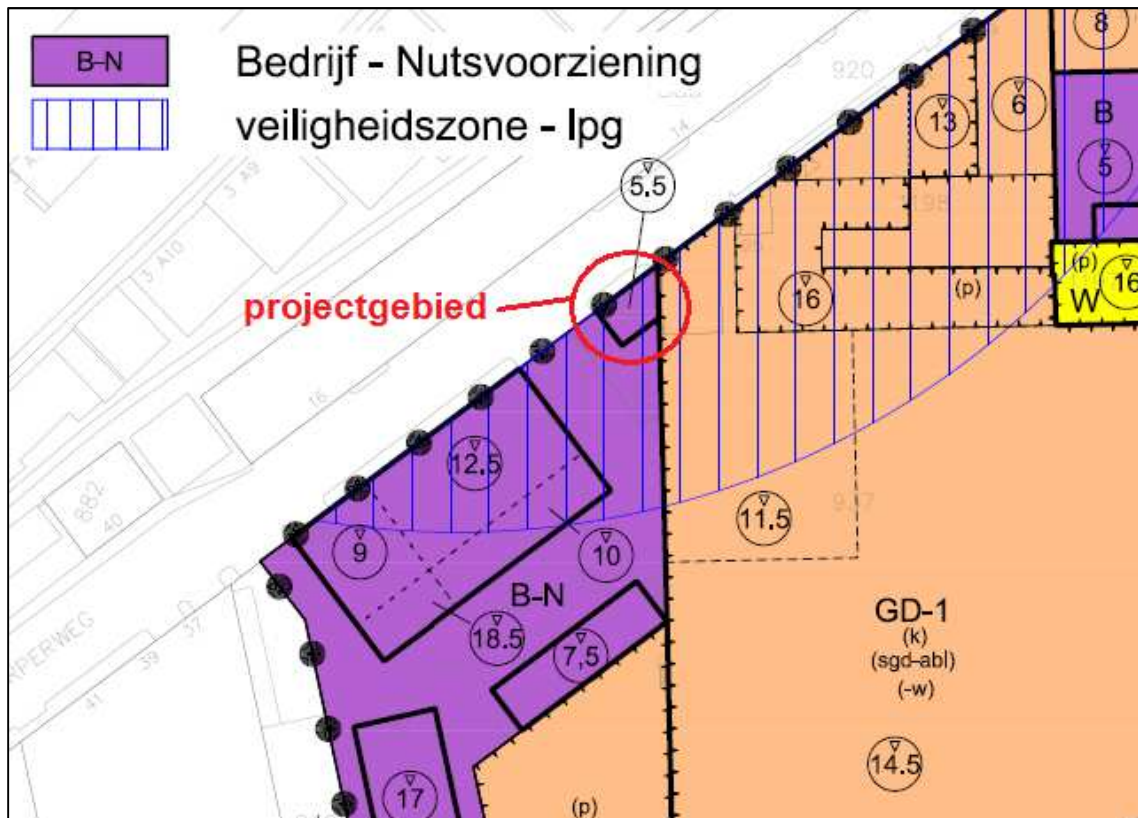
2.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan "Olympisch stadion e.o, vastgesteld op 29 mei 2013. De projectlocatie heeft de bestemming 'Bedrijf – Nutsvoorziening', met de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – lpg'. Er geldt een bouwvlak, waarbinnen gebouwd mag worden met een bouwhoogte van 5,5 meter. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd.

De voor 'Bedrijf – Nutsvoorzieningen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- een bedrijf, zijnde een nutsvoorziening, met de daarbij behorende voorzieningen, bergingen en nevenruimten;
- parkeervoorzieningen ten behoeve van de in 4.1 onder a genoemde bestemming;
- ondergrondse parkeergarage ten behoeve van de in 4.1 onder a genoemde bestemming, uitsluitend in de kelder en/of het souterrain, met dien verstande dat toegangen en in- en uitritten tevens in de eerste bouwlaag zijn toegestaan;
- groenvoorzieningen;
- tuinen;
- verkeersareaal.

figuur 4. uitsnede bestemmingsplan Olympisch stadion e.o. 29 mei 2013



Binnen de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' worden ateliers/kantoren niet toegestaan. Bovendien overschrijdt het gewenste gebouw de toegelaten bouwhoogte van 5,5 meter. Omdat de voorgenomen ontwikkeling strijdig is met het bestemmingsplan, zal een planologische procedure gevolgd moeten worden. In voorliggend geval betekent dit dat dit project opgenomen kan worden in het nieuwe bestemmingsplan Havenstratterrein dat op dit moment wordt opgesteld.

3 Ruimtelijk beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Dit besluit legt nationale ruimtelijke belangen vast. Het beleid is erop gericht om het aantal regels terug te dringen. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Hierdoor is onder andere de aanwijzing van nationale landschappen vervallen.

Het Rijk maakt bijvoorbeeld geen landsdekkende woningbouwafspraken meer, alleen nog in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad. Het Rijk benoemt alleen nog landelijke doelstellingen om de woningmarkt goed te laten werken. Het landschapsbeleid gaat ook naar de provincies.

Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er met een gebied moet gebeuren.

Op dit moment legt het Barro geen restricties op voor de onderhavige locatie.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie heeft verschillende nota's vervangen, zoals de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits Aanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving, de agenda Landschap, de agenda Vitaal Platteland en de Pieken in de Delta.

De rijksoverheid streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ruimtelijke structuur van Nederland heeft zich ontwikkeld van steden in een landelijk gebied naar stedelijke regio's in interactie met landelijke en cultuurhistorische gebieden. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys.
- Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voorbiodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed.
- Een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

In de structuurvisie zijn dertien nationale belangen benoemd. De nationale belangen, die worden benoemd, betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Geen van deze nationale belangen zijn van toepassing op dit project en daarmee wordt beleid hierover overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro); Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, hanteert het Rijk een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Dit is verankerd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarbij worden onderstaande opeenvolgende stappen gehanteerd:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien;
2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Kantorenstrategie

Gemeente Amsterdam hanteert sinds het opstellen van de Kantorenstrategie in 2011 een restrictief beleid ten aanzien van het toevoegen van vierkante meters kantoorruimte. In 2013 is de Nota Marktconforme Kantorenplannen opgesteld. Hierbij wordt de strategie uit 2011 geactualiseerd en aangegeven waar nog ruimte is voor beperkte groei van het aantal vierkante meters kantoor. Speciale aandacht gaat uit naar creatieve zakelijke dienstverlening op bedrijventerreinen. Alhoewel dit project zich richt op het realiseren van een bedrijfsverzamelgebouw, kunnen de atelierruimtes mede aan deze markt toegeschreven worden. Dit zal afhankelijk zijn van de eindgebruikers.

Het voorliggend projectgebied valt binnen een beperkt groeigebied, waarbij het accent ligt op herontwikkeling/transformatie met beperkte mogelijkheden tot nieuwe uitgiften. Het omliggende gebied (Havenstraatterrein) wordt opnieuw getransformeerd waarbij bedrijvigheid plaats gaat maken voor woningbouw. Met voorliggend project worden kleine werkruimtes gecreëerd die mogelijk gebruikt gaan worden door de creatieve zakelijke markt. Mocht dit het geval zijn, dan is dit mede te zien als kantoorruimte. Echter, gezien het feit dat het Havenstraatterrein veel bedrijvigheid gaat verliezen en er hier sprake is van een kleinschalig plan dat past in een beperkt groeigebied, past dit in het gemeentelijk beleid.

De ontwikkeling voorziet in de regionale vraag, die plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied. Daarbij wordt de bestaande functie van het gebied, die gericht is op bedrijvigheid, gehandhaafd, waarbij het gaat om een herstructurering van een bestaande locatie.

Conclusie

De ontwikkeling sluit aan op de ladder voor duurzame verstedelijking, als opgenomen in het Bro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie 2040 en Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De structuurvisie is 21 juni 2010 vastgesteld en op 23 mei 2011 herzien. De Provincie Noord-Holland heeft gekozen voor drie hoofdbelangen: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De structuurvisie borduurt voort op en heeft de eerdere streekplannen vervangen. Met name de scheiding tussen landelijk en stedelijk gebied komt sterk naar voren in de visie. In het landelijk gebied is de provincie veel meer terughoudend ten aan-

zien van nieuwe ontwikkelingen dan in het stedelijke gebied, waar lokale overheden veel meer vrijheid hebben om hun eigen beleid te voeren.

Naast de structuurvisie heeft de provincie een verordening (Prvs) vastgesteld waarin regels zijn opgenomen die de provinciale belangen beschermen. Deze regels zijn een uitwerking van de structuurvisie.

Bestaand bebouwd gebied

Het projectgebied is in de Prvs aangewezen als Bestaand Bebouwd Gebied (BBG) (gelet op artikel 9 en kaart 2 van de Verordening). De toelichting van de verordening geeft aan dat gemeenten verplicht zijn om voor het BBG bestemmingsplannen te maken. Zij hebben bij de invulling daarvan een grote mate van beleidsvrijheid. De provincie stelt gelet op de toelichting op artikel 13 weinig eisen voor bouwen en gebruik binnen bestaand bebouwd gebied.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Platform Bedrijventerreinen en Kantoorlocaties (Plabeka)

Waar er een overschot is op de kantorenmarkt, dreigt er op regionale schaal ook een kwantitatief overschot aan bedrijventerreinen. Er is 2.200 hectare aan verouderde bedrijventerreinen. Dit is 30% van het totale volume aan bedrijventerreinen. De herstructurering van deze verouderde terreinen gaat niet zo snel als gehoopt, ondanks het instellen van een Pilotbureau Herstructurering Bedrijventerreinen. Amsterdam heeft zichzelf een grote transformatieopgave gesteld waardoor geen overschot ontstaat, maar juist evenwicht. Er is wel een tekort aan natte zeehaventerreinen. Een groter probleem is de kwalitatieve mismatch tussen vraag en aanbod. Er is op korte termijn voldoende aanbod aan moderne gemengde bedrijventerreinen en transport- en distributierreinen. Aan terreinen in de hogere milieuhindercategorieën en binnenstedelijke terreinen is een kwalitatief tekort.

De mogelijkheden voor het creëren van extra binnenstedelijk terrein zijn beperkt. Soms kunnen segmenten van bedrijventerreinen onderling worden uitgeruild. Om de knelpunten op te lossen, monitoren we het bereiken van de volgende doelstellingen:

- Het schrappen van 520 hectare plancapaciteit bedrijventerreinen voor de periode 2010-2040. Dit is 23% van het planaanbod;
- Voortzetting van de aanpak van verouderde bedrijventerreinen door 2.200 hectare te revitaliseren en te herprofilieren;
- Voor de periode na 2020 ruimte vinden voor het toevoegen van 'natte' zeehaventerreinen;
- Meer vestigingsruimte reserveren voor milieuhinderlijke bedrijven.

Het herontwikkelen van voorliggend bedrijfskavel past binnen de transformatiegedachte van verouderde bedrijventerreinen en sluit goed aan bij het voornemen het Havenstraatterrein te herontwikkelen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De Structuurvisie 'Amsterdam 2040, economisch sterk en duurzaam' is door de gemeenteraad van Amsterdam op 17 februari 2011 vastgesteld. De Structuurvisie bestaat uit drie delen: visie, uitvoeringsstrategie en toetsingskader. De visie heeft als planhorizon 2030-2040, uitvoeringsstrategie en toetsingskader hebben als planhorizon 2010-2020. Vier krachtige sociaaleconomische bewegingen spelen in de Structuurvisie een belangrijke rol.

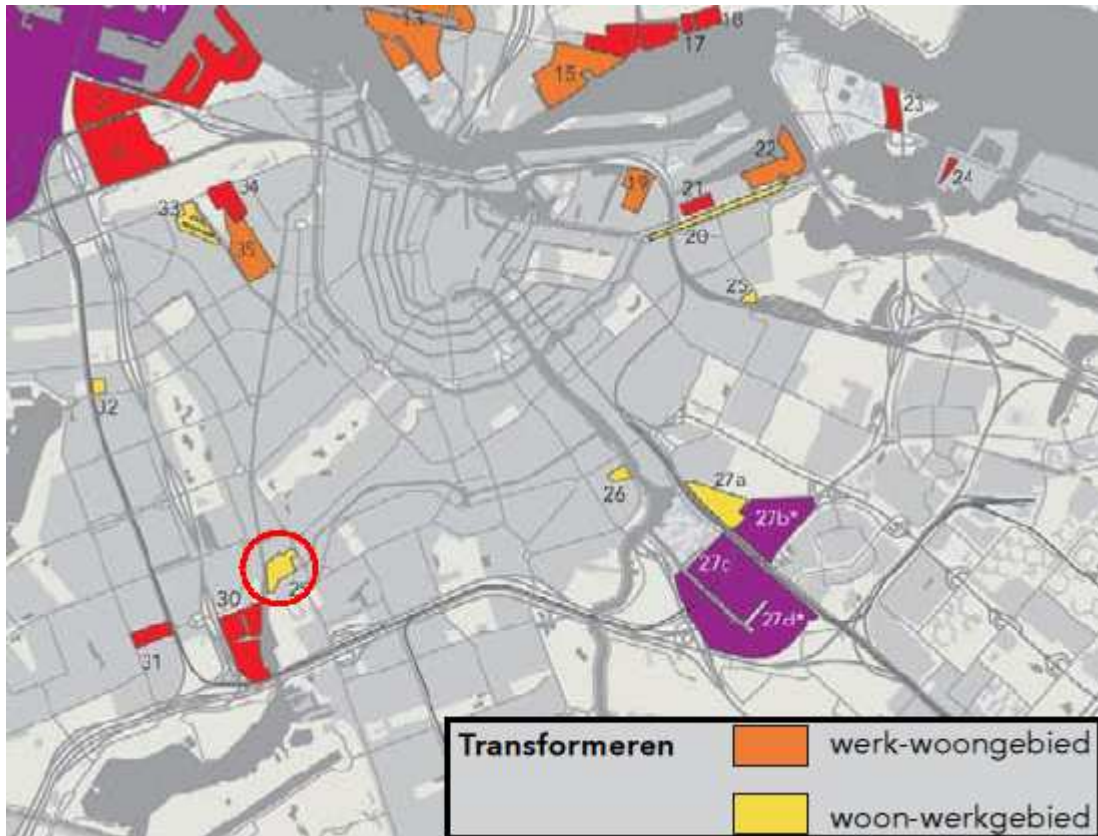
Deze bewegingen komen voort uit de ontwikkeling van Amsterdam en haar regio tot een

kenniseconomie enerzijds en een krachtige positie in vele sectoren van de 'traditionele' economie anderzijds. De vier bewegingen zijn: uitrol centrumgebied, verweving metropolitane landschap en stad, herontdekking van het waterfront en internationalisering van de zuidflank.

- Uitrol centrumgebied: door de magneetwerking van Amsterdam breidt de hoogstedelijke kern zich uit;
- Verweving metropolitane landschap en stad: Amsterdam wordt zich meer en meer bewust van zijn verbondenheid met, en zijn afhankelijkheid van het omringende landschap;
- Herontdekking van het waterfront, het IJ centraal: Amsterdam keert terug naar de oorsprong van haar bestaansrecht: het open water;
- Internationalisering van de zuidflank: via en nabij de hoogwaardige infrastructuur op de zuidflank van de stad intensiveert Amsterdam haar verbondenheid met Nederland en de wereld met de Zuidas als natuurlijk centrum.

Deze vier bewegingen vormen de basis van de (ruimtelijke) toekomst tot 2040. De ontwikkeling van het voorliggende perceel valt binnen de beweging van de uitrol van het centrumgebied en de verweving van het metropolitane landschap. In de Structuurvisie staat het aangrenzende Havenstraatterrein benoemd als transformatiegebied naar een woon-werk gebied in de periode 2010 - 2020.

In de structuurvisie is aangegeven dat een aantal bestaande bedrijventerreinen kan transformeren tot een woon-werkgebied. Het zijn overwegend terreinen waar nu een klein aantal grote milieuhinderlijke bedrijven is gevestigd. Wanneer deze bedrijven verhuizen, komt veel ruimte vrij. Bij het invullen van deze ruimte kan de nadruk worden gelegd op de woonfunctie. Voor de werkgelegenheid van de stad is van belang dat 25% van het terreinoppervlak van elk van deze gebieden bestemd blijft voor bedrijven. In het bij de structuurvisie behorende instrumentarium is het gebied Havenstraat/Karperweg aangeduid als woon-werkgebied voor de periode 2010-2020 (zie onderstaand figuur).



3.4.2 Amsterdams Ondernemers Programma "Amsterdam Onderneemt!"

In het Amsterdams Ondernemers Programma "Amsterdam Onderneemt!" (AOP) zijn concrete acties en doelstellingen opgenomen om het ondernemersklimaat in Amsterdam verder te verbeteren. Met een krachtige coalitie van bedrijfsleven, stad, stadsdelen en Kamer van Koophandel willen we van Amsterdam een nog sterkere, ondernemende economie maken.

Ondernemerschap is een belangrijke motor voor de economie. Het zorgt voor werkgelegenheid, innovatie, en productiviteitsgroei. Ook op sociaal terrein kan ondernemerschap een rol spelen, bijvoorbeeld door bij te dragen aan de bestrijding van armoede, werkloosheid en sociaaleconomische achterstand. Daarom is de doelstelling ondernemerschap stimuleren en een gunstig klimaat creëren voor het ontstaan, aantrekken en groeien van ondernemingen. Ondernemen doe je zelf, maar de gemeente kan ervoor zorgen ervoor dat het in Amsterdam makkelijker wordt.

Kortom: Ondernemerschap + Ondernemersklimaat = Amsterdam Onderneemt!

Met dit plan heeft men als doel het aantal starters en de ondernemersquote handhaven, het aantal faillissementen laag houden en het aantal snelle groeiers vergroten. Hiervoor dienen de randvoorwaarden om te ondernemen optimaal zijn. In het AOP heeft het college de ambitie voor een ondernemende metropool voor 2011-2014 uitgewerkt. In het AOP worden knelpunten geïdentificeerd op het gebied van ondernemen, zoals veiligheid, en gaan daarmee aan de slag. Op deze manier wordt de ondernemer gefaciliteerd en gestimuleerd om de kansen te benutten die de stad Amsterdam biedt. Met dit plan heeft het bestuur de missie om een beter ondernemersklimaat te creëren. Daarvoor dient het succesvolle ondernemingen te trekken en een samenwerking tussen gemeente en ondernemer te bevorderen; er dient ruimte te zijn voor ondernemerschap.

Het realiseren van een bedrijfsverzamelgebouw met atelierruimtes past binnen de doelstellingen van het AOP.

3.4.3 Nota 'Ondernemen in Zuid'

In de op 26 oktober 2011 door de stadsdeelraad vastgestelde nota 'Ondernemen in Zuid' is beleid voor diverse economische functies weergegeven. Voor leegstaande kantoren wordt door het stadsdeel meegewerkt aan de omzetting ervan in kleinere eenheden kantoor of in bedrijfsverzamelgebouw. Daarnaast werkt het stadsdeel waar mogelijk mee bij het mogelijk maken van tijdelijke invullingen, bijvoorbeeld voor culturele functies. Het herontwikkelen van bestaande bedrijfslocatie naar een bedrijfsverzamelgebouw met daar- in diverse atelierruimtes past binnen deze beleidslijn van het stadsdeel.

4 Ruimtelijke aspecten

4.1 Verkeer

In de toekomst zal de Karperweg een heel ander karakter krijgen vanwege de herontwikkeling van het naastgelegen Havenstraatterrein. In de vastgestelde visie voor dit gebied wordt de Kaperweg waarschijnlijk ingericht als een doorgaande langzaamverkeersverbinding met toegangen tot parkeergarages. Deze verandering heeft ook gevolgen voor de hoeveelheid verkeer dat voorbij komt. De straat wordt dan minder een doodlopende straat. In de nieuwe straat is wellicht meer ruimte voor niet-woonfuncties.

4.1.1 Verkeersgeneratie

Het aantal verkeersbewegingen dat wordt gegenereerd door de atelierruimtes uit het bedrijfsverzamelgebouw is bepaald aan de hand van de kencijfers parkeren en verkeersaantrekkende werking van de CROW (publicatie 317). In de CROW publicatie worden bedrijfsverzamelgebouwen apart benoemd. Als uitgangspunt hanteren we als stedelijkheidsgraad: zeer sterk stedelijk en de stedelijke zone is te typeren als rest bebouwde kom. Dit leidt tot een minimale verkeersgeneratie van 4,6 motorvoertuig per 100m² bvo. In voorliggend plan betekent dit dat er bij vijf bouwlagen (477m² bvo) minimaal 22 en maximaal 31 vervoersbewegingen per etmaal te verwachten zijn. Bij vier bouwlagen (377m²) is dit minimaal 17 en maximaal 24 vervoersbewegingen per etmaal. Dit aantal zorgt niet voor een ontwrichting van de bestaande en toekomstige wegenstructuur.

4.1.2 Parkeren

Uitgangspunt is dat ontwikkelaars bij alle bouwblokken voorzien in hun eigen parkeerbehoefte conform de parkeernormen in de parkeernota van stadsdeel Zuid. Bij bedrijven zonder bewoning wordt een norm aangehouden van een b-locatie, in casu 1 parkeerplaats per 125 m² BVO.

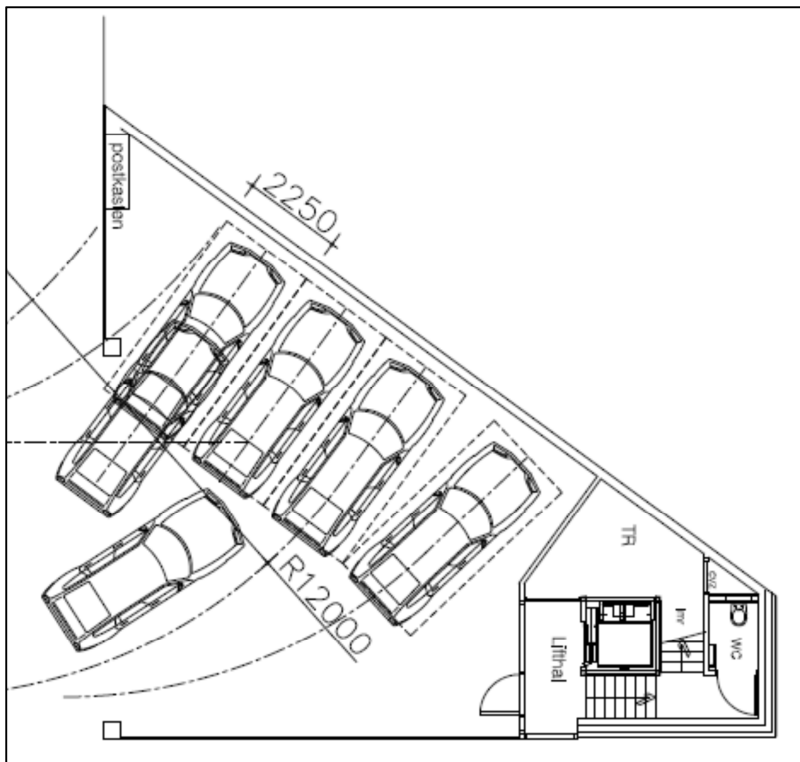
Het uitgangspunt is dat het parkeren op het eigen terrein wordt opgelost. Om te voorkomen dat door de ontwikkeling van het Havenstraatterrein de parkeerdruk in de omgeving verder zal toenemen zullen in het gebied geen parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven worden uitgegeven.

Voorliggend plan

In voorliggend plan wordt een bedrijfsverzamelgebouw gerealiseerd van maximaal vijf bouwlagen met een bruto vloeroppervlakte voor de ateliers van 477m². Op basis van de parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125m² BVO geldt dat voor dit plan 3,8=4 parkeerplaatsen benodigd zijn bij vijf bouwlagen. Bij vier bouwlagen (377m² ateliers) zou dit 3 parkeerplaatsen zijn. Op de begane grond wordt het parkeren op eigen terrein opgelost. De ruimte biedt parkeergelegenheid voor vier personenauto's. Hiermee wordt voldaan aan de parkeereis van de gemeente.

4.1.3 Verkeersveiligheid

Op dit moment wordt een bestemmingsplan voorbereid voor het Havenstraatterrein. Met dit plan wordt het Havenstraatterrein herontwikkeld tot woningbouw. De openbare ruimte, en daarmee ook de Karperweg wordt opnieuw ingericht. In dit kader zal bij de uitwerking van de realisatie van het bedrijfsverzamelgebouw aandacht besteed worden aan de verkeersveiligheid. De auto's zullen namelijk achteruit de parkeervakken verlaten. Verkeersonveilige situaties dienen hiermee voorkomen te worden.



4.2 Water

Sinds 2003 is het doorlopen van de watertoets wettelijk verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, om in overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder aandacht te besteden aan de waterhuishoudkundige aspecten, zodat de waterhuishoudkundige doelstellingen worden gewaarborgd. De uitgangspunten voor het watersysteem dienen op een juiste wijze in het plan te worden verwerkt.

Waterkwaliteit

Bij de uitvoering van voorliggend project worden geen uitlogbare materialen gebruikt die de grondwaterkwaliteit kunnen aantasten.

Waterkwantiteit

Het projectgebied is op dit moment grotendeels verhard (op de aanwezigheid van een boom na) en heeft de bedrijfsbestemming. In de nieuwe situatie wordt het terrein volledig verhard met nieuwe bebouwing. Er is geen sprake van een toename aan verharding waardoor watercompensatie noodzakelijk is.

Hemelwater en riolering

De afvoer van regen- en vuilwater zal conform de daarvoor geldende eisen worden ontworpen.

Beschermde gebieden

Er liggen geen waterkeringen in of nabij het projectgebied die een belemmering kunnen vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Grondwater

Er wordt geen ondergrondse parkeergarage aangelegd die van invloed kan zijn op de grondwaterstanden in de omgeving van de projectlocatie.

Het aspect water vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het bedrijfsverzamelgebouw.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Op 1 september 2007 is de wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Hiermee zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: „de veroorzaker betaalt”.

In het proces van ruimtelijke ordening moet tijdig rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor de overweging van archeologievriendelijke alternatieven. Rijk, provincies en gemeenten (laten) bepalen welke archeologische waarden bedreigd worden bij ruimtelijke plannen. Tijdens de voorbereiding van deze plannen is (vroeg)tijdig archeologisch (voor)onderzoek belangrijk.

De keuze voor een andere bouwlocatie voorkomt de verstoring van belangrijke bodemvondsten. Als dit geen optie is, bestaat de mogelijkheid om binnen de bouwlocatie zelf naar een archeologievriendelijke aanpak te streven. In het uiterste geval wordt een archeologische opgraving uitgevoerd.

Situatie projectgebied archeologie

Het Bureau Monumenten Amsterdam (BMA) heeft in het kader van het vigerende bestemmingsplan (Olympisch stadion e.o.) een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Voor het projectgebied geldt een zeer kleine archeologische verwachting waardoor ontwikkelingen op deze plek zijn vrijgesteld van archeologisch veldonderzoek.

Situatie projectgebied cultuurhistorie

Het projectgebied behelst geen cultuurhistorische bouwwerken van enige waarde. Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de realisatie van het bedrijfsverzamelgebouw.

5 Milieuaspecten

In dit hoofdstuk wordt de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan milieu- en omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving.

5.1 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het voor bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Voor het bepalen van de milieuzonering is gebruikgemaakt van de geactualiseerde handreiking (maart 2009): Bedrijven en milieuzonering (het zogenoemde groene boekje) van de VNG. In deze publicatie worden richtafstanden gegeven tussen hinderveroorzakende bedrijven en woningen. De hinder wordt aangegeven op basis van de aspecten geur, geluid, gevaar en stof. Het omgevingstype speelt hierbij een rol: de afstanden worden in beginsel gehanteerd ten opzichte van een rustige woonwijk. Er kan echter ook sprake zijn van een gemengd gebied (diverse functies naast elkaar). In dat geval kan de richtafstand met een stap verlaagd worden.

De projectlocatie heeft op dit moment de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorziening' en ligt daarmee in gemengd gebied. De gewenste bestemming na herontwikkeling is tevens Bedrijf. Bovendien worden met de herontwikkeling geen woningen mogelijk gemaakt. Daarmee zorgt de herontwikkeling niet voor een belemmering van de bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven. Ook wordt er geen hogere categorie aan bedrijven voorgestaan dan nu en in de rest van het gebied het geval is. Bestaande woningen worden derhalve niet belemmerd door de herontwikkeling. Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de herontwikkeling van het projectgebied.

5.2 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

Plaatsgebonden risico (PR):

Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.

Groepsrisico (GR):

Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoorn voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een verantwoordingsplicht, kan afwijken. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Risicovolle inrichtingen

Nabij het plangebied bevindt zich een aantal bedrijven met gevaarlijke stoffen. Eén daarvan valt onder het besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit is het LPG tankstation Auto Hennis B.V. aan de Havenstraat 7-9. Daarnaast bevindt zich net buiten het plangebied de tramremise waar opslag van gevaarlijke stoffen gasflessen plaatsvindt.

LPG tankstation

Het tankstation zal worden gesaneerd en komt niet meer terug in de herontwikkelingsplannen voor de Havenstraat. In het nieuwe bestemmingsplan krijgt het ook een andere bestemming. Op deze manier vervalt de hindercontour van het tankstation en wordt het mogelijk kwetsbare objecten te realiseren.

In voorliggend plan wordt er een bedrijfsbestemming gerealiseerd, waarbij o.a. ingezet wordt op atelierruimtes. Er komen geen nachtverblijven (hotels, woningen) en er worden in de nachtperiode geen extra mensen aan het gebied toegevoegd. Ten opzichte van de dagperiode zullen er wel wat personen toegevoegd worden. Gezien de aard van de bestemming (ateliers) is het niet de verwachting dat dit aantal het huidige groepsrisico negatief zal beïnvloeden. De huidige personendichtheid in het invloedsgebied is dermate groot dat de toevoeging van enkele ateliers geen negatief effect hebben op het groepsrisico.

Tramremise

In de nabijheid van het project ligt aan de Havenstraat de GVB tramremise. Dit bedrijf blijft gehandhaafd in de nieuwe situatie. Ter plaatse vindt een kleine hoeveelheid opslag van gasflessen plaats. De risico's vanwege deze inrichting vallen onder het regime van het Activiteitenbesluit (niet onder het Bevi) en zijn dermate beperkt dat geen nader onderzoek nodig is naar de externe veiligheidsrisico's in het kader van dit plan.

Transport gevaarlijke stoffen

Het projectgebied bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Er vindt wel toevoer van LPG plaats voor het bestaande LPG tankstation. In het nieuwe bestemmingsplan Havenstraatterrein komt het tankstation echter niet meer terug. De risico's als gevolg van transport van gevaarlijke stoffen zijn voor dit plan niet relevant.

Aan de westkant, op ruime afstand van het project, ligt een spoorweg. Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen over dit spoor plaats. Een onderzoek naar de risico's vanwege transport over het spoor is niet nodig.

Het projectgebied ligt verder niet binnen het invloedsgebied van een buisleiding. Nader onderzoek is ook niet nodig.

5.3 Bodem (milieukundig)

De milieuhygiënische bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de gewenste bestemming. Bij grondroerende werkzaamheden (bijvoorbeeld projectmatige ontgraving, funderingsherstel, nieuwbouw of functiewijziging) binnen het plangebied, zal vooraf de kwaliteit van de bodem in beeld moeten worden gebracht. Of sanering moet plaatsvinden, is afhankelijk van de functie van het perceel en de aard van de aanwezige verontreinigingen.

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

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

De huidige bestemming van de projectlocatie is Bedrijf – Nutsvoorziening. In voorliggend project wordt opnieuw een bedrijfsbestemming gerealiseerd. De gronden zijn in beginsel dus geschikt voor de gewenste functie.

De bodemkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Geluid

In het kader van de plantontwikkeling dient bekeken te worden of er geluidsgevoelige objecten worden gerealiseerd. Op basis van de Wet geluidhinder zullen geluidsgevoelige objecten van gezoneerde wegen onderzocht moeten worden.

Met voorliggend project worden echter geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd. Het betreft hier een bedrijfsmatige functie waarbij geen woningen gerealiseerd worden. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de herontwikkeling van de kavel tot bedrijfsverzamelgebouw.

5.5 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de paragraaf 5.2 van de Wet milieubeheer gewijzigd (Hoofdstuk 5 titel 2 Wm, Staatsblad 2007, 414) en zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer vernieuwde luchtkwaliteitseisen opgenomen.

Gelijktijdig zijn de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Staatscourant 2007, 220), het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) in werking getreden. Een belangrijk element uit deze wetwijziging is het begrip 'niet in betekenende mate' (NIBM).

Luchtkwaliteitseisen vormen nu geen belemmering voor ontwikkelingen, als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde; of
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt; of
- een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging; of
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

AMvB 'niet in betekenende mate'

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Op verzoek van de Nederlandse overheid heeft de EU verlenging van de termijn (derogatie) gegeven waarbinnen de luchtkwaliteitseisen gerealiseerd moeten zijn. Per 1 augustus 2009 is het NSL vastgesteld (een belangrijke voorwaarde voor het verkrijgen van de derogatie). Hierdoor kan volledig gebruik worden gemaakt van deze derogatie. Bovendien is de defi-

nitie van 'niet in betekende mate' verlegd van 1% naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³) voor zowel PM₁₀ als NO₂.

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

Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

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

In onderhavig geval wordt een bedrijfsverzamelgebouw gerealiseerd. De realisatie van een bedrijfsverzamelgebouw in de orde van grootte zoals hier voorligt, ligt ruim onder de grens met de vergelijkbare 1.500 woningen of 100.000 m² kantoorlocatie. Op basis van de NIBM-rekentool (zie hieronder) kan geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en daarmee niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

figuur 5. NIBM-rekentool (geraadpleegd op 8 juli 2014)

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
+		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		31
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,03
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling van het projectgebied.

5.6 Magnetische veldsterkten

Rond elektriciteitscentrales, bij stroomverdeelstations, rond het transportnet van bovengrondse en ondergrondse hoogspannings- en middenspanningslijnen en in de buurt van transformatorhuisjes ontstaan elektromagnetische velden. De magnetische veldsterkte, uitgedrukt in microTesla (iT), is mede afhankelijk van de stroomsterkte, de configuratie en opstelling van de afstand tot de geleiders. Er wordt veel onderzoek gedaan naar effecten van langdurige blootstelling aan magnetische velden in de woon- en werkomgeving. Vanuit onderzoek naar het

mechanisme van een mogelijke samenhang tussen blootstelling aan magnetische velden en ziekten en aandoeningen volgt geen bewijs voor een relatie.

Beleid, wet- en regelgeving

Het overheidsbeleid gaat uit van grenswaarden waarbij de overheid de aanbeveling van de Raad van de Europese Unie volgt. Voor elektromagnetische velden gelden geen wettelijke gezondheidsnormen, omdat de internationaal geldende normen in Nederland nergens worden overschreden. De overheid heeft besloten om het voorzorgsprincipe toe te passen en aanvullend beleid te formuleren voor nieuwe situaties. In 2005 heeft het Ministerie van VROM gemeenten en provincies geadviseerd over het verblijf van kinderen tot vijftien jaar in de buurt van hoogspanningslijnen:

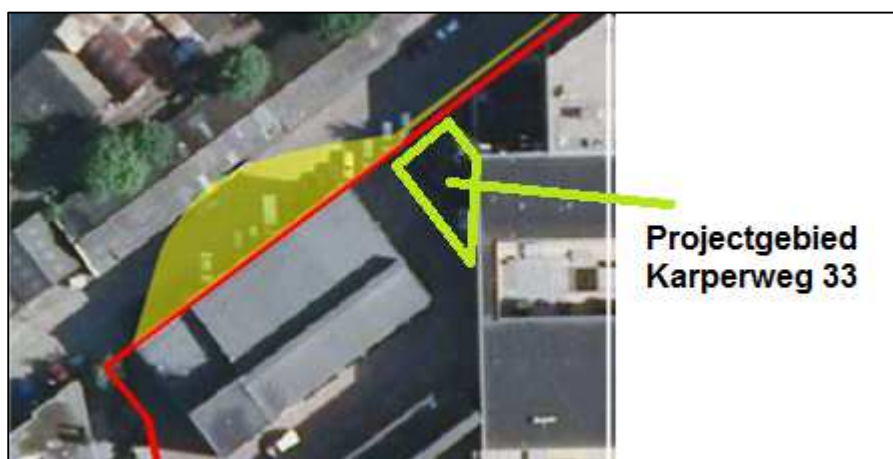
- Geen nieuwe bestemmingsplannen te maken voor de bouw van gevoelige bestemmingen (scholen, crèches, kinderdagverblijven, woningbouw en woonschepen) in de directe nabijheid van hoogspanningslijnen;
- Woningen die verder dan tweehonderd meter van de hoogspanningslijnen staan, liggen buiten het directe bereik van deze lijnen;
- Voor schakel- en transformatorstations en -huisjes wordt geadviseerd uit te gaan van de Europese referentiewaarde van 100 μT .

In aanvulling op het advies van het Ministerie van VROM (briefkenmerk SAS/2005183118) hanteert de GGD Amsterdam als uitgangspunt het streven naar een situatie waarbij kinderen niet langdurig verblijven in een magnetisch veld boven de 0,4 μT . In hoeverre deze waarde moet worden nagestreefd hangt af van de mate van overschrijding en de mogelijkheden om maatregelen te treffen.

Onderzoeksresultaten

In het kader van het bestemmingsplan Havenstraatterrein heeft DNV KEMA op 25 april 2013 een onderzoek uitgevoerd naar magnetische veldsterkten op het Havenstraatterrein. Op basis van de metingen zijn jaargemiddelde 0,4 μT contouren in beeld gebracht, waarmee de locaties inzichtelijk zijn gemaakt waar de magnetische veldsterkte tenminste 0,4 μT bedraagt.

Daarbij is gekeken naar het onderstation aan de Karperweg, de tramremise Havenstraat en ondergrondse hoog- en middenspanningskabels in het plangebied. Alle metingen zijn uitgevoerd op 1 meter hoogte boven weg, stoep of maaiveld. De metingen zijn zoveel mogelijk volgens profielen uitgevoerd: metingen op vaste afstanden langs een rechte lijn vanaf een bepaalde bron (bijvoorbeeld het station) of haaks kruisend op het kabelbed.



In bovenstaand figuur is de 0,4 μT contour weergegeven, deze reikt tot 13 meter vanaf de gevel van het onderstation. Het projectgebied Karperweg ligt net buiten de aangegeven (rode) grens van het voorontwerpbestemmingsplan. Echter, gezien de aangegeven contour is aannemelijk dat de projectlocatie ook binnen de contour ligt.

De gevoelige functies zoals woningbouw en scholen zijn in de plannen voor de Havenstraat niet geprojecteerd binnen deze contour. Ook in voorliggend project worden geen gevoelige functies gerealiseerd. Het gaat hier om bedrijfsmatige functies die reeds in het gebied en binnen de contour aanwezig zijn. Installaties voor elektriciteitsvoorziening van de GVB-remise op het remiseterrein dragen nauwelijks bij aan de magnetische veldsterkte buiten het remiseterrein. De gemeten veldsterkte boven de meeste kabels in het plangebied is relatief laag. Alleen ter plaatse van hoogspanningskabels in de Havenstraat is sprake van een overschrijding. Deze hoogspanningskabels zullen in verband met de herontwikkeling van het Havenstraatterrein in zuidelijke richting worden verlegd, zodat de magnetische veldsterkte geen belemmering vormt voor de ontwikkeling.

Conclusie

In het projectgebied is hoogstwaarschijnlijk sprake van een overschrijding van de richtwaarde voor magnetische veldsterkte, de zogenaamde 0,4 μ T contouren. Binnen de contour bij het onderstation zijn echter geen gevoelige functies voorzien zoals woningen of scholen. Magnetische veldsterkten vormen dus geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend project.

5.7 Ecologie

De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiervoor zijn twee wetten actief: de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998. In beide wetten zijn naast het nationaal natuurbeschermingsbeleid ook tal van internationale verdragen en richtlijnen verankerd, zoals de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

Soortenbescherming

Gedragscode Flora- en faunawet

Voor de gehele gemeente Amsterdam geldt de in 2009 vastgestelde 'Gedragscode voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkeling en bestendig beheer en onderhoud'. De gedragscode is geldig vanaf 18 december 2009 tot en met 18 december 2014. In de gedragscode worden de voorzorgsmaatregelen beschreven die erop zijn gericht de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen, bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken.

De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- De voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- Het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van de te beschermen plant- en diersoorten, die genoemd worden in de Checklijst beschermde soorten in de Gemeente Amsterdam, de Handleiding Flora- en faunawet en ruimtelijke planvorming en het Soortenbeleid Gemeente Amsterdam en bijbehorende doelsoortenlijst. Voor soorten uit tabel 2 en deels tabel 3) is bij naleving van de gedragscode geen ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

Met de gedragscode voldoet de gemeente aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. Daarnaast is de gedragscode de concretisering van de algemene zorgplicht voor de beschermde soorten genoemd in de AMvB artikel 75 van de Flora- en faunawet.

Bij de herontwikkeling van voorliggend kavel zal de gedragscode in acht worden genomen. Ten aanzien van soortenbescherming dient rekening te worden gehouden met broedende vogels, en dienen uit te voeren werkzaamheden hierop te worden afgestemd. Daarnaast zal voordat het bestaande pand gesloopt wordt, nader onderzocht moeten worden of in het projectgebied beschermde vleermuissoorten aanwezig zijn.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is in de provinciale structuurvisie aangewezen als bebouwd gebied en ligt te midden van gemengde bebouwing in de omgeving met wonen en werken en prominent aan de noordzijde de tramremise. Met uitzondering van een kleine strook van het Park Schinkel-eilanden, die binnen de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam valt, komen er geen bijzondere beschermde gebieden voor in de omgeving.

Ecologische structuur Amsterdam

In de Structuurvisie Amsterdam is de ecologische structuur voor Amsterdam opgenomen. De Ringweg A10, en de Schinkel zijn in de Structuurvisie opgenomen als 'secundaire verbindingen'. Amsterdam wil de ecologische structuur respecteren en in overleg met de betrokken stadsdelen en taludbeheerders verder verbeteren. Daarom wordt de ecologische structuur van Amsterdam nader uitgewerkt in een ecologische visie.

De ecologische hoofdstructuur kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat deze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit netwerk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen. Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken. Binnen het projectgebied zijn dergelijke barrières niet aanwezig.

5.8 Luchthavenindelingsbesluit

Uit het Luchthavenindelingbesluit (LIB) volgen regels die door gemeenten in de omgeving van luchthaven Schiphol in acht moeten worden genomen bij bestemmingsplannen en bij bouw- of aanlegvergunningen.

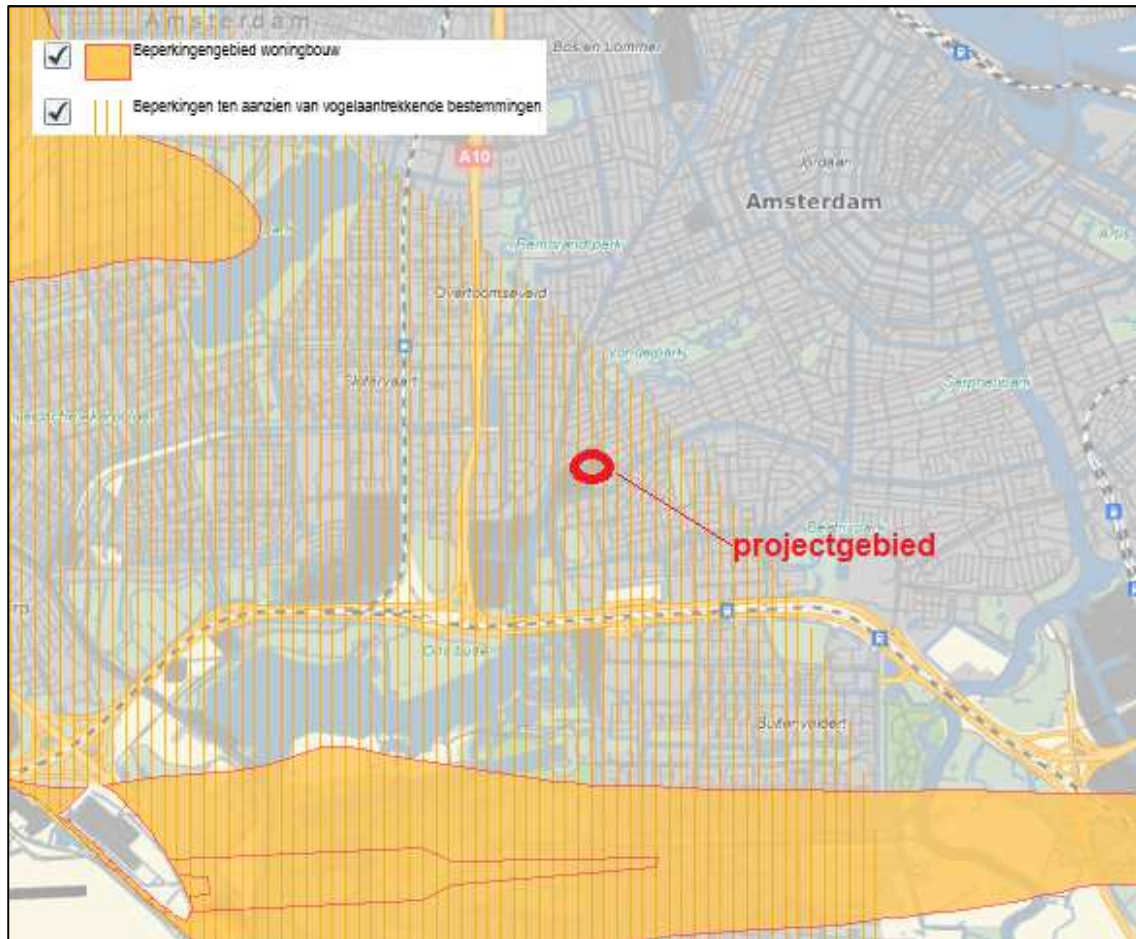
Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbaanstelsel op luchthaven Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het LIB (gewijzigd op 23 augustus 2004), waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven en het Luchthavenverkeerbesluit (LVB), dat is gericht op de beheersing van de belasting van het milieu door het luchtverkeer. De regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik heeft genomen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Amsterdam valt deels binnen het beperkingengebied. Binnen het beperkingengebied worden verschillende deelgebieden onderscheiden met specifieke regels. Delen van Amsterdam vallen binnen de zone waarvoor beperkingen gelden ten aanzien van bebouwing (voorheen vrijwaringszone), bouwhoogte en vogel aantrekkende bestemmingen:

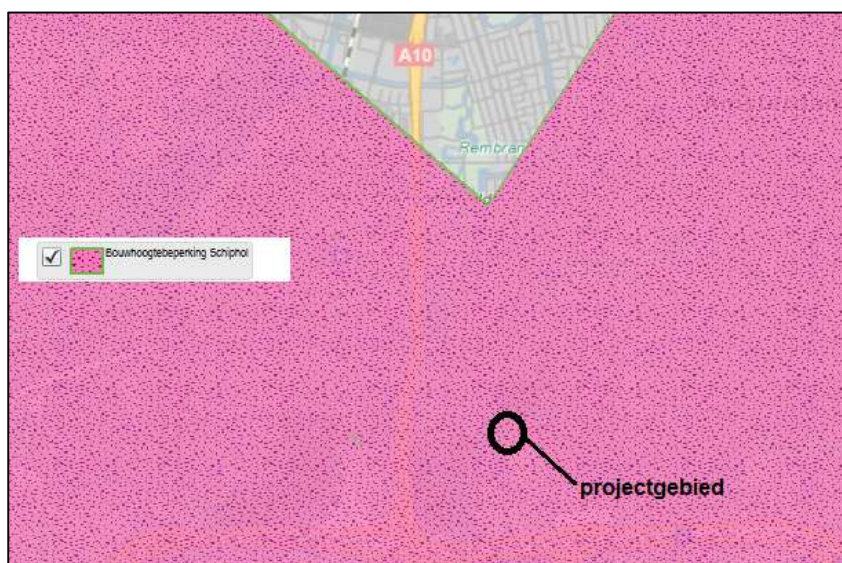
- Om te voorkomen dat het aantal geluidgehinderden rondom luchthaven Schiphol toeneemt geldt op basis van artikel 2.2.1 van het LIB dat binnen de desbetreffende zone geen nieuwe woningen, woonwagens, scholen en gezondheidszorggebouwen zijn toegestaan. Amsterdam valt buiten de gebiedsdelen waar beperkingen gelden ten aanzien van veiligheid.
- In de gebiedsdelen waar hoogtebeperkingen gelden mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn. Het LIB bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. In beginsel mogen op basis van artikel 2.2.2 van het LIB geen objecten worden opgericht die hoger zijn dan de in bijlage 4 bij het besluit aangegeven maximale hoogte.
- Het LIB bevat een gebied waarbinnen, vanwege de veiligheidsoverwegingen die samenhangen met de luchtvaart, beperkingen gelden voor activiteiten die een sterke aantrekkingskracht op vogels kunnen hebben. Op basis van artikel 2.2.3 van het LIB gaat het hierbij om grote wateroppervlakten en moerasgebieden van meer dan 3 hectare (natuurreservaten / vogelreservaten / viskwekerijen (met extramurale bassins).

Beperkingen projectgebied

Het projectgebied valt binnen de zones van het LIB. Het projectgebied valt buiten de zones die beperkingen stellen aan het realiseren van woningbouw, maar binnen de zone die beperkingen stelt aan het realiseren van activiteiten met een vogelaantrekkende werking. Zie hiervoor onderstaand figuur.



Daarnaast valt het projectgebied ook binnen de contour die een hoogtebeperking aangeeft.



De maximum bouwhoogte ter hoogte van het projectgebied ligt tussen de 55 en 60 meter. Aangezien met voorliggend project maximaal vijf bouwlagen wordt beoogd, die gelijk zijn aan een bouwhoogte van 17 meter, vormt het LIB op dit punt geen belemmering.

Conclusie

Met voorliggend project wordt geen vogelaantrekkelijke activiteit mogelijk gemaakt. Ook blijft de beoogde bouwhoogte ver onder de maximaal toegestane bouwhoogte uit het LIB. Het LIB vormt geen belemmering voor de realisatie van het bedrijfsverzamelgebouw.

5.9 Mer-beoordeling

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt een m.e.r.-plicht. Kunnen deze belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Een stedelijk ontwikkelingsproject als de realisatie van twee appartementen is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D 11.2.

Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Omdat er geen 2000 of meer woningen worden gerealiseerd, is er geen m.e.r.-beoordeling nodig.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is het gevolg van de uitspraak van het Europese hof van 15 oktober 2009 (zaak C-255/08) over de manier waarop de EU-richtlijn in de Nederlandse regelgeving was geïmplementeerd, één van de aanleidingen voor de aanpassing van het Besluit m.e.r. De essentie van die uitspraak is dat altijd m.e.r. noodzakelijk is als belangrijke nadelige milieugevolgen niet kunnen worden uitgesloten.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

1. Kenmerken van de projecten

Met het project wordt een bestaande bedrijfsbestemming herontwikkeld tot een bedrijfsverzamelgebouw van maximaal vijf bouwlagen met parkeren op de begane grond en ateliers op de verdiepingen.

2. Plaats van de projecten

Het plangebied is in de provinciale structuurvisie aangewezen als bebouwd gebied en ligt te midden van gemengde bebouwing in de omgeving met wonen en werken en prominent aan de noordzijde de tramremise. Met uitzondering van een kleine strook van het Park Schinkeleilanden, die binnen de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam valt, komen er geen bijzondere beschermde gebieden voor in de omgeving.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Het bedrijfsverzamelgebouw zorgt voor een zeer geringe verkeersaantrekkende werking die niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatste of zorgt voor de aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van natuurgebieden. De natuurgebieden liggen op grote afstand van het project. Daarnaast laten de overige milieuaspecten uit dit hoofdstuk zien dat het project geen significant negatieve milieueffecten met zich meebrengt.

Conclusie

Het project brengt geen significant negatieve milieueffecten met zich mee waardoor een volledige m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

5.10 Kabels en leidingen

In de omgeving van het projectgebied zijn diverse kabels en leidingen aanwezig van de nutsbedrijven. Bijzondere aandacht verdient de ondergrondse hoogspanningskabel van Liander. Bij de uitwerking van dit plan wordt aandacht besteed aan de aanwezige kabels. Hiervoor zal in het kader van de omgevingsvergunning contact worden gezocht met de diverse nutsbedrijven.

6 Beschrijving economische uitvoerbaarheid

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

Ten behoeve van de herontwikkeling aan wordt een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Amsterdam en ontwikkelaar. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

