

Ruimtelijke onderbouwing Oostpoort, deelproject 7 Amsterdam

Ontwikkelingcombinatie Polderweggebied (OCP)

Maart 2012

Ruimtelijke onderbouwing Polderweggebied, deelproject 7 Amsterdam

Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied

projectgegevens

opdrachtgever: Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied
(in samenwerking met Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Oost)
werknummer: 102.002.02
datum: 7 maart 2012

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging projectgebied	1
1.3	Aanleiding en doel	2
1.4	Vigerend bestemmingsplan en de te volgen procedure	2
1.5	Leeswijzer	2
2.	Beschrijving bestaande situatie en vigerend planologische kader	3
2.1	Bestaande situatie	3
2.2	Vigerend kader stedenbouwkundige structuur	3
2.3	Vigerend kader groenstructuur	4
2.4	Vigerend kader verkeersstructuur	4
2.5	Vigerend kader waterstructuur	4
3.	Projectbeschrijving / strijdigheden ten opzichte van het bestemmingsplan	5
3.1	Doelstelling en uitgangspunten	5
3.2	Projectbeschrijving en strijdigheid ten opzichte van het bestemmingplan	5
4.	Beleidskader	7
4.1	Rijksbeleid	7
4.2	Provinciaal beleid	8
4.3	Gemeentelijk beleid	9
5.	Ruimtelijke onderbouwing	12
5.1	Stedenbouwkundige inpassing	12
5.2	Verkeer en parkeren	14
5.3	Groen en water	16
5.4	Archeologie	16
5.5	Luchthaven Schiphol	16
5.6	Conclusie	16
6.	Milieukundige onderbouwing	17
6.1	MER/m.e.r	17
6.2	Geluid	17
6.2.1	Wegverkeerslawaaï	17
6.2.2	Railverkeerslawaaï	20
6.3	Duurzaamheid	20
6.4	Externe veiligheid	20
6.5	Luchtkwaliteit	22
6.6	Bodem	24
6.7	Waterhuishouding	25
6.8	Ecologie	26

7.	Uitvoerbaarheid	28
7.1	Economische uitvoerbaarheid	28
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28
7.3	Vooroverleg	29

Bijlagen

Bijlage 1	Programma Polderweggebied
Bijlage 2	Parkeerbalans Oostpoort
Bijlage 3	Bezonningsdiagram deelproject 7
Bijlage 4	Ingediende reacties uit het vooroverleg
Bijlage 5	Geluidbelasting bestaande bebouwing, Oostpoort plandeel HEMA driehoek, Wolf+Dikken, d.d. 19 december 2011.

Separate bijlagen

1. Milieuonderzoek 2^e ontsluiting Oostpoort, Goudappel Coffeng, 3 september 2010
2. Geluidsbelastingen Bouwblok 7 Oostpoort, Goudappel Coffeng, d.d. 2 juni 2010
3. Advies stille gevels bouwblok 7, Wolf+Dikken, d.d. 15 juli 2011
4. Effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken, DIVV, d.d. 30 september 2010
5. Archeologische Quicksan Oostpoort blok 7, Bureau Monumenten en Archeologie, d.d. 21-3-2011
6. Notitie Inspectie vleermuizen, Oostpoort achter Linnaeusstraat 245, Amsterdam, juni 2010
7. Besluit deelraad verkeersontsluiting Oostpoort, 14 december 2009
8. Besluit deelraad verkeersontsluiting Oostpoort, 28 april 2010



ligging Oostpoort

1. Inleiding

1.1 Algemeen

Het Oostergasfabriekterrein, ten zuiden van de Polderweg in Amsterdam Oost wordt herontwikkeld tot een hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied dat als nieuw stadshart kan fungeren in dit stadsdeel. Het gebied Oostpoort (voormalig Polderweggebied) wordt gezamenlijk ontwikkeld door het Projectbureau Polderweggebied (Stadsdeel Oost, voormalig stadsdeel Oost-Watergraafsmeer) en de Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied (OCP).

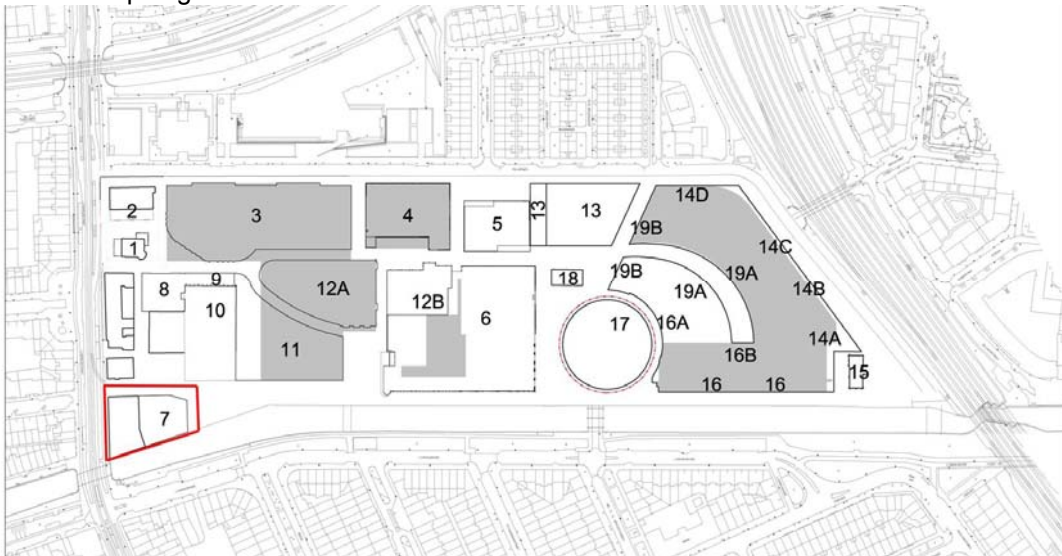
Het vigerende bestemmingsplan voorziet in deze herontwikkeling. Omdat enkele bouwplannen op sommige onderdelen strijdig zijn ten opzichte van dit bestemmingplan is vrijstelling/ontheffing noodzakelijk. Gezien de omvang van het herontwikkelingsgebied worden er meerdere procedures gevoerd.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de projectprocedure die gevoerd wordt ten behoeve van deelproject 7. Dit betreft het zogenaamde HEMA-gebouw dat is gelegen op de hoek Linnaeusstraat – Ringvaart.

Het gebied achter de bestaande bebouwing wordt herontwikkeld ten behoeve van woningen, detailhandel en horeca. De HEMA blijft in het bestaande gebouw gevestigd. Op een aantal onderdelen is dit bouwplan strijdig met het bestemmingsplan. Aangezien geen binnenplanse vrijstelling verleend kan worden is een projectprocedure noodzakelijk.

1.2 Ligging projectgebied

Het Polderweggebied is ruim negen hectare groot en wordt, globaal, begrensd door de Polderweg, de Linnaeusstraat, de Ringvaart / Linnaeuskade en de spoorlijn Amsterdam - Amersfoort. De ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de deelproject 7, gelegen langs de westelijke rand van het plangebied.



Kaart met bouwblokken langs de Linnaeusstraat die zijn opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing: deelproject 7.

1.3 Aanleiding en doel

In 2004 is door het Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer het bestemmingsplan “Polderweggebied 2003” vastgesteld en is het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied tot stand gekomen. Hierin wordt de herontwikkeling van het Polderweggebied mogelijk gemaakt. Aanpassingen in het programma voor het Polderweggebied en (hiermee samenhangende) wijzigingen in de ontwerpen hebben in de bouwaanvragen geleid tot een aantal strijdigheden met het bestemmingsplan.

Het totaal te ontwikkelen programma past, ook na de aanpassingen, binnen het bestemmingsplan waarin is voorzien in maximaal 1000 woningen en maximaal 100.000 bvo m² voor bedrijfsruimte.

De deelproject 7 is op onderdelen strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Voor een exacte beschrijving van de strijdigheid ten opzichte van het bestemmingsplan zie hoofdstuk 3 (Projectbeschrijving). Op basis van artikel 3.10 Wro kan ontheffing van het bestemmingsplan worden verleend (projectprocedure).

Doelstelling

Doelstelling van de voorliggende notitie is het geven van een goede ruimtelijke onderbouwing voor deelproject 7 op basis waarvan ontheffing kan worden verleend voor de strijdigheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

1.4 Vigerende bestemmingsplan en de te volgen procedure

Vigerend bestemmingsplan

Voor het gebied vigeert het bestemmingsplan “Polderweggebied 2003” dat is vastgesteld bij besluit van de stadsdeelraad van Stadsdeel Oost-Watergraafsmeer van 29 maart 2004 en goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 26 oktober 2004.

Procedure

Omdat de bouwaanvraag is ingediend vóór het inwerking treden van de Wabo (1 oktober 2010) zal een projectprocedure worden gevolgd en niet de procedure van een uitgebreide omgevingsvergunning. De besluitvorming omtrent de te doorlopen de projectprocedure ligt in handen van het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel.

1.5 Leeswijzer

In deze ruimtelijke onderbouwing zal als eerste een beschrijving worden gegeven van de bestaande situatie en het vigerende planologische kader (hoofdstuk 2). Hierna wordt een beschrijving van het deelproject gegeven en worden de strijdigheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan benoemd (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 gaat in op het algemene beleidskader. Hoofdstuk 5 geeft de ruimtelijke onderbouwing voor het deelproject. Hoofdstuk 6 gaat in op de relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 7 wordt tot slot ingegaan op de uitvoerbaarheid.

2. Beschrijving bestaande situatie en vigerend planologische kader

2.1 Bestaande situatie

De gronden van het Polderweggebied zijn ten dele bouwrijp gemaakt voor de geplande herontwikkeling van het Polderweggebied. Een aantal deelprojecten is inmiddels gerealiseerd, zoals het Muziekmakerscentrum, de nieuwe sporthal aan de Polderweg en het stadsdeelkantoor met een Brede School en een kinderdagverblijf aan de Ringvaart. De beoogde ruimtelijke structuur van de herontwikkeling is vastgelegd in het stedenbouwkundig plan Polderweggebied (2004) en het bestemmingsplan "Polderweggebied 2003".

2.2 Vigerend kader stedenbouwkundige structuur

Het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied (2004) en de juridische vertaling hiervan in het bestemmingsplan "Polderweggebied 2003" gaan uit van een herontwikkeling van de locatie tot een intensief stedelijk leefmilieu. Het terrein van de voormalige Oostergasfabriek zal worden ontwikkeld tot een intensief en multifunctioneel nieuw centrum. In het gebied zijn naast woningen en kantoren diverse andere functies gepland, waaronder detailhandel, culturele en maatschappelijke voorzieningen, vrijetijds- en sportvoorzieningen en dienstverlenende voorzieningen. Vooral in het westelijk deel zullen de verschillende centrumfuncties een plek krijgen. Het oostelijk deel is voornamelijk bestemd voor wonen. Voor het realiseren van een hoogwaardig verblijfsgebied zal zoveel mogelijk ondergronds geparkeerd worden en krijgt de openbare ruimte een hoogwaardige inrichting.

Stedenbouwkundig is het plan opgebouwd uit verschillende bebouwingsblokken, pleinruimtes en verbindende straten. In het ontwerp is sterk aangesloten op het bestaande ruimtelijke karakter van de locatie. Het bestaande straten- en bebouwingspatroon is uitgangspunt en de (monumentale) bebouwing is zoveel mogelijk behouden en opgenomen in het plan.

Aan de randen krijgt het plangebied, aansluitend op de bestaande bebouwing van de Linnaeusstraat en de Polderweg, een heldere stedenbouwkundige afbakening. In het plangebied blijft de bestaande oost-west verbinding (Beijersweg) gehandhaafd. Hiernaast wordt een aantal diagonale en gebogen straten geïntroduceerd.

De kwaliteit van de architectuur komt tot uiting in de toegepaste materialen en detaillering. De diverse bouwplannen worden door verschillende architecten ontworpen waardoor er architectonische variatie ontstaat.

Westelijk plandeel

Het westelijk plandeel van het Polderweggebied wordt gekenmerkt door grote objecten in een zorgvuldig vormgegeven openbare ruimte. De functiemenging zal het gebied een sterk stedelijk karakter geven.

Bij deelproject 7 gaat het stedenbouwkundig plan uit van het behoud van de bestaande bebouwing langs de Linnaeusstraat. Voor het HEMA-gebouw is voorzien in een nieuwbouw achter het bestaande pand aan de Linnaeusstraat. Hierin zijn winkels- en horeca op de begane grond en woningen op de verdieping gedacht.

2.3 Vigerend kader groenstructuur

De groenstructuur volgt de belangrijkste stedelijke ruimtes in en om het plangebied: de Polderweg, Ringvaart en spoordijk aan de buitenzijde en de nieuwe diagonale straat in het oosten van het plangebied.

2.4 Vigerend kader verkeersstructuur

Het Polderweggebied wordt ontsloten door de Linnaeusstraat en de Polderweg. De Linnaeusstraat is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). De Polderweg is van een lagere orde en kan worden beschouwd als buurtontsluitingsweg. De Polderweg is als 30 km/uur gebied ingericht en vormt de hoofdontsluitingsroute van het gebied. Vanaf de Polderweg zijn alle parkeervoorzieningen in het gebied bereikbaar.

De interne verkeersstructuur zal hoofdzakelijk als verblijfsgebied voor langzaam verkeer worden ingericht. Uitgangspunt is de realisatie van een autoluw woon-, winkel en voorzieningengebied. Auto's worden tot aan de randen van het gebied toegestaan en vandaar naar ondergrondse parkeergarages geleid.

Parkeervoorzieningen

Parkeren vindt hoofdzakelijk plaats in twee parkeergarages. In het westelijk deel wordt een ondergrondse parkeergarage ten behoeve van de verschillende centrumfuncties en wonen gerealiseerd. In het oostelijk deel komt een halfverdiepte parkeergarage ten behoeve van woningen. Een deel van de parkeergelegenheid zal op het maaiveld worden gerealiseerd.

2.5 Vigerend kader waterstructuur

In het plangebied zijn geen nieuwe waterstructuren gepland. De Ringvaart is een boezemkering en vormt de zuidelijke grens van het Polderweggebied. Het plangebied ligt hoger dan het gebied ten zuiden van de Ringvaart.

3. Projectbeschrijving / strijdigheden ten opzichte van het bestemmingsplan

3.1 Doelstellingen en uitgangspunten

Het doel van het deelproject is om een uitwerking te geven aan de herontwikkeling van het Oostergasfabriekterrein zoals deze in het bestemmingsplan en stedenbouwkundig plan geformuleerd is. Het hieronder beschreven deelproject, dat op onderdelen strijdig is met het vigerende bestemmingsplan, past binnen de hoofddoelstellingen van de herontwikkeling.

3.2 Projectbeschrijving en strijdigheid ten opzichte van het bestemmingplan

Deelproject 7: HEMA-blok

Op de hoek Linnaeusstraat – Ringvaart ligt de zogenaamde ‘HEMA-driehoek’. Het bestaande winkelpand met woningen aan de Linnaeusstraat blijft behouden. Aan de achterzijde (oostzijde) wordt een gedeelte aangebouwd met winkels en horeca op de begane grond en woningen op de verdieping. Dit volume sluit in de hoogte aan op de bestaande bebouwing langs de Linnaeusstraat en loopt aan de oostzijde omhoog.

Het totale oppervlak voor detailhandel dat met voorliggend bouwplan wordt gerealiseerd bedraagt circa 650 m², het oppervlak voor horeca betreft circa 350 m². In het bouwplan worden 30 woningen gerealiseerd.

In het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan is voorzien in deze ontwikkelingen. Het bestaande hoofdgebouw heeft de bestemming ‘Woningen boven winkels’ (W+Cw) en de nieuwbouw heeft de bestemming ‘Woningen c.a. en Centrumvoorzieningen’ (Wx+C) gekregen. Middels een aanduiding is aangegeven dat hier eveneens winkel- en horecavoorzieningen zijn toegestaan.

Ten opzicht van het bestemmingsplan zijn er enkele strijdigheden. De nieuwbouw wordt aan de zuidkant doorgetrokken tot de Ringvaart. De kade wordt hiermee bebouwd. De huidige kade-muur wordt in de nieuwbouw vervangen. De bestemmingsgrens wordt hiermee met circa 4 meter overschreden. Hiermee komt de nieuwbouw gedeeltelijk in de bestemming ‘Verkeersareaal’ (Va) te liggen. Het voetpad ten zuiden van de HEMA, langs de Ringvaart, komt hiermee te vervallen. De voetgangersverbinding komt hiermee ten noorden van het bouwblok te liggen.

Aan de noord-, zuid- en oostzijde wordt de bestemmingsgrens met, respectievelijk, circa 1 m en 2 m overschreden door balkons en erkers die in het bouwplan zijn voorzien. Deze overschrijdingen kunnen via een binnenplanse vrijstelling worden gerealiseerd (artikel 20 lid 1 onder e van de voorschriften van het bestemmingsplan).

Hiernaast wordt de maximale bouwhoogte van het bestemmingsplan op een aantal plaatsen overschreden. Aan de oostzijde is de overschrijding circa 6 m (circa 24 m in plaats van de toegestane 18 m) aan de westzijde wordt de toegestane hoogte met respectievelijk 8,7 meter (zuidwesthoek) en 12 m (noordwesthoek) overschreden. De bouwhoogtes bedragen hier 13,2 m en 16,5 m).

Programma

In de bestemming 'Woningen c.a. en Centrumvoorzieningen' (Wx + C) is het winkelloppervlak gelimiteerd tot maximaal 10.000 m² b.v.o. Voor deelproject 7 geldt in samenhang met de deelprojecten 3, 8, 9, 11 en 12A dat het maximum winkelloppervlak van 10.000 m² b.v.o. wordt overschreden met in totaal 2.540 b.v.o. m². In de vrijstellingsprocedure welke gevoerd is ten behoeve van deelprojecten 3, 8, 9, 11 en 12A is rekening gehouden met deze overschrijding en heeft een ruimtelijke afweging plaatsgevonden voor de overschrijding van detailhandel. Met het verlenen van vrijstellingen voor de deelprojecten 3, 8, 9, 11 en 12A is inmiddels circa 11.890 m² b.v.o. detailhandel vergund binnen de bestemming Wx+C. Met voorliggend bouwplan wordt het totale oppervlak detailhandel binnen de bestemming Wx+C vergroot met circa 650 m² tot in totaal 2.540 m² b.v.o.

Samenvattend overzicht van de strijdigheden bij deelproject 7:

Strijdigheid met het bestemmingsplan	Mogelijkheid voor vrijstelling
Overschrijding maximum oppervlak detailhandel binnen de bestemming Wx + C met circa 650 m ² boven het, op basis van het vigerende bestemmingsplan en de verleende vrijstellingen, bepaalde maximum oppervlak.	Geen binnenplanse vrijstelling mogelijk
Overschrijding van de bestemmingsgrens en bebouwingsgrens aan de zuidkant met circa 4 m.	Geen binnenplanse vrijstelling mogelijk
Overschrijding van de bestemmingsgrens en bebouwingsgrens aan de noord-, zuid- en oostkant door balkons en erkers, minder dan 2 m.	Binnenplanse vrijstelling mogelijk volgens artikel 20 lid 1 onder e
Overschrijding bouwhoogte maximaal 12 m.	Geen binnenplanse vrijstelling mogelijk

4. Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie(s) van het rijk

Het rijk heeft nog geen voor onderhavig gebied relevante structuurvisie(s) vastgesteld als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens het overgangsrecht van deze wet blijven de beleidsnota's die zijn vastgesteld middels de procedure van planologische kernbeslissing van kracht voor de duur zoals in het oude recht was voorgeschreven.

Nota Ruimte

De ontwikkelingen in het Polderweggebied worden reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan "Polderweggebied 2003". De afwijkingen van de bouwplannen, ten opzichte van de vigerende regeling, leiden niet tot een geheel andere ruimtelijke en functionele inrichting.

Ten aanzien van de milieukwaliteit zijn de plannen getoetst aan in de afgelopen periode gewijzigde wet- en regelgeving. Hiervoor wordt verwezen naar Hoofdstuk 6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

AMvB ruimte

Nieuwe structuurvisies, zo ook de Nota Ruimte, moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan worden gebundeld in één Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (integratie van Realisatieparagraaf Nota Ruimte en de realisatieparagrafen voor de andere PKB's). Deze zogenoemde AMvB Ruimte zal de ruimtelijke kaders uit de vigerende PKB's bevatten, die daadwerkelijk borging in regelgeving behoeven. Het ontwerpbesluit AMvB Ruimte (d.d. 29 mei 2009) heeft inmiddels ter inzage gelegen.

(Rijks)Monumentenbeleid

Het projectgebied is niet aangewezen als beschermd stadsgezicht. Er is in het projectgebied een aantal (gemeentelijke) monumenten. Hiervoor geldt dat een aparte monumentenvergunning zal worden aangevraagd, conform de Monumentenwet en de gemeentelijke monumentenverordening. Ook zijn gebouwen en delen van gebouwen ingepast in de nieuwe architectonische en stedenbouwkundige inrichting van het gebied. Vanwege de historische waarde van de oorspronkelijke bebouwing behorende bij de Oostergasfabriek, zijn deze gebouwen integraal meegenomen in de nieuwe stedenbouwkundige inrichting van het gebied waarin zij blijvend refereren aan de oorspronkelijke functie van het gebied.

4.2 Provinciaal beleid

Op 1 november 2010 zijn de provinciale structuurvisie en verordening in werking getreden.

Structuurvisie Noord-Holland 2040, Kwaliteit door veelzijdigheid

Voorop staat dat Noord-Holland een provincie is waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Dat is nu al zo, maar moet in de toekomst ook zo blijven. Deze structuurvisie legt het zwaartepunt op de huidige kracht van Noord-Holland. Een sterke internationale concurrentiepositie, veel afwisselende, prachtige landschappen die vaak zijn ontstaan door onze omgang met het water. Dat betekent versterking van de metropoolregio Amsterdam en van de metropolitane landschappen en ruimte voor de landbouw en de opwekking van duurzame energie in het Noorden. Daarom is in deze structuurvisie veel aandacht voor de relatie tussen de steden en dorpen en het landschap waar ze in liggen.

Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, houdt de Provincie Noord-Holland het landelijk gebied open en dichtbij.

De opgave voor het Polderweggebied past binnen de ambitie van de provincie om zoveel mogelijk in het stedelijk gebied nieuwe dichte stedelijke woon- en werkmilieus te realiseren. De afwijkingen van de plannen voor de onderhavige bouwblokken ten opzichte van het vigerende plan hebben hier geen invloed op.

Provinciale Verordening

Om het provinciale ruimtelijke belang, zoals beschreven in de provinciale structuurvisie, te kunnen uitvoeren is, onder meer, de provinciale verordening opgesteld. In de provinciale verordening zijn de zaken die generiek van aard zijn en in eerste instantie vooral een werend of beperkend karakter hebben vastgelegd. De provincie acht de borging hiervan van groot belang. Tevens zijn de nationale belangen zoals vastgelegd in de AMvB Ruimte ook in de provinciale verordening opgenomen ten behoeve van een doorwerking in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Tot slot zijn in de verordening regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de inhoud van de toelichting van bestemmingsplannen. De verordening heeft betrekking op een beperkt aantal onderwerpen.

In de verordening zijn geen regels opgenomen welke voorliggende ontwikkeling in de weg staan.

Provinciaal cultuurhistorisch beleid

Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland zijn de Ringvaart en de Linnaeuskade aangeduid als “historisch geografische lijn van waarde”. Het rechtlijnige en rationele wegenpatroon van de Middenweg, de Kruislaan, de Ringdijk en de Linnaeuskade, is kenmerkend voor de inrichting van de droogmakerijen en is in het verstedelijkte stadsdeel Watergraafsmeer nog goed herkenbaar. Ook de samenhang met het afwateringspatroon en de ringvaart is duidelijk aanwezig.

Realisatie van het deelproject leidt niet tot aantasting van de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden. De Ringvaart vormt de grens van het plangebied en blijft mede vanwege de waterhuishoudkundige functie vrij van bebouwing en/ ingrepen.

4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam

Op basis van de nieuwe Wro is Amsterdam bezig om te komen tot een structuurvisie Amsterdam. Inmiddels is het Ontwerp structuurvisie opgesteld. Verwacht wordt dat de structuurvisie medio december 2010 wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De voorgenomen ontwikkelingen passen binnen de kaders van de structuurvisie waarin het gebied Oostpoort is aangemerkt als ontwikkellocatie voor wonen en werken.

Structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid"

In het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid 2003 - 2010", vastgesteld op 16 april 2003, is het Polderweggebied aangewezen als stedelijk woon-werkgebied. De voorgenomen ontwikkelingen in het Polderweggebied passen binnen de kaders van het structuurplan.

Het stedelijk bouwen dient in de stad plaats te vinden. Voor suburbane woon- en werkmilieus zal vooral elders in de regio ruimte moeten worden geboden. Bij stedelijk bouwen gaat het om woningen, kantoren, voorzieningen en bedrijven. Met name de woningbouwopgave vereist bijzondere aandacht. Er is een grote behoefte aan woningen in de regio Amsterdam. De gemeente Amsterdam wil graag voldoen aan de groeiende vraag naar stedelijk en zeer stedelijk (metropolitaans) wonen. Met het creëren van dichte stedelijke milieus kan een groot deel van de woningbehoefte in de stad zelf worden opgelost. Daarnaast dient een groot deel van de bestaande woningvoorraad te worden vervangen door kwalitatief betere woningen om zodoende de middeninkomensgroepen in de stad te houden. Het doel is om in de periode na 2010 nog ruimte te vinden voor 50.000 woningen binnen het stedelijk gebied van Amsterdam. Het wonen en werken blijft op die manier dicht bij elkaar.

Structuurschets "Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer"

Het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft op 28 januari 2002 de structuurschets "Mozaïekstad Oost-Watergraafsmeer" vastgesteld. De structuurschets geeft een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het stadsdeel tot 2010. Het Polderweggebied is in deze structuurschets aangeduid als "transformatiegebied tot 2010". Ingezet wordt op:

- herstructurering voor 2010;
- vestiging van culturele bedrijvigheid en het verder ontwikkelen van een broedplaatsencultuur;
- realisatie van nieuwe sportvoorzieningen voor zowel het onderwijs alsook de (on)georganiseerde sport;
- (hoog)stedelijk wonen door verdere verdichting mogelijk te maken;
- uitbreiding van onderwijsvoorzieningen om aan de vraag in het stadsdeel te kunnen voldoen.

De herontwikkeling van het Polderweggebied past goed in het stadsdeelbeleid zoals dat is verwoord in de structuurschets en de voorliggende vrijstellingen brengen daar geen veranderingen in.

Ontwikkelingsmogelijkheden Linnaeusstraat / Middenweg en Ontwikkelingsvisie detailhandel Polderweg

In 1999 is door Bouwfonds/WPM Planontwikkeling BV de rapportage "Ontwikkelingsmogelijkheden Linnaeusstraat / Middenweg" opgesteld. Hierin wordt onderzoek gedaan naar de moge-

lijkheden ter versterking van het winkelgebied Linnaeusstraat. Op 31 mei 1999 heeft de stadsdeelraad Oost/Watergraafsmeer met deze rapportage ingestemd.

Belangrijkste aanbevelingen uit de “Ontwikkelingsmogelijkheden Linnaeusstraat / Middenweg” zijn:

- Het vergroten van het winkelaanbod ter plaatse van het Polderweg teneinde de wijk-overstijgende functie van het winkelgebied te vergroten;
- Terugdringen van de lengte van de winkelstraat van 750 naar 500 meter. Het deel van de Linnaeusstraat ten noorden van het spoorviaduct zal zich moeten ontwikkelen tot ‘een autonoom niet-winkelmilieu met een veelheid aan functies, uitgezonderd detailhandel;
- Verbetering doelgericht frequent benodigde aanbod. In meer grootschalige vorm onder te brengen in het Polderweggebied; in meer reguliere afmetingen verspreid over het bestaande winkelgebied;
- Vergroting van het specialistische aanbod in hogere kwaliteitssegmenten op de Middenweg, in zowel de dagelijkse als de niet-dagelijkse branches.

Gelijktijdig is door Bouwfonds/WPM Planontwikkeling BV de “Ontwikkelingsvisie detailhandel Polderweg” opgesteld. Hierin is de gewenste omvang en samenstelling van het toekomstig winkelaanbod in het Polderweggebied onderzocht, eveneens vastgesteld door het stadsdeel op 31 mei 1999.

In de rapportage wordt aangegeven dat:

- voor de Linnaeusstraat/Middenweg een impuls noodzakelijk is om te komen tot een volledig bovenwijks koopcentrum;
- de detailhandel op deze locatie moet zich dan wel onderscheiden door omvang en uniciteit van de winkels op wijkniveau;
- de ontwikkeling een meerwaarde biedt voor het bestaande winkelaanbod;
- de aanvullende winkelontwikkelingen op het Polderwegterrein dienen te voldoen aan twee basiseisen:
 - o er dient een ruimtelijk-functionele relatie te worden gelegd tussen de bestaande structuur en de nieuwe ontwikkeling met onder meer herkenbare entrees, goede ontsluitingsmogelijkheden en het meer compact maken van het winkelgebied;
 - o de winkelontwikkeling dient voldoende intrinsieke kracht te hebben om zelfstandig te kunnen functioneren met onder meer een zorgvuldige vormgeving en inrichting en een aantrekkelijk winkelaanbod met uitstraling.

Programmatisch moet de omvang van de toekomstige ontwikkeling afgestemd worden op de fysiek ruimtelijke mogelijkheden in het gebied. Rekening dient te worden gehouden met een supermarkt van circa 2.500 m², zeven tot acht units van circa 800 m², vijf tot zes van circa 400 m² en enkele units van 150 m².

De Ontwikkelingsvisie Detailhandel Polderweg geeft aan dat er in eerste aanleg voldoende mogelijkheden bestaan voor de toevoeging van circa 10.000 m² b.v.o. winkelruimte. De werkelijke uitbreiding van het winkelareaal wordt lager geschat door de verplaatsing van winkels. Uitgaande van het feit dat het Polderweggebied deels zal worden ingevuld door enkele te verplaatsen winkels die binnen de aanwezige structuur in Linnaeusstraat / Middenweg niet tot de

gewenste uitbreiding kunnen komen, is een toevoeging van 10.000 – 12.000 m² b.v.o als uitgangspunt gehanteerd.

Inpassing van dit metrage in de detailhandelstructuur van de omgeving (Groot-Oost) zal geen bijzondere grote consequenties hebben voor het functioneren van de aanwezige detailhandel-concentraties. Er wordt immers uitgegaan van toevoeging van aanbod dat grotendeels complementair is aan het aanwezige aanbod; met name moet met het dagelijkse boodschappen (voedings- en genotmiddelen) in het Polderweggebied behoedzaam omgesprongen worden.

Als belangrijke voorwaarde voor het toenemen van het winkeloppervlak wordt een uitbreiding van het parkeeraanbod gezien. Dit wordt gerealiseerd door middel van de bouw van een ondergrondse parkeergarage.

In het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan voor het Polderweggebied is uitgegaan van circa 10.000 m² b.v.o. detailhandel binnen de bestemming Wx+C. In de bestemmingen Mx en Wx is eveneens detailhandel mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Het maximum oppervlakte hiervan is niet beperkt anders dan dat niet meer dan 100.000 m² aan bedrijfsruimte in het Polderweggebied is toegestaan. In de Uitvoeringsovereenkomst Polderweggebied (2005) en de allonge uitvoeringsovereenkomst Polderweggebied (2007) zijn door het stadsdeel en de Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied (OCP) nadere afspraken gemaakt. Als gevolg van veranderende marktomstandigheden heeft hierbij een wijziging van het programma plaatsgevonden waarbij door het stadsdeel is besloten in te stemmen met in totaal 14.064 m² b.v.o. detailhandel. Recent is hier een kleine wijziging in aangebracht. In totaal zal in het Polderweggebied 14.159 m² b.v.o. winkelruimte worden gerealiseerd (zie bijlage 1).

Er wordt voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd voor het programma aan detailhandel. De bouwplannen van de verschillende deelgebieden passen binnen de hierboven aangegeven beleidskaders en het (aangepaste) programma.

Welstand en beeldkwaliteit

In de stedenbouwkundige planvoorbereiding zijn ook de beoordelingskaders voor welstand en beeldkwaliteit vastgelegd. In het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied is een hoofdstuk over beeldkwaliteit opgenomen met richtlijnen voor de supervisor en de architecten. Als onderdeel van het stedenbouwkundig plan is het document "Architectonische richtlijnen en ruimtelijke kwaliteit Polderweggebied" opgesteld. Zowel de supervisor als de welstandscommissie toetst de bouwplannen aan dit document.

Voorliggend deelplan is ter toetsing voorgelegd aan een supervisor die de ruimtelijke kwaliteit van het gebied "bewaakt". Hij begeleidt en beoordeelt de bouwplannen. Vervolgens is ook de welstandscommissie vroegtijdig betrokken bij de diverse bouwplannen. Het deelproject is door de supervisor beoordeeld en vrij van bezwaren akkoord bevonden.

5. Ruimtelijke onderbouwning

5.1 Stedenbouwkundige inpassing

Deelproject 7 is een nadere uitwerking van de ruimtelijke ontwikkeling voor het Polderweggebied zoals aangegeven en vastgelegd in het bestemmingsplan “Polderweggebied 2003” en het Stedenbouwkundig plan Polderweggebied.

Stedenbouwkundige uitgangspunten Polderweggebied

De ruimtelijke structuur van het stedenbouwkundigplan is gebaseerd op de overheersende oost-west richting met de Oranje Vrijstaatkade en de Polderweg als belangrijkste dragers, daartussen straten en pleinen die het gebied dooraderen en het autoluwe gebied begeleiden.

De openbare ruimte krijgt in de visie van het plan een labyrintisch karakter door de afwisseling van smalle straten en wat bredere straten, langwerpige en vierkante pleinen en pleintjes. Het stedenbouwkundig plan is gebaseerd op het principe van een zogenaamde “serial vision”, de stedelijke ruimte rolt zich voor de wandelaars af als een film die door het wandelen in beweging wordt gebracht. Kleine knikken in de rooilijnen zorgen ervoor dat de gevelwanden niet als een eindeloos perspectief langdurig te zien zijn, maar zich plotseling tonen als we ons bewegen.

De bebouwing wordt in blokken gerealiseerd. Er wordt een gevarieerd beeld nagestreefd. Verbijzonderingen in de bebouwing worden gevormd door het handhaven van enkele bestaande gebouwen en het realiseren van hoogteaccenten. Uitgangspunt is dat de bestaande monumentwaardige gebouwen zoveel mogelijk worden opgenomen in de stedenbouwkundige structuur.

Functioneel is hier sprake van een gemengd stedelijk gebied. In het middendeel vindt een concentratie plaats van een mix aan maatschappelijke voorzieningen, het westelijke deel van het gebied is gericht op openbare en commerciële voorzieningen, zoals winkels en leisure. Dit nieuwe winkelcentrum is via de Linnaeusstraat bereikbaar en sluit (aan de zijde van Linnaeusstraat 121 - oude politiebureau) aan op de bestaande voorzieningen van de Linnaeusstraat/Middenweg. Woningen worden in het westelijke deel voornamelijk boven de winkels gerealiseerd, in het oostelijke deel richt het programma zich in hoofdzaak op het wonen. Het plan streeft een autovrij gebied na, het parkeren voor bewoners en bezoekers van de commerciële en publieke voorzieningen wordt in het westelijke deel in een ondergrondse parkeergarage opgevangen. In het oostelijke deel is het parkeren voor bewoners eveneens ondergronds opgelost. Alle parkeergarages worden vanuit de Polderweg ontsloten zodat het gebied ten zuiden van de Polderweg autovrij blijft. Een uitzondering wordt gemaakt voor het expeditieverkeer (winkels en voorzieningen) en specifiek bestemmingsverkeer (onder meer het stadsdeelkantoor) die onder strikte voorwaarden een beperkte bereikbaarheid mogelijk maken.

De strijdigheden van voorliggend deelproject waarvoor ontheffing van het bestemmingsplan noodzakelijk is passen binnen de hierboven aangegeven stedenbouwkundige uitgangspunten.

Deelproject 7: HEMA-blok

Overschrijding bestemmingsgrens/bouwgrens

De nadere uitwerking van de HEMA-driehoek laat een aantal overschrijdingen zien zoals in hoofdstuk 3 beschreven.

Een belangrijk element is het doortrekken van de bebouwing tot aan de Ringvaart. De achtergrond hiervan is dat de voetgangersroute langs de Ringvaart, tussen Linnaeusstraat en Oranje Vrijstaatkade niet mogelijk bleek. In de planvorming was onvoldoende rekening gehouden met de aanwezigheid van de bestaande bebouwing. De noodzakelijke verwerving en sloop van de bebouwing ten behoeve van de voetgangersdoorgang bleek niet mogelijk. Gezien de voetgangersroute niet mogelijk bleek lag het loslaten van de zuidelijke bestemmingsgrens van deelproject 7 voor de hand. Het bouwplan kan hiermee direct aan Ringvaart gesitueerd worden waarbij de gevel gelijk valt met de kademuur.

Het afzien van een doorgang voor voetgangers langs de Ringvaart heeft bovendien een aantal voordelen ten opzichte van de eerde opzet. Er ontstaat meer levendigheid in de Oranje Vrijstaatkade, ten noorden van deelproject 7. Ten oosten van deelproject 7 wordt met het doortrekken van de bebouwing een besloten driehoekige pleinruimte gecreëerd. Met het vervallen van de voetgangersdoorgang is op deze pleinruimte een terras aan het water mogelijk zonder de voetgangersverbinding te blokkeren. Met een terras aan het water wordt de ter plaatse geprojecteerde horeca beter benut.

De wijziging zoals hierboven beschreven is ruimtelijk en functioneel goed in te passen en past binnen de hoofdopzet van het Stedenbouwkundig Plan. Bovendien heeft het besloten karakter van de pleinruimte en de mogelijkheid voor een terras aan het water een duidelijke meerwaarde ten opzichte van de eerde opzet.

Aan de noord-, zuid- en oostzijde wordt de bestemmingsgrens met, respectievelijk, circa 1 m en 2 m overschreden door balkons en erkers die in het bouwplan zijn voorzien. Deze ondergeschikte overschrijdingen kunnen vanuit het Stedenbouwkundig Plan als passend beschouwd worden. Het betreft overschrijdingen van ondergeschikte bouwdelen waarvoor een binnenplanse vrijstelling mogelijk is tot 2,5 m op basis van artikel 20 lid 1 onder e van het bestemmingsplan.

Overschrijding bouwhoogte

Naast de overschrijdingen van de bestemmingsgrens kent het nieuwe plan ook een overschrijding van de bouwhoogten zoals in het vigerende bestemmingsplan is aangegeven.

Uitgangspunt van het bouwplan is dat de hoogte aansluit op het bestaande HEMA –pand (hoog 16,50 m) en er een geleidelijke hoogtetoename in oostelijke richting wordt gerealiseerd. De hoogte zal aan de zijde van het HEMA-pand liggen tussen de 14,60 en 16,50 m en aan de oostzijde eindigen in een hoogteaccent van 23,80 m. Met de hoogte aan de oostkant krijgt het pleintje ruimtelijk een betere begrenzing.

Het hoogteaccent aan het pleintje en de afbouwende hoogte richting het HEMA-gebouw maakt dat het bouwplan goed aansluit bij het bestaande HEMA –pand en als passend beschouwd kan worden binnen de nieuwe stedenbouwkundige context.

Gezien de ruime maat die gehandhaafd blijft tussen de bestaande bebouwing van het HEMA-pand en het volume van de op te richten bebouwing, ontstaan geen onevenredige belemmeringen voor de bezonning of het vrije zicht van de bestaande woningen ten opzichte van de situatie zoals deze in het bestemmingsplan is geregeld (zie ook bijlage 3, Bezonningsdiagram deelplan 7).

Het beoogde terras is gelegen binnen de bestemming 'Verkeersareaal' van het vigerende bestemmingsplan. Binnen deze bestemming zijn terrassen mogelijk. Vrijstelling van het bestemmingsplan in relatie tot het terras is dan ook niet aan de orde. Voor het oprichten van het terras zijn ruimtelijk geen belemmeringen. In verband met gevaarlijke situaties en de kans op overlast zullen direct onder de uitstekende balkons, aan de oostzijde van het oostelijke blok, geen horecaterrassen worden gesitueerd. Dit is goed in te passen in de inrichting van de openbare ruimte. In het kader van het aanvragen van een terrasvergunning zal verdere toetsing plaatsvinden aan de APV.

Overschrijding maximum oppervlak winkels binnen de bestemming Wx + C

Met voorliggend bouwplan wordt het oppervlak detailhandel binnen de bestemming Wx+C verhoogd tot in totaal circa 12.540 m² b.v.o. Op basis van het bestemmingsplan en de verleende vrijstellingen voor deelprojecten 3, 8, 9, 11, 12 A is 11.890 m² b.v.o. binnen de bestemming Wx+C planologisch mogelijk gemaakt. Bij het verlenen van deze vrijstellingen is een ruimtelijke onderbouwing gegeven waaruit blijkt dat de overschrijding verantwoord is. Met voorliggend bouwplan wordt circa 650 m² b.v.o. aan detailhandel extra mogelijk gemaakt binnen de bestemming Wx+C.

De toename van het winkelprogramma is ruimtelijk en functioneel goed ingepast en past binnen de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied. De winkelruimte blijft geconcentreerd in het westelijk deel van het Polderweggebied. De aaneengesloten winkelruimte op de begane grond binnen blok 7 geeft een goede begeleiding van de looproutes. De overschrijding van het winkeloppervlak binnen de bestemming Wx + C leidt niet tot een overschrijding van het totaal toegestane oppervlak bedrijfsruimte (100.000 m²).

5.2 Verkeer en parkeren

Voorliggend deelproject leidt niet tot wijzigingen ten opzichte van het bestemmingsplan met betrekking tot de ontsluiting en de verkeersinrichting van het Polderweggebied.

Het Polderweggebied, en dan met name het westelijke plandeel, wordt conform bestemmingsplan en stedenbouwkundig plan autoluw ingericht. Het autoverkeer voor het winkelgebied en de woningen wordt aan de rand van het gebied zo snel mogelijk naar de parkeergarages geleid. De westelijke parkeergarage wordt alleen vanuit de Polderweg ontsloten. Hiermee kan het westelijk deel van het Polderweggebied verkeersluw worden ingericht.

Voor het HEMA-blok (deelproject 7) geldt dat de beoogde voetgangersverbinding vanuit de Linnaeusstraat volgens de nieuwe situering van het bouwplan direct gekoppeld is aan de Oran-

je Vrijstaatkade. Aangezien hier sprake is van een weg met een beperkte verkeersfunctie die uitsluitend bedoeld is voor bestemmingsverkeer, is de weg goed te combineren met een voetgangersverbinding. Dit komt de oriëntatie ten goede en levert geen tegenstrijdigheid op.

Parkeren

Voor deelproject 7, inclusief de verschuiving en omzetting van het programma, wordt voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd, hierbij is rekening gehouden met het totale toekomstige programma van het Polderweggebied. Een ondergrondse parkeergarage in het westelijk deel staat ten dienste van alle programmaonderdelen in het westelijk deel. In een halfverdiepte parkeergarage in het oostelijk deel van het plangebied worden parkeerplaatsen gerealiseerd voor de woningen.

Het totaal benodigde aantal plaatsen voor het gehele plangebied is 1456. Hierbij worden de parkeerplaatsen van een te ontwikkelen woongebouw ten noorden van de Polderweg (de zogenaamde DWI-locatie) meegeteld.

In de westelijke parkeergarage komen circa 876 parkeerplaatsen, in de oostelijke garage minimaal 338. Inpandig zullen 96 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op het maaiveld worden in totaal 146 plaatsen gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernormen en de behoefte voor het gehele plangebied. Voor de parkeernormen is uitgegaan van de normen die opgenomen zijn in de "Notitie Parkeren Polderweggebied", vastgesteld door het dagelijks bestuur van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmere op 22 januari 2008 (zie verder bijlage 2).

Tweede ontsluiting Oostpoort

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan welke een tweede ontsluiting mogelijk maakt zijn de milieugevolgen van de tweede ontsluiting onderzocht (Milieuonderzoek 2^e ontsluiting Oostpoort", d.d. 3 september 2010).

In de voorgestane bouwplannen waarvoor vrijstelling van het bestemmingsplan noodzakelijk is wordt het maximale aantal woningen (1000) en het maximale oppervlakte bedrijfsruimte (100.000 m²) uit het vigerende bestemmingsplan Polderweggebied 2003 niet overschreden.

Als gevolg van voorliggende bouwplannen blijft de verkeersgeneratie ver onder het geen op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is.

In het kader van het vigerende bestemmingsplan is onderzoek gedaan met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Gezien met voorliggende bouwplan geen wijzigingen plaatsvinden met betrekking tot de verkeersafwikkelingen noch een grotere verkeersaantrekkende werking ontstaat dan op basis van het bestemmingsplan is toegestaan, is een nadere afweging in dit kader niet noodzakelijk.

5.3 Groen en Water

Met betrekking tot de groen en waterstructuur zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de vergunde situatie. Deelproject 7 is niet geprojecteerd in groene beplantingszones en heeft geen enkel nadelig effect op de groenvoorziening in de openbare ruimte.

5.4 Archeologie

Ter plaatse van de projectlocatie is een archeologische quickscan uitgevoerd (Archeologische Quickscan Oostpoort blok 7, Bureau Monumenten en Archeologie, d.d. 21-3-2011). Uit de quickscan blijkt dat ter plaatse van deelproject 7 een lage verwachtingswaarde bestaat. Geconcludeerd wordt dat geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. Wel geldt, conform de Monumentenwet, een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld dienen te worden zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen kunnen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

5.5 Luchthaven Schiphol

Het Polderweggebied ligt buiten het “luchthavengebied”, waarmee de luchthaven Schiphol wordt begrensd, maar ligt wel binnen het zogenoemde “beperkingengebied” behorende bij de luchthaven. Conform de bij het besluit gegeven “overzichtkaart beperking bebouwing” (versie 2004) worden er geen beperkingen gesteld aan de aard van de bestemmingen die in het projectgebied zijn voorzien. Wel is op kaart nr. 22 aangegeven dat de maximale bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken 150 m (horizontaal vlak) bedraagt. Dit leidt niet tot belemmeringen voor de realisatie van het deelproject.

5.6 Conclusie

Aangezien met de realisatie van deelproject 7 wordt beantwoord aan de uitgangpunten die in het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan gehanteerd worden kan het deelproject als passend beschouwd worden. Het deelproject leidt niet tot belemmeringen van stedenbouwkundige aard noch op het gebied van verkeer, parkeren, groen water, archeologie en het Luchthavenindelingsbesluit.

6. Milieukundige onderbouwing

6.1 MER/m.e.r

De realisering van de blokken 7 maakt deel uit van de herontwikkeling van het gehele Polderweggebied. Voor de herontwikkeling van het Polderweggebied is bezien of er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Daarvoor is het laatst bekende programma (november 2008) gehanteerd, dat uitgaat van 762 woningen, 14.159 m² bvo detailhandel, 2.107 m² bvo horeca, 2.500 bvo m² bedrijfsruimte en 48.946 bvo m² voorzieningen. Deze cijfers blijven onder de gestelde maxima, waarmee een m.e.r.-(beoordelings)plicht niet aan de orde is. Voorliggende project past binnen bovengenoemd programma.

6.2. Geluid

6.2.1. Wegverkeerslawaaï

Inleiding

In hoofdstuk 3 van deze ruimtelijke onderbouwing is aangegeven voor welke delen van het plan een ontheffing van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Voor zover deze ontheffing betrekking heeft op nieuw geprojecteerde woningen of andere geluidgevoelige objecten binnen de onderzoekszone van wegen impliceert dit de uitvoering van een akoestisch onderzoek. Voor deze ruimtelijke onderbouwing zijn uitsluitend nieuwe woningen van belang, die zijn geprojecteerd binnen het zogenoemde deelproject 7.

Wettelijke toetsingskader

Voor wegverkeerslawaaï is in de Wet geluidhinder (Wgh) als voorkeursgrenswaarde 48 dB vastgelegd. In stedelijk gebied kan onder voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld van maximaal 63 dB.

Een hogere waarde kan op grond van de Wgh alleen worden vastgesteld in de gevallen waarin de toepassing van maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

De gemeente Amsterdam heeft een hogere waarde beleid vastgesteld op d.d. 13 november 2007. In dat beleid is vastgelegd onder welke voorwaarden de gemeente wil meewerken aan het vaststellen van een hogere waarde. Voor deze situatie zijn de volgende voorwaarden van belang:

- in principe aanwezigheid stille zijde bij de woning (geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarden);
- het realiseren van verblijfsruimten, met name de slaapkamer, aan die stille zijde ten behoeve van natuurlijke ventilatie.

Voortraject

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan Polderweggebied zijn op 17 maart 2004 reeds hogere waarden verleend voor weg- en railverkeerslawaaï voor het gehele plan Polderweggebied. Deze hogere waarden hebben betrekking op het geluid afkomstig van de Linnaeusstraat en de spoorlijnen ten noorden en ten oosten van het plan.

Akoestisch onderzoek

Door de veranderingen in het plan blijkt dat de vastgestelde hogere waarden niet overal toereikend is om uitvoering te geven aan de voorgestane bouwplannen. Om deze reden is door Goudappel Coffeng aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. De uitgangspunten, berekeningsresultaten en conclusies zijn verwoord in de rapportage “Geluidsbelastingen Bouwblok 7 Oostpoort”, d.d. 2 juni 2010. Daarnaast zijn onderzoeken naar stille zijden van de woningen uitgevoerd door Wolf+Dikken. De resultaten zijn opgenomen in hun advies, “Advies stille gevels bouwblok 7” d.d. 15 juli 2011 (op het titelblad van het rapport is per abuis het jaartal 2010 genoemd). In het onderstaande gedeelte worden de bevindingen van dit onderzoek verwoord.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat voor een deel van de nieuwe woningen in deelproject 7 die middels deze vrijstelling mogelijk worden gemaakt hogere waarden noodzakelijk zijn. Deze hogere waarden zijn uitsluitend nodig als gevolg van het weg- en tramverkeer van de Linnaeusstraat. De hogere waarden betreffen met name de afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, waarvoor nog niet eerder hogere waarden zijn vastgesteld. De maximaal berekende geluidsbelasting bedraagt 55 dB, waarbij overeenkomstig het gemeentelijk hogere waarden beleid het weg- en tramgeluid op de Linnaeusstraat is gecumuleerd.

Bron- en overdrachtsmaatregelen aan en langs de Linnaeusstraat worden niet getroffen. De kosten van bronmaatregelen in de vorm van “stiller” wegdek (er ligt reeds een geluidsreducerend wegdek van SMA 0/6) staan niet in verhouding tot de kosten van de gevelmaatregelen om aan de eisen van het bouwbesluit te voldoen. Beperken van de verkeersintensiteit op en schermen langs de Linnaeusstraat zijn niet mogelijk gezien de verkeersfunctie van deze weg in stedelijk gebied.

Omdat hogere waarden noodzakelijk zijn moet worden voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijke hogere waarde beleid. De meeste woningen waarvoor een hogere waarde noodzakelijk is voldoen aan de voorwaarden uit het hogere waarde beleid. De woningen hebben een stille zijde aan de binnenhof waaraan een slaapkamer is gesitueerd.

Een uitzondering vormen de hoekappartementen aan de oostzijde van het deelproject, die niet met slaapvertrekken aan die binnenhof grenzen. Uit het rapport van Wolf+Dikken naar stille gevels blijkt dat de woningen ter plaatse van een slaapkamer wel degelijk beschikken over een gevel met een geluidsbelasting van 48 dB of minder. Daarbij is rekening gehouden met een tweezijdige ontsluiting van het Polderweggebied met een brug over de Ringvaart voor gemotoriseerd verkeer aan de oostzijde van het gebied, een tweetal verkeersknippen op de Polderweg en een verkeersknip op de Linnaeuskade, overeenkomstig de besluiten van de deelgemeenteraad d.d. 14 december 2009 en 28 april 2010.

Uit het rapport van Wolf+Dikken van 27 augustus 2010 (Aanvulling stille gevels blok 7) blijkt dat bij de gekozen ontsluiting van het gebied Oostpoort (Planvariant 2) alle woningen een stille gevel hebben met daaraan grenzend een slaapkamer zonder dat akoestische voorzieningen noodzakelijk zijn.

Verkeersmodel

De in de genoemde onderzoeken gehanteerde verkeerscijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Het betreft het zogenaamde GENMOD-model. Dit verkeersmodel is recent geactualiseerd. Eén van de belangrijkste wijzigingen in de uitgangspunten betreft de beleidsmaatregel Anders Beta-len voor Mobiliteit. In de huidige uitgangspunten is deze maatregel in de verkeersstudies opgenomen. In de nieuwe uitgangspunten is dat niet meer het geval. De invloed van prijsmaatregelen op de mobiliteitsontwikkeling is in de notitie "Daling groei mobiliteit Polderweggebied en omgeving tussen 2015 en 2020" van DIVV (2 juni 2010) beschreven als een dempend effect 2%.

Door DIVV is op grond van het verkeersmodel bepaald wat de gevolgen zijn van het niet meenemen van een kilometerheffing (Memo "Effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken" (30 september 2010). Voor berekeningen kan op grond van een worst-case benadering worden uitgegaan van een toename van het verkeer van 6,3% in 2020 voor wegen in het overig stedelijk netwerk.

Een dergelijke toename van het verkeer leidt tot een verhoging van de geluidsbelasting van afgerond 0,3 dB. Een dergelijke toename valt binnen de nauwkeurigheid van de geluidsberekeningen. Hiermee is een actualisatie van het verrichte geluidsonderzoek niet aan de orde.

Hogere waarde procedure

In het kader van de voorbereiding op het verlenen van hogere waarden is overleg gevoerd met TAVGA-commissie (Technische Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam), d.d. 1 september 2010. In het overleg is aangegeven dat TAVGA in principe kan instemmen met de te verlenen hogere waarden.

Voordat het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd moet een ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde worden opgesteld. Een hogere waarde is noodzakelijk voor 12 woningen tot een geluidsbelasting van maximaal 55 dB als gevolg van het verkeer op de Linnaeusstraat. Het ontwerpbesluit voor de hogere waarde wordt gelijktijdig met het ontwerp projectbesluit gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Nadat de hogere waarden zijn vastgesteld worden deze geregistreerd bij het kadaster.

Het Bouwbesluit schrijft voor dat de minimale gevelisolatie 20 dB moet bedragen en de maximale binnenwaarde niet meer dan 33 dB. Gevelmaatregelen worden getroffen om aan de binnenwaarde te voldoen. In het onderzoek van Wolf+Dikken 'Advies geluidwering gevels' van 15 juli 2011 is het onderzoek naar de karakteristieke geluidwering verwoord.

Onderzoek geluid op bestaande woningen

De toename als gevolg van de nieuwbouw op de achtergevel van de bestaande woningen van het Hema-blok zijn in een aanvullend onderzoek berekend (zie hiervoor de Bijlage 5 van deze onderbouwing, Geluidbelasting bestaande bebouwing, Oostpoort plandeel HEMA driehoek, Wolf+Dikken, d.d. 19 december 2011). Uit het rapport blijkt dat, rekening houdende met de ontwikkelingen van de verkeerintensiteiten, de geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de achtergevel van het Hema-blok beperkt toenemen. De toename zal nergens meer dan 2dB zijn. Deze toename is dermate laag, dat dit niet waarneembaar is.

Hierbij wordt opgemerkt dat er geen wettelijke bepalingen van toepassing zijn voor de toename van de geluidsbelastingen op bestaande woningen als gevolg van geluidreflectie.

6.2.2. Railverkeerslawaaï

Het Polderweggebied ligt binnen de onderzoekszone van het nabijgelegen spoorlijnen Amsterdam - Amersfoort en Amsterdam - Utrecht. Volgens het rapport van Goudappel Coffeng leveren de beide spoorlijnen geen overschrijdingen van de voorkeurswaarde op.

6.3 Duurzaamheid

Duurzaamheid is een toetsingscriteria bij de beoordeling van de diverse bouwplannen. Deze voldoen alle aan de gestelde eisen vanuit duurzaamheid.

6.4 Externe veiligheid

Beleidskader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stof-

fen” (cRNVGS). Deze circulaire kan worden beschouwd als voorloper van een eventuele wettelijke verankering van de risiconormen en is geldig tot uiterlijk 31 juli 2012. In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het ontwerp Basisnet Spoor is in juli 2010 afgerond. Het doel hiervan is een duurzame oplossing voor de spanningen tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke plannen. In dit kader wordt ook voor het spoor opnieuw in kaart gebracht welke vervoersstromen er worden voorzien in de toekomst. Op veel plekken langs het Basisnet neemt het Rijk extra veiligheidsmaatregelen:

- Circa 350 extra seinen worden in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen uitgerust met ATB-Verbeterde Versie (ATB-Vv). Deze installatie zorgt ervoor dat automatisch wordt ingegrepen op het moment dat een trein door een rood sein rijdt, ook bij een snelheid lager dan 40 km/uur.
- Op diverse plekken in het spoor wordt apparatuur aangebracht die het warmlopen van assen van passerende treinen signaleert.

Met deze maatregelen wordt de kans op botsingen en ontsporingen tot een minimum beperkt.

Plangebied

Met betrekking tot externe veiligheid is het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor van belang. Het totale Polderweggebied waar gebouwd gaat worden, is ingeklemd tussen twee spoorbanen. Dit betreft het traject Muiderpoort richting Duivendrecht en het traject Muiderpoort richting aansluiting Watergraafmeer. Over het traject Muiderpoort-Duivendrecht vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het traject Muiderpoort-Science Park fungeert in de huidige situatie niet als een transportroute voor gevaarlijk stoffen.

Spoortraject Amsterdam-Duivendrecht

De uitgangspunten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zijn neergelegd in “Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor” (ProRail, 2007). Dit rapport geeft een actueel beeld van de verwachtingen die in de markt leven over het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen voor de middellange termijn (tot 2020). De intensiteiten voor dit traject zijn overgenomen in het Ontwerp Basisnet Spoor (juli 2010). Voor de toekomst gelden de volgende geschatte vervoersstromen op dit spoortraject:

Stofcategorie	Omschrijving	Intensiteit
A	Brandbare gassen	600
B2	Giftige gassen	4.700
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	1.200
D3	Giftige vloeistoffen	200
D4	Zeer giftige vloeistoffen	100
Totaal EV^[1]		6.800

^[1] totaal aantal externe veiligheid relevante stofcategorieën (som van stofcategorieën A, B2, C3, D3, D4)

Uit het Ontwerp Basisnet volgt dat het traject een PR 10^{-6} contour (veiligheidszone) heeft van minder dan 11 meter en een plasbrandaandachtgebied van 30 meter. Beide afstanden reiken niet tot het plangebied, dat op circa 230 meter afstand is gelegen van het spoor. Uit de prognoses volgt dat de externe veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor met name betrekking hebben op de uitbreiding van de woontoren (deelproject 14A) aan de oostkant van het Polderweggebied.

DEMAZO

In het kader van het project 'Demazo' (een samenwerkingsproject tussen gemeente Amsterdam en ProRail) is een inventarisatie gemaakt van mogelijke toekomstige ontwikkelingen voor wat betreft de fysiek benodigde capaciteitsruimte van het hoofdrailnet. Voor de hoofdgoederenroute gaat de voorkeur uit naar een routing via Amsterdam Centraal – Watergraafsmeer – Diemen Zuid – Bijlmer ArenA.

Uit de analyse van ProRail voor PHS komt naar voren dat het baanvak Amsterdam Centraal - Amstel - Bijlmer een groot capaciteitsknelpunt is. Oplossing voor dit probleem is de herrotering van de Amsterdamse goederentreinen via het traject Muiderpoort-Science Park. Dit wordt dan ook de route voor gevaarlijke stoffen uit de haven. De treinen uit Beverwijk IJmuiden blijven via de route via het Amstelstation rijden. Met het verdwijnen van de ammoniaktrein (convenant DSM-Rijk) zijn dit alleen 'gewone' goederentreinen (kalk, staal, ertsen e.d.).

Conclusie

Op basis van de prognoses uit 2007 en de afspraken in het kader van DEMAZO gelden er geen beperkingen voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het Polderweggebied. Het plan ligt niet in het invloedsgebied van andere risicobronnen. Externe veiligheid vormt geen belemmeringen voor de realisatie van het deelproject 7.

6.5 Luchtkwaliteit

Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit

Op 11 juni 2008 is de Richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, ook wel de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit genoemd, gepubliceerd en daarmee in werking getreden. De richtlijn is een samenvoeging van de Kaderrichtlijn Lucht (1996), de daaruit voortvloeiende 1e, 2e en 3e Dochterrichtlijnen en een beschikking van de Raad uit 1997. Voor 11 juni 2010 dient de richtlijn in alle lidstaten te zijn omgezet in nationale wetgeving. Deze richtlijn leidt tot meer armslag voor Nederland door een mate van flexibiliteit bij de invoering van de richtlijn. Er wordt in de richtlijn wel vastgehouden aan strenge grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof die Nederland niet zal kunnen halen, maar er is de mogelijkheid voor uitstel (derogatie). Op 7 april 2009 heeft de Europese Commissie aan Nederland laten weten in te stemmen met het derogatieverzoek. Dit betekent dat op 1 januari 2015 moet worden voldaan aan de normen voor stikstofdioxide. Uitzondering hierop is de regio Heerlen/Kerkrade. Hier moet reeds op 1 januari 2013 worden voldaan aan de norm voor stikstofdioxide. Voor PM10 geldt dat op 1 januari 2011 moet worden voldaan aan de normen. De regeling om de derogatie in de Nederlandse wetgeving te implementeren, is op 1 augustus 2009 van kracht geworden. In deze rapportage wordt gerekend en ingegaan op de deze vigerende wetgeving.

Normen

In de Wet luchtkwaliteit zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂), stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium en nikkel, welke zijn weergegeven in onderstaande tabel. Zoals zojuist aangegeven gelden de normen voor NO₂ vanaf 2015 en voor PM₁₀ vanaf 2011. Deze normen zijn ook opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer.

stof	type norm	concentratie (µg/m ³)	max. aantal overschrijdingen per jaar
NO ₂	jaargemiddelde	40	18
	uurgemiddelde	200	
PM ₁₀	jaargemiddelde	40	35
	24-uurgemiddelde	50	
benzeen	jaargemiddelde	5	3
	24-uurgemiddelde	125	
SO ₂	jaargemiddelde	350	24
	uurgemiddelde	10.000	
CO	8-uurgemiddelde	10.000	75 dagen (3 jaar)
lood	jaargemiddelde	0,5	
ozon	richtwaarde, 8 uur gemiddelde	120	75 dagen (3 jaar)
arseen	jaargemiddelde	6 * 10 ⁻³	
cadmium	jaargemiddelde	5 * 10 ⁻³	75 dagen (3 jaar)
nikkel	jaargemiddelde	20 * 10 ⁻³	

Tabel: Grenswaarden Wet luchtkwaliteit

Onderzoek luchtkwaliteit

Er is onderzoek verricht naar luchtkwaliteit in het gebied Oostpoort (Milieuonderzoek 2^e ontsluiting Oostpoort", d.d. 3 september 2010). Hierbij is onderzoek gedaan naar de verschillende verkeersvarianten zoals beschreven in paragraaf 6.2.

Berekeningen zijn uitgevoerd voor de relevante jaren: 2011 (jaar van ingang normen PM₁₀) en 2015 (jaar van ingang normen NO₂) om de effecten van de planbijdrage inzichtelijk te krijgen. Ook zijn berekeningen uitgevoerd voor 2010 en 2020. Het jaar 2020 is maatgevend voor het toekomstjaar 2021.

Uit de berekening blijkt dat de grenswaarden voor zowel NO₂ als PM₁₀ niet worden overschreden ten tijde van de ingangsjaren van de normen.

Voor NO₂ is in 2010 echter wel sprake van concentraties groter dan 40 µg/m³. De maximaal berekende concentratie voor de Linnaeusstraat-Zuid bedraagt 43,1 µg/m³ in 2010. In 2015 (het ingangsjaar van de norm voor NO₂) bedraagt de maximale concentratie NO₂ voor deze locatie 37,7 µg/m³ waarmee aan de grenswaarde wordt voldaan.

De maximaal berekende concentratie voor PM₁₀ bedraagt 28,9 µg/m³ voor 2010. Voor de toekomstjaren nemen de concentraties verder af.

De norm ten aanzien van de 24-uurgemiddelde concentratie voor PM₁₀ op de onderzoekslocatie wordt niet overschreden voor de jaren waarin de normen van kracht worden.

Overige stoffen

Naast stikstofdioxide en fijn stof komen er ook nog andere stoffen voor als gevolg van het aanwezige motorverkeer. De concentraties van deze stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, nikkel, arseen, cadmium, ozon, lood en benzeen) zijn ook berekend. Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden voor deze stoffen niet worden overschreven.

Verkeersmodel

De in de genoemde onderzoeken gehanteerde verkeerscijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Het betreft het zogenaamde GENMOD-model. Dit verkeersmodel is recent geactualiseerd. Eén van de belangrijkste wijzigingen in de uitgangspunten betreft de beleidsmaatregel Anders Beta-len voor Mobiliteit. In de huidige uitgangspunten is deze maatregel in de verkeersstudies opgenomen. In de nieuwe uitgangspunten niet meer. De invloed van prijsmaatregelen op de mobiliteitsontwikkeling is in de notitie " Daling groei mobiliteit Polderweggebied en omgeving tussen 2015 en 2020" van DIVV (2 juni 2010) beschreven als een dempend effect 2% .

Door DIVV is op grond van het verkeersmodel bepaald wat de gevolgen zijn van het niet meenemen van een kilometerheffing (Memo "Effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken"(30 september 2010). Voor berekeningen kan op grond van een worstcase benadering worden uitgegaan van een toename van het verkeer van 3,7% in 2015 en 6,3% in 2020 voor wegen in het overig stedelijk netwerk.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is aangegeven dat een toename van 1% verkeer leidt tot een toename van 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Een toename van 3,7% in 2015 leidt derhalve tot een toename van 0,74 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Een toename van 6,3% van het verkeer in 2020 leidt tot een toename van 1,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Gezien de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek zullen de grenswaarden inclusief deze extra bijdrage (als gevolg van het niet meenemen van de kilometerheffing) niet worden overschreden.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande is te concluderen dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden.

6.6 Bodem

Bij het verlenen van bouwvergunningen en eventueel het wijzigen van een bestemming, toetst het Projectbureau Polderweggebied of de voorgenomen activiteit is te verenigen met de verontreinigingssituatie. Projectbureau Bodem stuurt de sanering aan. Tussen beide projectbureaus is een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin is bepaald wie welke taken uitvoert, hoe de kosten verdeeld worden en hoe beide partijen samenwerken.

De bodemsanering en de herontwikkeling overlappen elkaar gedeeltelijk. De realisatie van de afzonderlijke bouwplannen vindt, vanzelfsprekend, niet eerder plaats dan nadat de bodemsanering heeft plaatsgevonden.

Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit, na sanering en uitvoering van het aanvullende maatregelenpakket, geen beperkingen stelt aan de planrealisatie.

6.7 Waterhuishouding

Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het Algemeen Bestuur van het hoogheemraadschap heeft op 17 juni 2010 het Waterbeheerplan 2010-2015 goedgekeurd. De titel van het plan is: Werken aan water, in en met de omgeving.

Het waterbeheerplan gaat in op de verantwoordelijkheden van het hoogheemraadschap: zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen de maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap.

Voor elk van deze thema's is aangegeven:

- het wensbeeld voor de middellange termijn;
- de doelen en de aanpak op hoofdlijnen;
- hoe de resultaten worden beoordeeld.

Het waterbeheerplan is de basis voor de uitvoeringsplannen die vervolgens worden gemaakt.

Het plangebied behoort tot het keurgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De Keur AGV 2011 is op 1 december in werking getreden. Volgens de keur gelden er verbods- en gebodsbepalingen voor bepaalde activiteiten, waarvan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing kan worden verleend. De handhaving van de keur is in handen van Waternet. Handelingen waarop de verbodsbepalingen van de Keur van toepassing zijn, kunnen slechts worden verricht indien voorafgaand aan de handelingen door Waternet een keurontheffing is verleend.

Beleid Gemeente Amsterdam

De gemeentelijke grondwaternorm is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken Amsterdam 2010-2015, 'Breed water' (2010). Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Het plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat. Daarnaast wordt het plan gehanteerd als kader bij het opstellen van Basisrioleringsplannen en Operationele Programma's door de uitvoeringsorganisatie Waternet. Waternet treedt op als handhaver van dit beleid ingevolge de gemeentelijke zorgtaak voor grondwaterbeheer.

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

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

De gemeentelijke norm voor de maximale grondwaterstand bij kruipruimteloos bouwen is dat ten hoogste 1 maal per 2 jaar een grondwaterstand hoger dan 0,5 m onder maaiveld mag voorkomen gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen. In de nieuw in te richten gebieden moet de gemeentelijke ontwateringnorm in principe door duurzame maatregelen gehandhaafd worden. Watergangen, grondverbetering, grindkoffers (onder voorwaarden) en ophogen worden als

duurzame maatregelen genoemd. Drainage wordt, buiten sportvelden en tijdelijke bouwsituaties, expliciet verboden (in de Keur). In het gemeentelijke waterplan wordt een systematiek aangegeven voor de theoretische toetsing van de grondwaternorm (Waternet systematiek). Daarbij wordt een stationaire neerslag van 2,5 mm/dag toegepast met daarboven een aanvulling van 10 dagen van 7,2 mm/dag. Het deel van deze neerslag, dat effectief infiltreert (=infiltratie – verdamping) is afhankelijk van het terreingebruik.

Afkoppelen

Schoon hemelwater dient te worden aangesloten op het hemelwaterriool of te worden afgevoerd op het oppervlaktewater. Aangezien de planlocatie direct aan de Ringvaart is gelegen, zal een directe aansluiting op het oppervlaktewater worden gemaakt.

Duurzame materialen

Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de te gebruiken materialen, bij daken, goten en leidingen. Er mogen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Conclusie

De afwijkingen van het vigerende bestemmingsplan die met de vrijstellingsprocedure mogelijk worden gemaakt zijn niet van dusdanige omvang dat deze leiden tot negatieve effecten op de waterhuishouding in het projectgebied.

In het kader van de voorbereiding heeft afstemming met het Waternet (als uitvoerder van de waterbeheertaken van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) plaatsgevonden. Gelet op het feit dat de kademuur niet zal wijzigen zijn er geen belemmeringen. Wel is aangegeven dat een watervergunning noodzakelijk is. Aangegeven is dat voldaan kan worden aan de gestelde voorwaarden, onder andere gedurende de realisatie van het project. Er zijn derhalve geen belemmeringen ten aanzien van bovenstaande.

6.8 Ecologie

Door dRO planteam Openbare Ruimte Groen en Stadsecologie is nagegaan welke door de Flora- en faunawet beschermde planten en dieren in het plangebied van het project Polderweggebied voorkomen. De rapportage hiervan is opgenomen in "Natuurtoets Polderweggebied" d.d. 6-8-2004.

In de conclusies en aanbevelingen van deze rapportage is aangegeven dat door de werkzaamheden in het plangebied het leefgebied van een aantal beschermde soorten wordt verstoord. Hoewel het soorten betreft waarvan de populaties niet in hun voortbestaan worden bedreigd, is er een vrijstelling of ontheffing nodig van de Flora- en faunawet.

Daarnaast brengt de algemene zorgplicht, die door de Flora- en faunawet wordt opgelegd, met zich mee dat mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. In dit verband zal - voor zover van toepassing - bij de bouwkundige uitwerking en de inrichting van het openbaar gebied op de volgende aspecten worden gelet:

- Waar mogelijk zullen vegetatiedaken en daktuinen worden toegepast.
- Bestaande nesten voor gierzwaluwen, huiszwaluwen en huismussen in stenen gevels en op daken worden zoveel mogelijk gehandhaafd en in de nieuwe gebouwen zullen nieuwe nestplaatsen worden aangebracht.
- Bestaande bomen worden zoveel mogelijk gehandhaafd.

Ten behoeve van een zorgvuldige omgang met flora en fauna is de actualiteit van de onderzoeksgegevens gecontroleerd. In juni 2005 is het polderweggebied opnieuw bezocht en is o.a. met inloopvallen geprobeerd kleine zoogdieren te vangen. Veel diersoorten waren inmiddels verdwenen uit het gebied. Door de grondwerkzaamheden is het terrein ongeschikt geworden voor kleine zoogdieren; die kwamen er dan ook niet meer voor. Ook amfibieën kwamen niet voor en de Zwarte Roodstaart was als broedvogel verdwenen.

Er werden geen nieuwe soorten aangetroffen waarvoor bij de verdere werkzaamheden rekening mee dient gehouden te worden. Aanvullende ontheffingen van de flora- en faunawet werden evenmin nodig geacht. Wel is het raadzaam om voor de start van het broedseizoen te laten onderzoeken of er binnen het plangebied nog plekken zijn die mogelijk geschikt zijn voor broedvogels.

In juni 2010 heeft opnieuw een inspectie plaatsgevonden (Notitie Inspectie vleermuizen, Oostpoort achter Linaeusstraat 245, Amsterdam, b&d Natuuradvies Haarlem). Uitkomst van deze inspectie is dat het is erg onwaarschijnlijk dat in de bestaande gebouwen vleermuizen hun schuilplaats hebben. Nadelige effecten van de werkzaamheden in betreffende gebied zijn daarom niet te verwachten. Uitgebreider onderzoek is niet nodig. Vleermuizen kunnen wel de ringvaart met oevers benutten als foerageergebied of trekroute. Hierbij wordt opgemerkt dat voorkomen moet worden dat verlichting van de ringvaart en de oevers in de vliegtijd van vleermuizen plaatsvindt. Tevens wordt geconcludeerd dat er geen vogels nestelen.

Op basis boven beschreven bevindingen kan geconcludeerd worden dat de flora- en faunawet geen belemmering vormt voor het verlenen van de beoogde vrijstelling.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer (inmiddels Stadsdeel Oost) en de OCP hebben op 11 januari 2004 een raamovereenkomst gesloten die ertoe strekt om in gezamenlijk overleg te komen tot een stedenbouwkundig plan en één of meer uitvoeringsovereenkomsten. Allereerst is in dat kader in februari 2004 het Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied (SP) tot stand gekomen. Eind 2004 is de grondexploitatie Polderweggebied (GREX) vastgesteld.

In overleg tussen de gemeente en de OCP, en mede als gevolg van de veranderde marktsituatie en tegenvallende grondprijzen, heeft een aantal optimalisaties en aanpassingen op het stedenbouwkundig plan plaatsgevonden waarmee de stadsdeelraad in juli 2005 heeft ingestemd. Deze en andere uitvoeringsafspraken zijn vastgelegd in de "Uitvoeringsovereenkomst Polderweggebied (UVO)" van 6 december 2005 die door de gemeente en de OCP is ondertekend.

Hierna zijn in aanvulling op de uitvoeringsovereenkomst nadere afspraken gemaakt over de programmatische optimalisatie van het Polderweggebied (de zogenaamde allonge uitvoeringsovereenkomst Polderweggebied" (allonge) van november 2007 (zie ook bijlage 1 Programma Polderweggebied).

Met de genoemde uitvoeringsovereenkomsten wordt de onderhavige deelproject economisch uitvoerbaar geacht.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het planvormingsproces voor een nieuwe inrichting van het Oostpoortgebied is eind jaren negentig gestart. Belanghebbenden en geïnteresseerden zijn gedurende de verschillende planfasen veelvuldig geïnformeerd over de herontwikkeling van het Polderweggebied. Zowel op informele momenten (informatie- en inloopavonden) als tijdens formele inspraak- en zienswijzen-termijnen zoals in het bestemmingsplantraject. Naar aanleiding van relevante op- of aanmerkingen is het bestemmingsplan "Polderweggebied 2003" zodanig bijgesteld dat belanghebbenden alsook de betrokken overleginstanties hun goedkeuring aan het plan hebben kunnen geven.

Ook zijn diverse maatschappelijke groeperingen opgericht en betrokken bij de planvorming, waaronder de Klankbordgroep Polderweggebied en de Beschermingsgroep Omgeving. De Klankbordgroep Polderweggebied, bestaande uit bewoners, ondernemers, andere belanghebbenden en de projectleiders van de projectbureaus Polderweggebied en Bodem, komt eens in de twee maanden bij elkaar en bespreekt dan alle onderwerpen die met de herontwikkeling te maken hebben en de consequenties daarvan voor de buurt. De Beschermingsgroep Omgeving ziet namens de omgeving toe op de veiligheid en gezondheid en hinderaspecten tijdens de bodemsanering. Daarnaast kent het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer een Overleg Buurtbeheer waarin naast bewoners en ondernemers ook de contactambtenaar en de politie zijn vertegenwoordigd en waarin naast andere buurtonderwerpen ook dit project wordt besproken.

7.3 Vooroverleg

In het kader van de voorbereiding van voorliggend besluit is vooroverleg, als bedoeld in artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), gevoerd met de overheidsdiensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen, welke in het plan in het geding zijn alsmede met overige instanties die betrokken zijn bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. In dat kader is de ruimtelijke onderbouwing voor advies voorgelegd aan verschillende instanties.

De binnengekomen reacties zijn (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar. De samenvatting, het commentaar en de reacties zijn opgenomen als bijlage bij deze toelichting "Overzicht ingediende reacties uit het vooroverleg" (bijlage 4). De ontvangen overlegreacties hebben geleid tot een aantal aanvullingen van de ruimtelijke onderbouwing. Hiernaast zijn er enkele ambtshalve aanpassingen gedaan.

Programma Oostpoort

Het gebied Oostpoort (voormalig Polderweggebied) wordt gezamenlijk ontwikkeld door het Projectbureau Polderweggebied (Stadsdeel Oost, voormalig stadsdeel Oost-Watergraafsmeer) en de Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied (OCP). Het projectbureau is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de herontwikkeling, en daarmee voor de bestemmingsplan- en vrijstellingsprocedures, het aansturen van de OCP, het functievrij en het bouwrijp maken van het terrein. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Oost/Watergraafsmeer is bestuurlijk verantwoordelijk voor het projectbureau. Daarnaast realiseert het projectbureau de inrichting van het openbaar gebied. De OCP realiseert de bebouwing en de inrichting van de door haar uit te geven kavels.

In 2004 is door het Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer het bestemmingsplan “**Polderweggebied 2003**” (**BP**) vastgesteld. Hierin wordt de herontwikkeling van het plangebied mogelijk gemaakt.

De gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost/Watergraafsmeer en de OCP hebben op 11 januari 2004 een raamovereenkomst gesloten die ertoe strekt om in gezamenlijk overleg te komen tot een stedenbouwkundig plan en één of meer uitvoeringsovereenkomsten. Allereerst is in dat kader in februari 2004 het **Stedenbouwkundig Plan Polderweggebied (SP)** tot stand gekomen. Eind 2004 is de **grondexploitatie Polderweggebied (GREX)** vastgesteld.

In overleg tussen de gemeente en de OCP, en mede als gevolg van de veranderde marktsituatie en tegenvallende grondprijzen, heeft een aantal optimalisaties en aanpassingen op het stedenbouwkundig plan plaatsgevonden waarmee de stadsdeelraad in juli 2005 heeft ingestemd. Deze en andere uitvoeringsafspraken zijn vastgelegd in de **Uitvoeringsovereenkomst Polderweggebied (UVO)** van 6 december 2005 die door de gemeente en de OCP is ondertekend.

Hierna zijn in aanvulling op de uitvoeringsovereenkomst nadere afspraken gemaakt over de programmatische optimalisatie van het Polderweggebied (de zogenaamde **allonge uitvoeringsovereenkomst Polderweggebied**) (**allonge**) van november 2007. Hierin is, onder meer, 4.000 m² bvo bedrijfsruimte omgezet naar detailhandel, zijn extra woningen aan het programma toegevoegd als ook extra parkeerplaatsen, en heeft een verschuiving plaatsgevonden tussen de aantallen woningen per prijssegment. Recent (november 2008) heeft er een nieuwe bijstelling van het programma plaatsgevonden. In de laatste versie van de programmatabel zijn voor het gehele plangebied 762 woningen, 14.159 m² bvo detailhandel, 2107 m² bvo horeca, 2.500 bvo m² bedrijfsruimte en 48.946 bvo m² voorzieningen opgenomen.

Tabel : Programma Oostpoort

programma	SP (2004) *	BP (2004) **	UVO (2005) ***	allonge (2007)	OCP november 2008
woningen (nieuw)	600	maximaal 1.000	637	698	762
- sociale huur	180		189	201	
- koop	420		448	497	
detailhandel	10.000 m ² bvo	maximaal 10.000 m ² bvo binnen -Wx+C-, en alleen op eerste etage indien aangegeven met een aanduiding op de kaart indien deel uitmakend van "centrumvoorzieningen": maximaal 100.000 m ² bvo binnen de bestemmingen -Mx-, -Wx- en -Wx+C-	10.064 m ² bvo	14.064 m ² bvo	14159 m ² bvo
horeca	1.440 m ² bvo	alleen ter plaatse van de bestemming -Bh- alleen op de eerste etage indien aangegeven met een aanduiding op de kaart indien deel uitmakend van "centrumvoorzieningen": maximaal 100.000 m ² bvo binnen de bestemmingen -Mx-, -Wx- en -Wx+C-	1.440 m ² bvo	1.440 m ² bvo	2107 m ² bvo
bedrijfsruimte	5.617 m ² bvo	maximaal 100.000 m ² bvo binnen de bestemmingen	5.777 m ² bvo	1.777 m ² bvo	2500 m ² bvo
voorzieningen	39.400 m ² bvo	-Mx-, -Wx- en -Wx+C-	40.610 m ² bvo	40.610 m ² bvo	48946 m ² bvo
- HOED	400 m ² bvo	alleen op eerste etage indien op de kaart aangegeven met een aanduiding	400 m ² bvo	400 m ² bvo	
- ouderenvoorzieningen	300 m ² bvo		300 m ² bvo	300 m ² bvo	
- Huis van de Dans	3.200 m ² bvo		4.410 m ² bvo	4.410 m ² bvo	
- Brede School	4.150 m ² bvo		4.150 m ² bvo	4.150 m ² bvo	
- Muziekmakerscentrum	9.500 m ² bvo		9.500 m ² bvo	9.500 m ² bvo	
- Stadsdeelkantoor	13.500 m ² bvo		13500 m ² bvo	13500 m ² bvo	
- sportcentrum	7.150 m ² bvo		7.150 m ² bvo	7.150 m ² bvo	
- leisure bij sportcentrum	1.200 m ² bvo		1.200 m ² bvo	1.200 m ² bvo	

* SP (2004) : het stedenbouwkundig plan Polderweggebied d.d. februari 2004

** BP (2004) : het bestemmingsplan Polderweggebied d.d. maart 2004

*** UVO (2005) : de uitvoeringsovereenkomst d.d. december 2005

Parkeerbalans Oostpoort, 2 maart 2010

(op basis van tabel OCP d.d. 11 februari 2010)

bestemming	aantal	parkeernorm	aantal parkeer- plaatsen	onder te brengen in:
koopwoningen westelijk deel	235	1,0 pp. per woning	235	garage west (bewonersdeel koop)
huurwoningen westelijk deel	117	0,5 pp. per woning	59	garage west (verhuur)
koopwoningen oostelijk deel	296	1,0 pp. per woning	296	garage(s) oost (koop)
huurwoningen oostelijk deel	84	0,5 pp. per woning	42	garage(s) oost (verhuur)
koopwoningen blok 13	48	0,3 pp. per woning	16	garage blok 13 (koop)
bezoekersplaatsen bij woningen	780	0,1 pp. per woning	78	15 in garage west (openbaar) 61 op maaiveld
koopwoningen DWI-terrein	80	1,0 per woning	80	garage DWI-terrein (koop)
bezoekersplaatsen DWI terrein	80	0,1 pp. per woning	8	garage west (openbaar)
winkels (nieuw)	14.427 m ²	1 pp. per 40 m ²	285	garage west (ver- huur/openbaar)
horeca	1.558 m ²	1 pp. per 40 m ²	31	garage west (ver- huur/openbaar)
bedrijfsruimten	2.266 m ²	1 pp. per 250 m ²	7	garage west (ver- huur/openbaar)
stadsdeelhuis	12.429 m ²	1 pp. per 250 m ²	40	garage west (ver- huur/openbaar)
grand café	230 m ²	1 pp. per 40 m ²	5	garage west (ver- huur/openbaar)
brede school	4.262 m ²	1 pp. per 250 m ²	14	garage west (ver- huur/openbaar)
centrum beeldende kunst	1.330 m ²	1 pp. per 250 m ²	4	garage west (ver- huur/openbaar)
sporthal wethouder verheij	4.942 m ²	1 pp. per 100 m ²	40	garage west (ver- huur/openbaar)
sportfondsenbad	4.294 m ²	1 pp. per 100 m ²	35	garage west (ver- huur/openbaar)
sports world	2.800 m ²	1 pp. per 100 m ²	22	garage west (ver- huur/openbaar)
muziekmakerscentrum	12.498 m ²	1 pp. per 250 m ²	40	garage west (ver- huur/openbaar)
danshuis	4.233 m ²	1 pp. per 250 m ²	13	garage west (ver- huur/openbaar)
danshuis aanvullende leisure	867 m ²	1 pp. per 100 m ²	7	garage west (ver- huur/openbaar)
ouder-kind centrum	750 m ²	1 pp. per 250 m ²	2	garage west (ver- huur/openbaar)
steunpunt ouderen voorzieningen	76 m ²	1 pp. per 250 m ²	1	garage west (ver- huur/openbaar)
CMA	276 m ²	1 pp. per 40 m ²	6	garage west (ver- huur/openbaar)
gebouw voormalig dierenasiel	274 m ²	1 pp. per 40 m ²	5	garage west (ver- huur/openbaar)
compensatie Fronemanstraat	58	1 : 1	58	maaiveld
compensatie Linnaeusstraat	27	1 : 1	27	maaiveld
totaal			1456	876 in garage west 338 in garage(s) oost 16 in garage blok 13 80 in garage DWI-terrein 146 op maaiveld

Parkeerbehoefte

Aantal/soort woningen	Parkeer norm	Parkeerplaatsen	Waar
Koopwoningen westelijk deel: 235	1	235 parkeerplaatsen	Garage west
Sociale huurwoningen westelijk deel: 117	0,5	59 parkeerplaatsen	Garage west
Starters koopwoningen blok 13: 48	0.3	16 parkeerplaatsen	Blok 13
Koopwoningen oostelijk deel: 296	1	296 parkeerplaatsen	Garage oost
Sociale huurwoningen oostelijk deel: 84	0,5	42 parkeerplaatsen	Garage oost
Koopwoningen DWI-locatie: 80	1	80 parkeerplaatsen	Garage DWI-locatie
Bezoekersplaatsen 235 + 117+ 48 + 296 + 84 + 80: 858 woningen	0,1	86 parkeerplaatsen	Deels maaiveld deels garage west
Compensatie vervallen parkeerplaatsen Linnaeusstraat en Fronemanstraat		27 + 58 = 85 parkeerplaatsen	Maaiveld
Winkels, horeca, voorzieningen, bedrijfs-ruimten e.d.: 67.311 m ²		557 parkeerplaatsen	Garage west
Totale parkeerbehoefte		1456 parkeerplaatsen	

Beschikbare parkeerplaatsen

Garage west (fysiek maximum)	876 parkeerplaatsen
Garage oost (corresponderend met aantal koop- en huurwoningen in oostelijk deel)	338 parkeerplaatsen
Garage blok 13 (fysiek maximum)	16 parkeerplaatsen
Garage DWI-locatie	80 parkeerplaatsen
Totaal beschikbaar in garages	1310 parkeerplaatsen
Resteert als opgave voor te realiseren aantal op maaiveld	146 parkeerplaatsen

Voor de parkeernormen is uitgegaan van de normen die opgenomen zijn in de “Notitie Parkeren Polderweggebied”, vastgesteld door het dagelijks bestuur van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer op 22 januari 2008

Op bijgaande bezonningsdiagrammen zijn de effecten van de voorgestane afwijkingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan in beeld gebracht. Achtereenvolgens:

- In **blauw** is de schaduwwerking van de maximale bouwenvelop op basis van het vigerende bestemmingsplan weergegeven;
- In **rood** is de schaduwwerking van voorliggend bouwplan weergegeven;
- In **paars** is de overlap van de schaduwwerking van de vergunde situatie en de situatie na afwijking weergegeven.

De verschillende bezonningsdiagrammen laten zien dat als gevolg van voorliggend bouwplan ten opzichte van de vergunde situatie nauwelijks sprake is van extra schaduwwerking. Alleen aan de Linnaeuskade is uitsluitend in maart en juni in de avond (vanaf respectievelijk 18:00 uur en 20:00 uur) in zeer beperkte mate sprake van een toename van schaduw op bestaande bebouwing. De bestaande bebouwing aan de noord-, noordoost- en westkant van deelproject 7 ondervindt nagenoeg geen extra schaduwhinder ten opzichte van de vergunde situatie. Hiermee kan gesteld worden dat de afwijkingen van voorliggend bouwplan ten opzichte van de vergunde situatie niet leidt tot belemmeringen met betrekking tot schaduwhinder.

Aanvullende bezonningsdiagrammen 8 en 10 uur in de ochtend

Als aanvulling zijn bezonningsdiagrammen toegevoegd voor het tijdstip van 8 en 10 uur in de ochtend. Voor het tijdstip van 8 uur in de ochtend geldt dat op 21 december de zon nog niet is opgekomen. Nieuwbouw leidt in december op dit tijdstip dan ook niet tot extra schaduwhinder. Uit de ander afbeeldingen blijkt dat in elk seizoen om 8 uur 's ochtends schaduw optreedt op de bestaande bebouwing van het Hema-blok. Dit is echter eveneens zo in de situatie wanneer conform het bestemmingsplan de maximale bouwenvelophe bebouwd zou worden. In vergelijking met het vastgestelde bestemmingsplan is er dan ook geen sprake van een verslechtering op dit punt.







21 juni 12:00 (zomertijd)



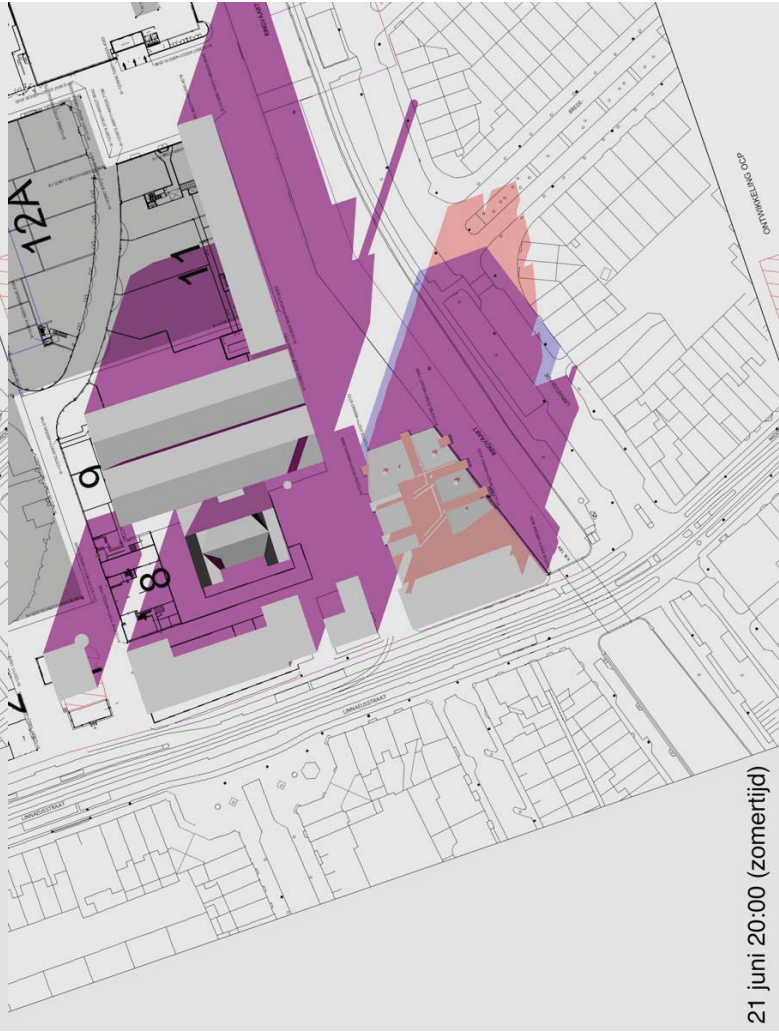
21 juni 15:00 (zomertijd)



21 juni 10:00 (zomertijd)



21 juni 13:00 (zomertijd)





21 december 12:00



21 december 15:00



21 december 10:00



21 december 13:00



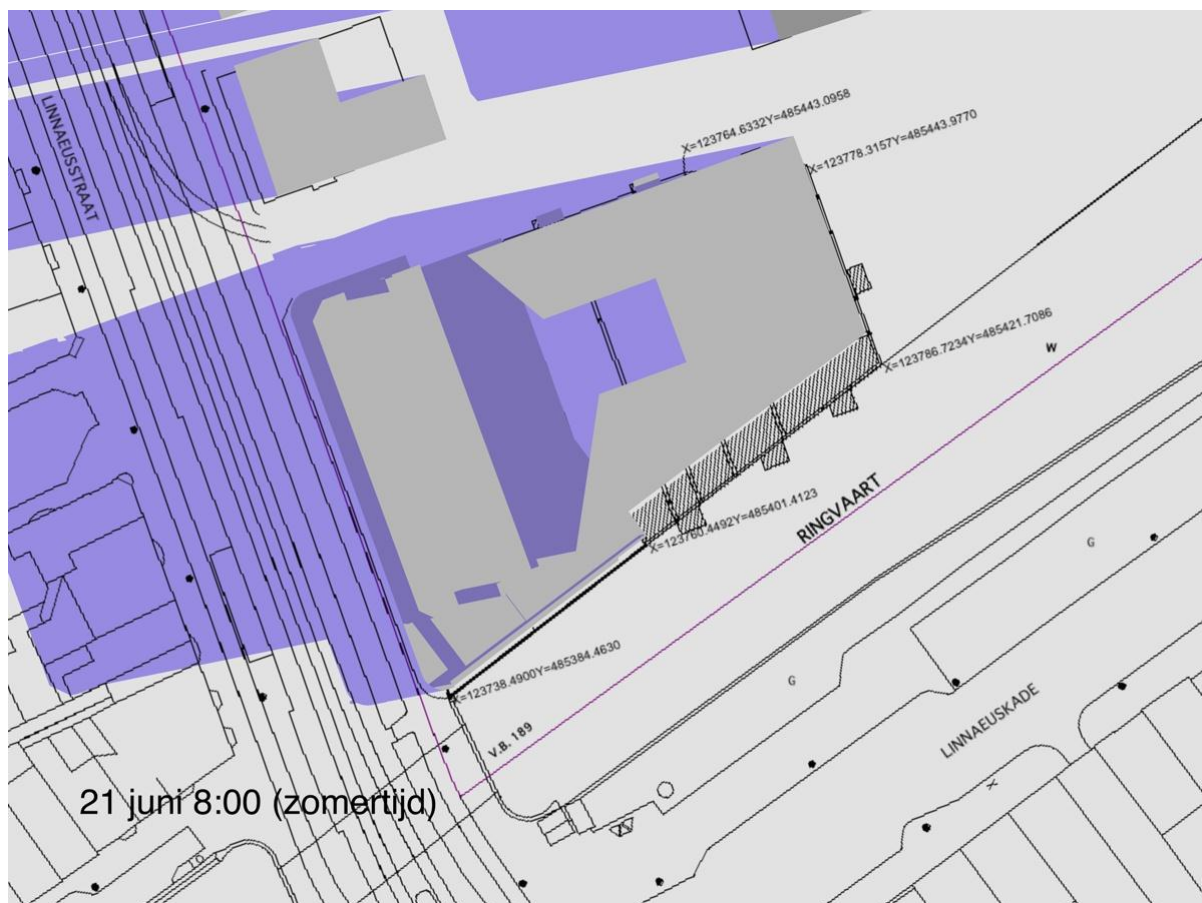
Aanvullende bezonningsdiagrammen 8 en 10 uur in de ochtend



Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, bovenaanzicht



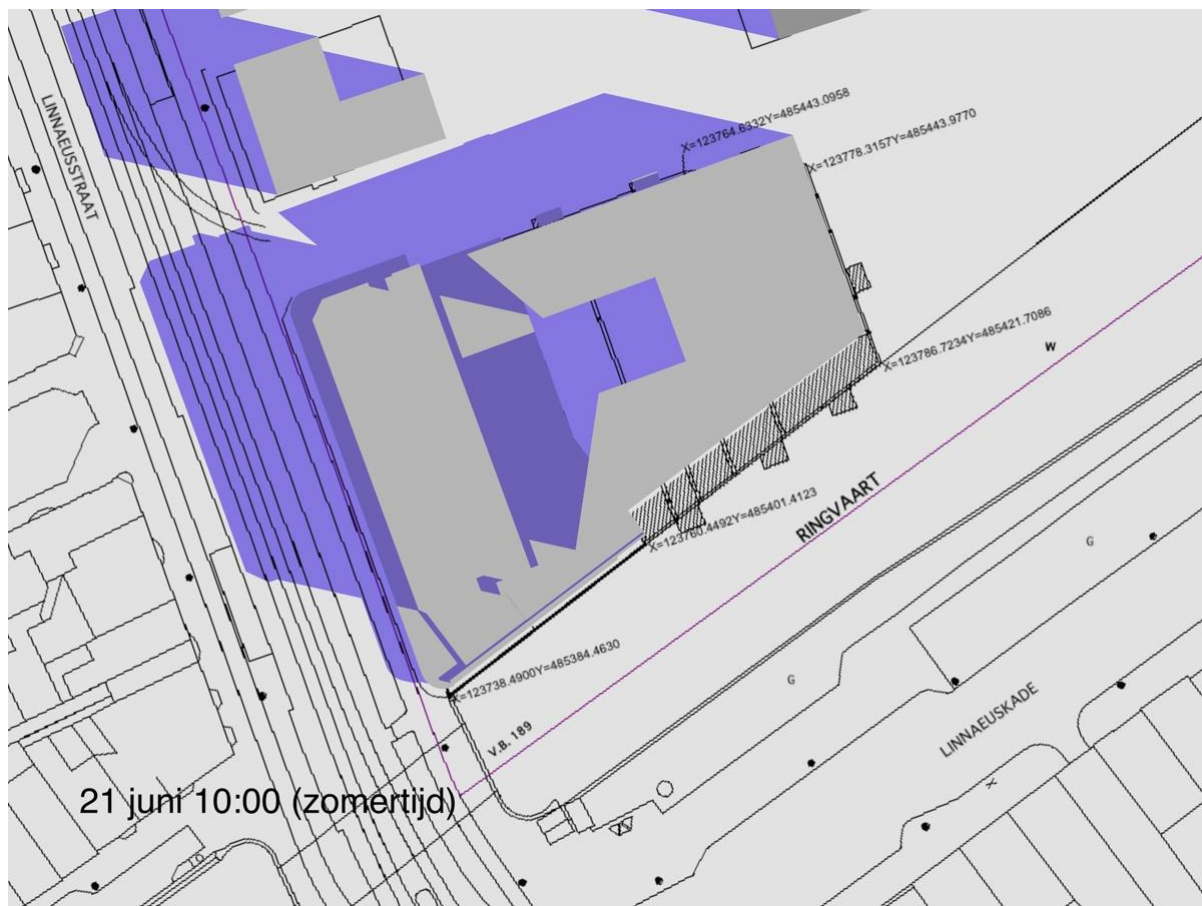
Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, bovenaanzicht



Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, gevel bestaande bebouwing



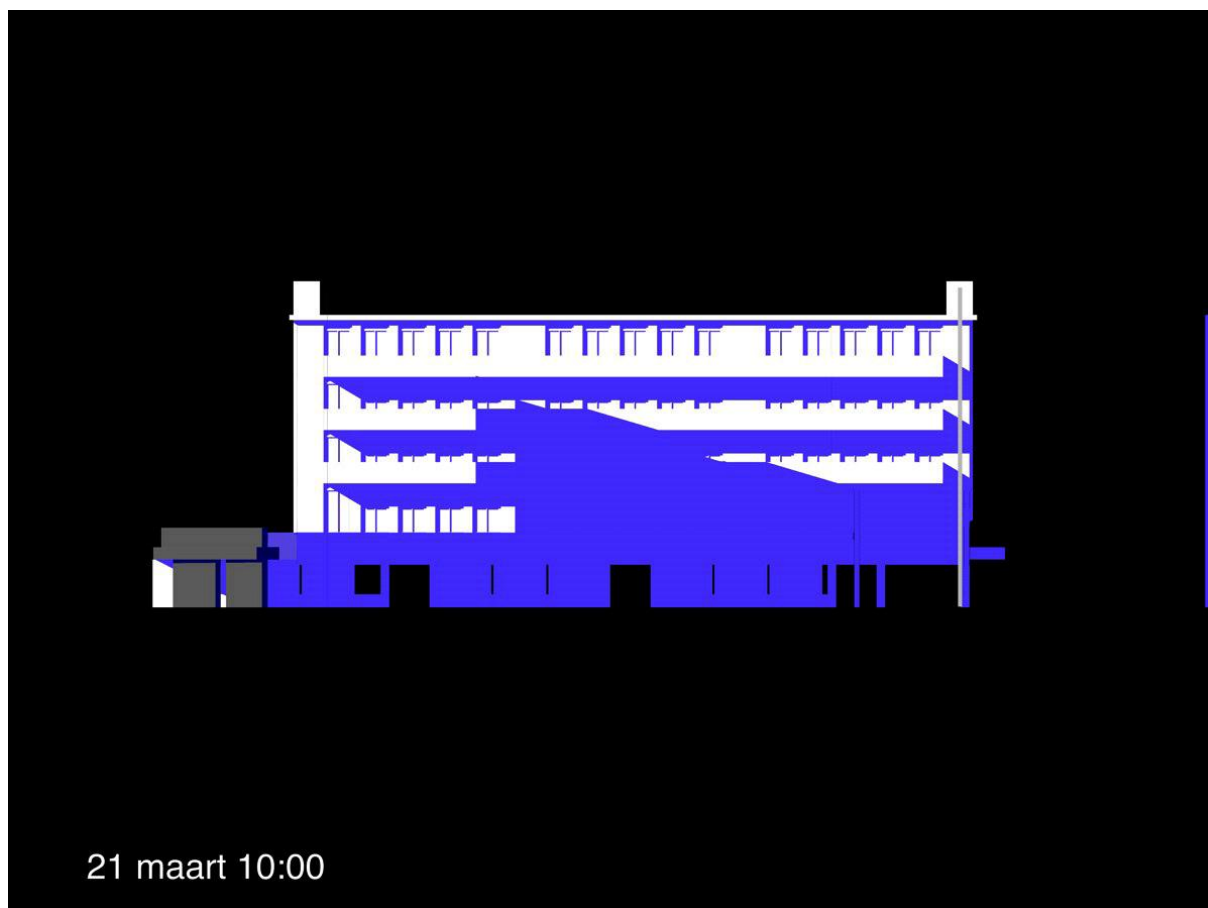
Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, gevel bestaande bebouwing



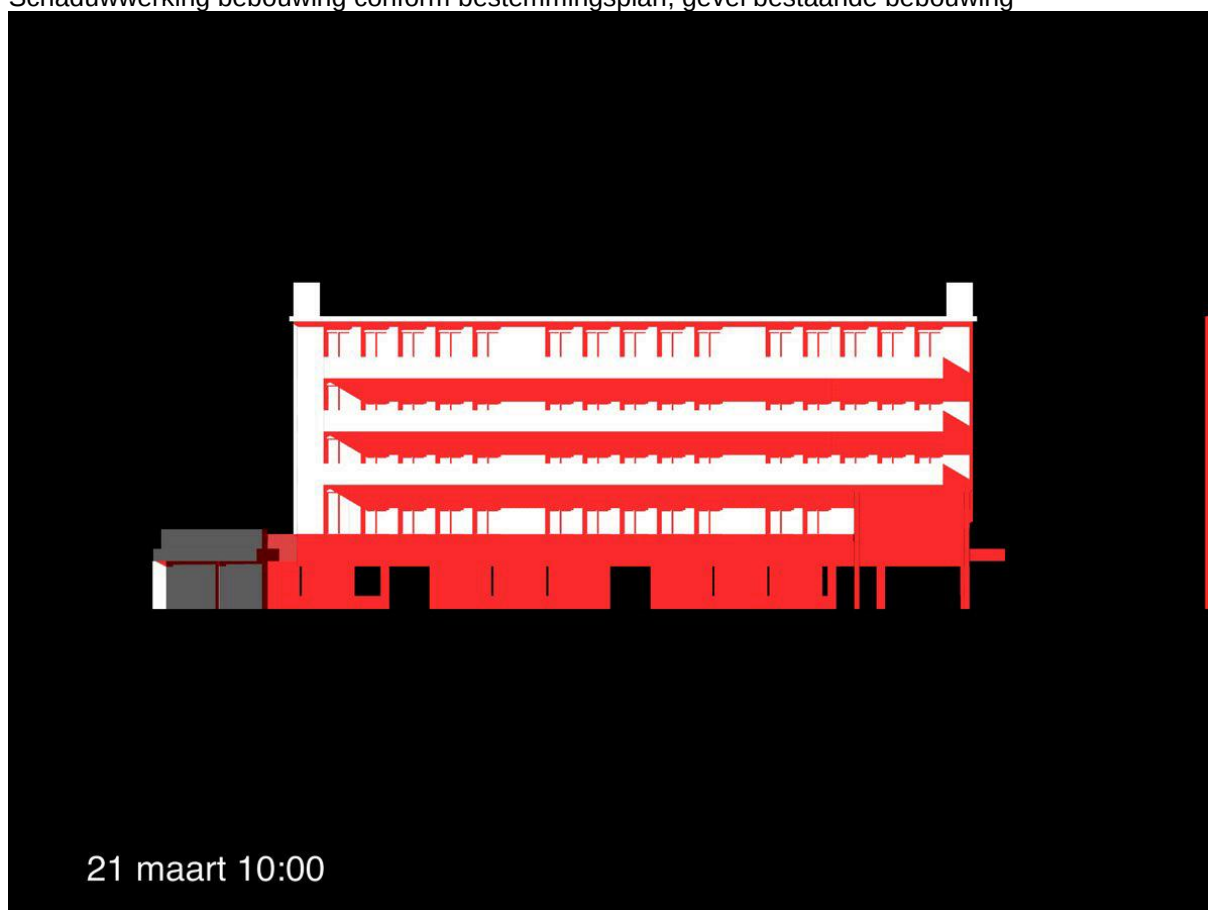
Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, gevel bestaande bebouwing



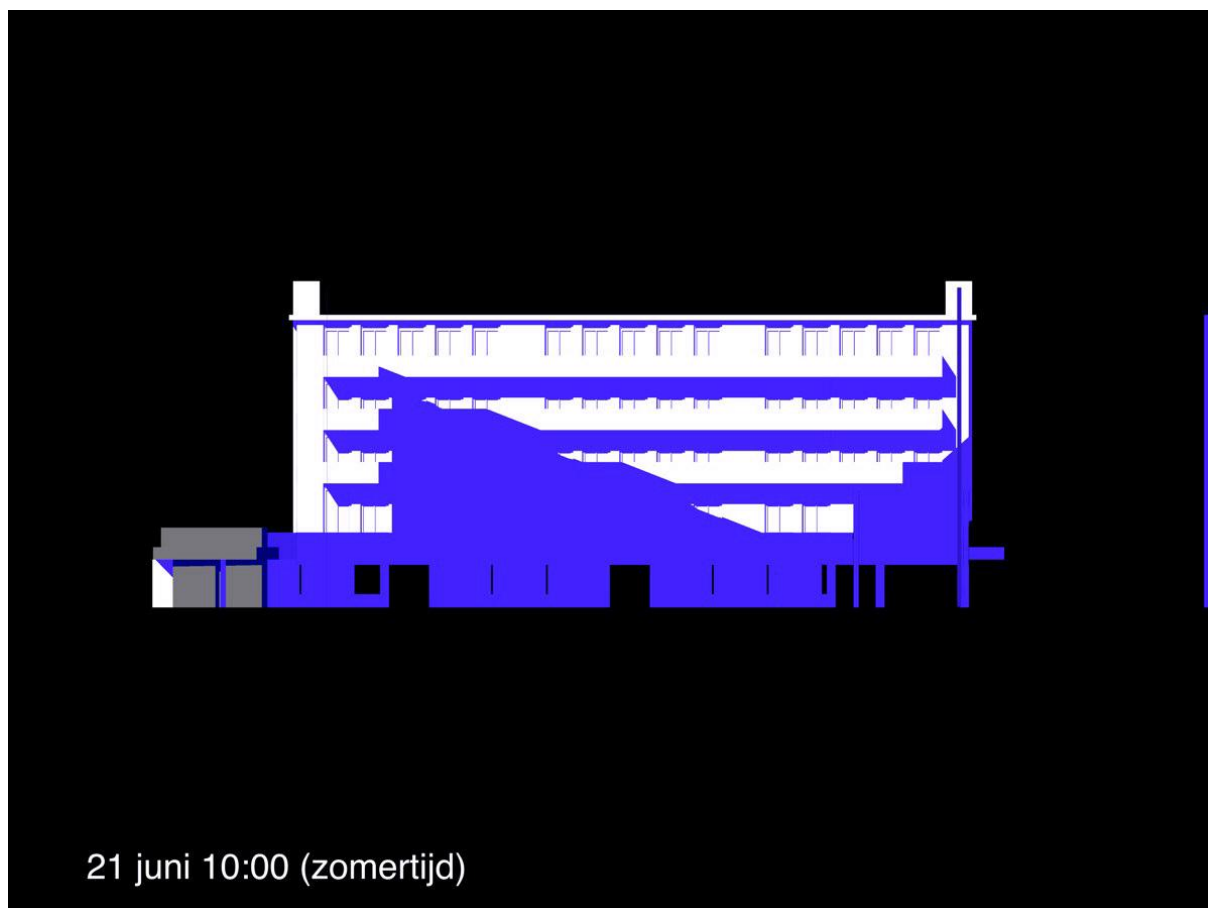
Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, gevel bestaande bebouwing



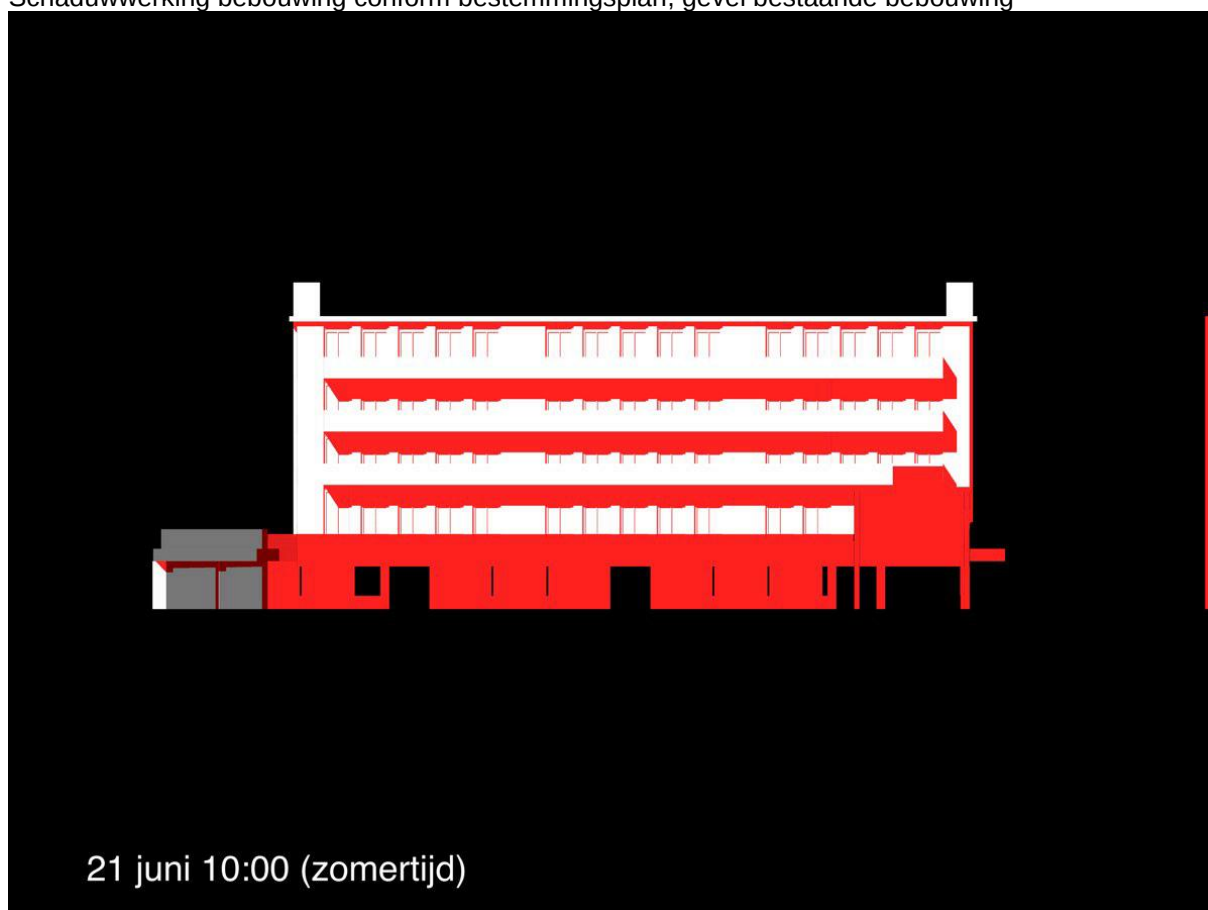
Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, gevel bestaande bebouwing



Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, gevel bestaande bebouwing



Schaduwwerking bebouwing conform bestemmingsplan, gevel bestaande bebouwing



Schaduwwerking bebouwing voorliggend bouwplan, gevel bestaande bebouwing

BIJLAGE 4
Ingediende reacties uit het vooroverleg

OVERZICHT INGEDIENDE REACTIES UIT HET VOOROVERLEG

Bij de voorbereiding van de ruimtelijke onderbouwing is, in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 5.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), overleg gevoerd met de diensten van rijk, provincie en gemeente die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen, welke in het plan in het geding zijn alsmede met overige instanties die betrokken zijn bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het projectgebied. In dat kader is het een concept van de ruimtelijke onderbouwing aan onderstaande instanties toegezonden:

1. VROM Inspectie, Regio Noord-West;
2. Provincie Noord-Holland, Directie SHF;
3. Dienst Ruimtelijke Ordening, Burgemeester en Wethouders Amsterdam;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Bureau Monumenten & Archeologie;
6. Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, Milieu Advies;
7. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
8. Liander, Assetmanagement Regio Randstad;
9. N.V. Nederlandse Gasunie, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
10. KPN Telecom, Back Office Noord;
11. Pro Rail, Grondverwerving en Juridische Zaken;
12. Brandweer Amsterdam – Amstelland, Veiligheid en Vergunningenadvies;
13. Kamer van Koophandel, Regio Stimulering;
14. Ministerie van LNV, Directie Juridische Zaken (huidige Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie).

In het kader van dit overleg zijn verschillende reacties ontvangen. Deze reacties zijn hieronder (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar. Voor zover de overlegreacties aanleiding hebben gegeven tot aanpassingen is dat aangegeven.

Van onderstaande overleginstantie is een reactie ontvangen:

- A. Provincie Noord-Holland, Directie SHF
- B. Brandweer Amsterdam – Amstelland, Veiligheid en Vergunningenadvies
- C. Bureau Monumenten en Archeologie
- D. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen.
- E. Liander, Assetmanagement Regio Randstad.

A. Provincie Noord-Holland, Directie SHF

De provincie Noord-Holland geeft aan geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen, gelet op het feit dat onderhavig plan is gelegen in binnenstedelijk gebied en geen provinciale belangen raakt.

Commentaar stadsdeel

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

B. Brandweer Amsterdam – Amstelland, Veiligheid en Vergunningenadvies

De Brandweer Amsterdam – Amstelland verzoekt de consequentie van het doortrekken van de bebouwing tot aan de Ringvaart nader te beschrijven in samenhang met de 2e ontsluiting Oostpoort.

In het algemeen wordt opgemerkt dat de Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar structurele aandacht voor (fysieke) veiligheid in ruimtelijke plannen, bij voorkeur door het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. In een dergelijke paragraaf kan worden toegelicht op welke wijze in het plan rekening is gehouden met veiligheidsaspecten:

- Eventuele risicobronnen in (de omgeving van) het plangebied, zoals het spoor.
- Kwetsbare bestemmingen waar minder zelfredzame mensen verblijven, zoals ziekenhuizen, zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen.
- De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en bluswatervoorziening; wij adviseren u deze aspecten vroegtijdig af te stemmen met de afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorzieningen en Aanvalsplannen (BBA) van Brandweer Amsterdam-Amstelland.
- De ontvluchtingsmogelijkheden en de mogelijkheden om de zelfredzaamheid van burgers te vergroten.

Er wordt voorts op gewezen dat bij bovenstaande beoordeling van de onderbouwing niet is gekeken naar de specifieke brandveiligheidsaspecten die aan gebouwen worden gesteld.

Commentaar stadsdeel

Naar aanleiding van de inspraakreactie heeft contact plaatsgevonden met de Brandweer. Gewezen wordt op het feit dat in huidige situatie de bebouwing ook al (gedeeltelijk) tot aan de Ringvaart is gelegen en dat er als gevolg van de ontwikkeling geen bestaande route vervalt.

C. Bureau Monumenten en Archeologie

Het Bureau Monumenten en Archeologie geeft aan dat ter plaatse van de projectlocatie een quickscan naar de archeologische verwachtingswaarden dient te worden uitgevoerd en dat de resultaten hiervan verwerkt dienen te worden in de onderbouwing.

Commentaar stadsdeel

Naar aanleiding van de overlegreactie is ter plaatse van de projectlocatie een archeologische quickscan uitgevoerd (Archeologische Quickscan Oostpoort blok 7, Bureau Monumenten en Archeologie, d.d. 21-3-2011). Uit de quickscan blijkt dat ter plaatse van deelproject 7 een lage

verwachtingswaarde bestaat en geen vervolgonderzoek noodzakelijk is. Aangegeven wordt dat, conform de Monumentenwet, een meldingsplicht geldt in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en/of vondsten worden aangetroffen.

De ruimtelijke onderbouwing is op dit punt aangepast. De bedoelde quickscan is als afzonderlijke bijlage opgenomen.

D. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen

Waternet geeft in haar reactie aan dat voor het vervangen van de kademuur moet een watervergunning aanvragen moet worden. Volgens de Keur AGV 2009 is het niet toegestaan om werken in oppervlaktewaterlichamen te maken of te wijzigen. Ook bevindt de kademuur zich binnen de beschermingszone van de secundaire directe kering langs de Ringdijk (zie bijlage). Om deze reden is een watervergunning verplicht.

Bij de werkzaamheden is het belangrijk dat het tijdelijke dwarsprofiel van de Ringvaart zo min mogelijk wordt gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Dit om een goede doorstroming van de Ringvaart te kunnen blijven waarborgen. In de nieuwe situatie mag het hydraulisch profiel niet zijn aangetast als gevolg van de nieuwe Kademuur. Met grote waarschijnlijkheid wordt tijdens de werkzaamheden tijdelijke waterbemaling toegepast. Bij een bemaling groter dan 90 m³ per uur moet u een watervergunning aanvragen.

Commentaar stadsdeel

In het kader van de voorbereiding heeft verdere afstemming met het Waternet plaatsgevonden. Aangegeven is dat voldaan kan worden aan de gestelde voorwaarden. Er zijn derhalve geen belemmeringen ten aanzien van bovenstaande. Vóór aanvang van de werkzaamheden zal een watervergunning worden aangevraagd.

E. Liander, Assetmanagement Regio Randstad

Liander geeft aan geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen.

Commentaar stadsdeel

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Gemeente Amsterdam
Dagelijks bestuur van het stadsdeel Oost
Postbus 94801
1090 GV Amsterdam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

A. Pol
SHV/VG/OMG

Doorkiesnummer (023) 514 3592
pola@noord-holland.nl

1 | 2

VERZONDEN 11 MAART 2011

Betreft: Voorontwerp projectbesluit Oostpoort, deelproject 7

Geachte heer Adam,

Bij brief van 16 februari 2011, bij ons geregistreerd onder het nummer 2011 - 10259, heeft u ons verzocht om het voorontwerp projectbesluit Oostpoort, deelproject 7, te beoordelen.

Gelet op de Wet ruimtelijke ordening is de beoordeling beperkt tot de provinciale belangen, zoals deze zijn vastgesteld in onze Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie. Voornoemde verordening is in werking getreden.

Het provinciaal besluit inzake de beperking van het vooroverleg ruimtelijke ordening is in werking getreden op 1 november 2010. Dit betekent dat niet alle plannen meer door ons beoordeeld hoeven te worden. Het vorenstaande besluit is overigens op 19 oktober 2010 naar uw college van burgemeester en wethouders verzonden. Gelet op dit besluit had uw plan niet naar ons hoeven te worden doorgestuurd.

Planinhoud

De voorliggende projectprocedure wordt gevoerd ten behoeve van deelproject 7. Dit betreft een aanbouw achter het HEMA - gebouw op de hoek Linnaeusstraat - Ringvaart. Op een aantal onderdelen is het bouwplan strijdig met het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor is deze projectprocedure opgestart.

Kenmerk

2011 - 13809

Uw kenmerk

2011/234626

- 9 MAART 2011

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Surinameweg 11
Haarlem [2035 VA]
www.noord-holland.nl

Reactie

Het plangebied alwaar onderhavig plan zich op richt is gelegen in het stedelijk gebied, hetgeen blijkt uit kaart 2 behorende bij de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie Noord - Holland 2010.

Het onderhavig plan is een binnenstedelijk plan en raakt geen provinciale belangen.

Het onderhavige plan geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S.B. Bakker', written over a horizontal line.

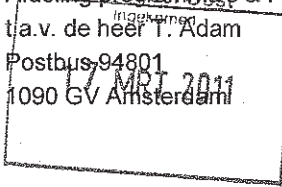
Unitmanager Vergunningen Omgeving
dhr. Ing. S.B. Bakker

BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland



Stadsdeel Oost
Afdeling Programma's & Projecten
t.a.v. de heer T. Adam
Postbus 94801
1090 GV Amsterdam



Postbus 92171
1090 AD Amsterdam
Telefoon (020) 555 66 66
Fax (020) 555 68 61

Bezoekadres :
Karspeldreef 16
1101 CK Amsterdam

www.brandweer.nl/amsterdam-amstelland
info@brandweeraa.nl

Datum 7 maart 2011
Onze referentie DIV2011/605
Behandeld door P.A. Bals
Uw referentie 2011/234626
Uw brief van 16 februari 2011

Telefoon (020) 555 69 15
Fax (020) 555 68 62
Bijlagen geen
E-mail p.bals@brandweeraa.nl
Onderwerp Ruimtelijke onderbouwing deelproject 7 Oostpoort

Geachte heer Adam,

Bij brief van 16 februari 2011 heeft u ons in het kader van het overleg ex artikel 5.1.1 Bro de ruimtelijke onderbouwing Oostpoort, deelproject 7 toegestuurd en ons de mogelijkheid geboden om te reageren.

De regionale brandweer is adviseur op het domein van fysieke veiligheid. Onze reactie heeft dan ook alleen betrekking op de fysieke veiligheid. Onder fysieke veiligheid verstaan wij in dit verband het verkleinen van de kans op, en de effecten van rampen, crises, calamiteiten, ongevallen en incidenten. Het is niet de rol van de brandweer om een oordeel te geven over het al dan niet accepteren van eventuele risico's. Het is aan het bevoegd gezag om een integrale afweging te maken tussen de verschillende belangen, waar de (fysieke) veiligheid er één van is.

Het voorgenomen projectbesluit maakt de realisering mogelijk van de uitbreiding van het Hema blok, ook wel deelproject 7 genoemd. Het voorgenomen besluit is strijdig met het bestemmingplan. Zo wordt de nieuwbouw doorgetrokken tot de Ringvaart. De kade wordt met de nieuwbouw bebouwd. Dit gaat ten koste van circa 4 meter verkeersareaal. In de ruimtelijke onderbouwing staat nergens of dit consequenties heeft voor de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten. Wij adviseren om deze consequenties nader te beschrijven in samenhang met de 2^e ontsluiting Oostpoort. Wij zullen met u hierover nog nader contact opnemen.

In het algemeen merken wij het volgende op. Brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar structurele aandacht voor (fysieke) veiligheid in ruimtelijke plannen, bij voorkeur door het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. In een dergelijke paragraaf kan worden toegelicht op welke wijze in het plan rekening is gehouden met veiligheidsaspecten:

- Eventuele risicobronnen in (de omgeving van) het plangebied, zoals het spoor.
- Kwetsbare bestemmingen waar minder zelfredzame mensen verblijven, zoals ziekenhuizen, zorginstellingen, kinderdagverblijven en basisscholen.
- De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en bluswatervoorziening; wij adviseren u deze aspecten vroegtijdig af te stemmen met de afdeling Bereikbaarheid, Bluswatervoorzieningen en Aanvalsplannen (BBA) van Brandweer Amsterdam-Amstelland.



- De ontvluchtingsmogelijkheden en de mogelijkheden om de zelfredzaamheid van burgers te vergroten.

Indien daar behoefte aan is willen wij graag met u meedenken over de exacte invulling van een veiligheidsparagraaf.

Wij wijzen er op dat wij bij de beoordeling van dit concept ontwerpbestemmingsplan niet hebben gekeken naar de specifieke brandveiligheidsaspecten die aan gebouwen worden gesteld, omdat deze bij de behandeling van de omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen aan de orde komen.

Wij vertrouwen er op u voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben met betrekking tot deze brief dan kunt u contact opnemen met onze front-office op telefoonnummer (020) 555 66 00. Ook indien u in een later stadium, bij de uitwerking van het plan, geadviseerd wilt worden over (brand)veiligheid kunt u uiteraard contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,

I.J. Stelstra
Sectormanager Expertise & Regie
Brandweer Amsterdam-Amstelland

Bezoekadres
Herengracht 482
1017 CB Amsterdam

Postbus 10718
1001 ES Amsterdam
Telefoon 020 2514 900
Fax 020 2514 999
www.bma.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam

Bureau Monumenten & Archeologie

Stadsdeel Oost
Dhr. P. van Rossum
Hoofd afdeling en projecten
Postbus 94801
1090 GV AMSTERDAM

Datum	10-03-2011
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	2011/234626
Behandeld door	Mevrouw L. de Leeuw en de heer J. van der Werf
Doorkiesnummer	020-2514983 / 020-2514953
E-mail	l.deleeuw@bma.amsterdam.nl / j.vanderwerf@bma.amsterdam.nl
Onderwerp	reactie artikel 5.1.1 Bro Voorontwerp 'Oostpoort, deelproject 7'

Geachte heer Van Rossum,

Naar aanleiding van uw verzoek om een reactie op de Ruimtelijk Onderbouwing 'Oostpoort, deelproject 7' in het kader van art. 5.1.1. Bro deel ik u het volgende mee.

Ten aanzien van Archeologie

Op grond van artikel 41.1 van de Monumentenwet kan voor een projectprocedure zoals voor het plangebied Oostpoort deelproject 7 een rapport worden verlangd, waarin de archeologische waarde van het plangebied wordt behandeld. Hiertoe wordt een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Paragraaf 5.4 in het concept ruimtelijke onderbouwing Oostpoort, deelproject 7 bevat weliswaar een inventarisatie van de archeologische verwachting binnen het plangebied, maar het is niet duidelijk waarop deze inventarisatie gebaseerd is. Met andere woorden het concept ruimtelijke onderbouwing refereert niet aan een specifiek bureauonderzoek en de daarbij behorende bronnen. Ook ontbreekt het onderzoek in de bijlagen.

BMA stelt momenteel een dergelijk bureauonderzoek op. We gaan ervan uit dat de conclusies uit het archeologisch bureauonderzoek, dat momenteel voor dit plangebied wordt opgesteld, in de ruimtelijke onderbouwing verwerkt zullen worden.

Ten aanzien van Monumenten

BMA heeft geen opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

Karin Westerink
Hoofd afdeling Monumenten, bureau Monumenten & Archeologie

16 MRT 2011

Postbus 94370, 1090 GJ Amsterdam

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost
T.a.v. de heer E. Van der Putten
Postbus 94801
1090 GV AMSTERDAM



Onderwerp

Reactie ruimtelijke onderbouwing Oostpoort, deelplan 7

Geachte heer Van der Putten,

In uw brief van 16 februari 2011 stelt u Waternet op grond van art. 5.1.1 Bro in de gelegenheid om op de ruimtelijke onderbouwing Oostpoort deelplan 7 te reageren. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Hierbij ontvangt u mijn reactie.

Situatie

De ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het zogenaamde HEMA-gebouw, dat is gelegen op de hoek Linnaeusstraat - Ringvaart. Aan de oostelijke zijde wordt een gedeelte aangebouwd. In zuidelijke richting wordt het gebouw verlengd tot aan de Ringvaart, waarbij de gevel gelijk valt met de kademuur. De huidige kademuur wordt in de nieuwbouw situatie vervangen. Er zijn een aantal aspecten van dit bouwplan waarvoor een watervergunning moet worden aangevraagd.

Vervangen kademuur

Voor het vervangen van de kademuur moet u een watervergunning aanvragen. Volgens de Keur AGV 2009 is het niet toegestaan om werken in oppervlaktewaterlichamen te maken of te wijzigen. Ook bevindt de kademuur zich binnen de beschermingszone van de secundaire directe kering langs de Ringdijk (zie bijlage). Om deze reden bent u ook watervergunnings plichtig.

Bij de werkzaamheden is het belangrijk dat het tijdelijke dwarsprofiel van de Ringvaart zo min mogelijk wordt gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Dit om een goede doorstroming van de Ringvaart te kunnen blijven waarborgen. In de nieuwe situatie mag het hydraulisch profiel niet zijn aangetast als gevolg van de nieuwe Kademuur. Met grote waarschijnlijkheid wordt tijdens de werkzaamheden tijdelijke waterbemaling toegepast. Bij een bemaling groter dan 90 m³ per uur moet u een watervergunning aanvragen.

Datum

15 maart 2011

Ons kenmerk

2011.009927

Contactpersoon

D. Bleumink

Doorkiesnummer

020 608 53 25

E-mail

dennis.bleumink@waternet.nl

Korte Ouderkerkerdijk 7
Amsterdam
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam
T 0900 93 94 (lokaal tarief)
F 020 608 39 00
KvK 41216593

www.waternet.nl

1/2

Informatie

Voor meer informatie over het aanvragen van de watervergunning en het downloaden van het aanvraagformulier kunt u de site van Waternet raadplegen. <http://www.waternet.nl/klantenservice/informatie-over/vergunningen/formulieren-en-beleid>

Datum

15 maart 2011

Ons kenmerk

2011.009927

Heeft u naar aanleiding van deze brief vragen of opmerkingen? Neemt u dan contact op met D. Bleumink, e-mail: Dennis.Bleumink@waternet.nl, telefoon: 020 608 5325.

Met vriendelijke groet,
namens het Dagelijks Bestuur van AGV,



Ö. van Drongelen
teamleider planadvies

Bijlage(n)

Waterkering zonering



Legenda

Referentielijn



Kernzone



Beschermingszone



Buitenbeschermingszone



Sectielijn



Kouf16334 Kunstwerk



0 25 50 75 100m



Legger van de direct kerende boezemwaterkeringen in Amsterdam West en langs de Westeinderplassen

Vastgesteld door het Algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht bij besluit AB 07/007 d.d. 8 maart 2007.

mr. P.J. Halzmann
secretaris

[Handwritten signature]

J. de Bondt
dijkgraaf

[Handwritten signature]



Sector Watersysteem
Afd. Informatiebeheer

Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

Kaartblad: **Nieuwe Diep_2**

Oct. 11. Buiting | Status: v13.2007 | Jaartal: 1.2.2008 | © 2007-2008

**Liander**

onderdeel van alliander

Liander N.V.

Locatie 2AD3221, Postbus 50, 6920 AB Duiven

Stadsdeel Oost
Sector Dagelijks Bestuur
t.a.v. E. van der Putten
Postbus 94801
1090 GV Amsterdam

**Contactpersoon**

R. van der van der Kamp
Telefoon 020 5971728
rutger.vander.kamp@alliander.com

Betreft

Ruimtelijke Onderbouwing Oostpoort, deelproject 7

Bezoekadres

Spaklerweg 20
Amsterdam

Postadres

Locatie 2AD3221
Postbus 50
6920 AB Duiven
Telefoon 06 21 89 36 10
Fax 020 5972340
www.liander.nl

Datum

16 maart 2011

Ons kenmerk**Uw kenmerk**

2011/234626

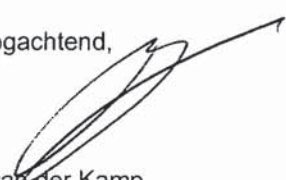
Geachte heer/mevrouw Van der Putten,

Naar aanleiding van de ons toegezonden Ruimtelijke Onderbouwing Oostpoort, deelproject 7, kunnen wij u medelen dat deze onderbouwing ons geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Wij verzoeken u voortaan, ter bevordering van een snelle postbezorging onze interne postcode in ons adres te vermelden, zodat de adressering als volgt komt te luiden:

Liander
Assetmanagement Regio Randstad
PAC 2AD 3221 Postbus 50
6920 AB Duiven.

Hoogachtend,



R. van der Kamp
Assetspecialist Regio Randstad

Kopie aan: .

Bijlagen: .

Project	Onderwerp
Oostpoort plandeel HEMA driehoek, Amsterdam	Geluidbelastingen bestaande bebouwing
Projectnummer	Datum
806101ac	19.12.2011
Opdrachtgever	Opbergcode
Ontwikkelingscombinatie Polderweg	N806101acA5
Architect	Adviseur
Henk Architecten	ir. M. Dikken

Inleiding

In opdracht van Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied is door Henk Architecten een ontwerp gemaakt voor bouwblok 7. Het blok is ook wel bekend als "HEMA Driehoek" en behelst, naast winkel- en horecaruimten, 30 appartementen.

In opdracht van Ontwikkelingscombinatie Polderweg is door Wolf Dikken adviseurs voor dit project onderzoek gedaan naar de geluidbelastingen op de achtergevel van de bestaande bebouwing aan de Linnaeusstraat.

Doel van de voorliggende notitie is het onderzoeken of de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Linnaeusstraat op de achtergevel van de bestaande bebouwing aan de Linnaeusstraat, welke boven de Hema gelegen is, ten gevolge van reflecties via de gevels van de nieuwbouw van blok 7 toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Tevens is onderzocht of de geluidbelastingen ten gevolge van deze reflecties wettelijke normen overschrijden.

Bij de totstandkoming van voorliggende notitie is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- de DO-tekeningen van Henk Architecten ontvangen d.d. 15.02.2010;
- het Geluidonderzoek weg- en railverkeer van Wolf Dikken adviseurs (R806101aaA1 d.d. 26.09.2008);
- het geluidonderzoek van Goudappel Coffeng (kenmerk SDO015/Kmc/0051 d.d. 02.06.2010).

Situatie

Op de hoek van de Oranje Vrijstaatkade en de Linnaeusstraat bevindt zich een bouwblok van ca. 17.5 m hoog. In dit bouwblok bevinden zich 24 appartementen op een plint. In de plint bevindt zich een Hema. Aan de achterzijde van dit bouwblok wordt nieuwbouw (blok 7) gerealiseerd met winkel- en horecaruimten en appartementen. Deze nieuwbouw varieert in hoogte van 13.4 m tot 24.0 m.

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat de verkeerskundige situatie in de toekomst zal wijzigen. Dit heeft met name invloed op de verkeersintensiteiten op de Linnaeuskade, welke significant lager worden. Dit wegvak is echter maatgevend voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai op de achtergevels van de bestaande appartementen. Om de gevolgen van de reflecties van wegverkeerslawaai via de gevels van blok 7 inzichtelijk te maken, zijn derhalve twee situaties onderzocht:

- situatie 2012 (huidige situatie);
- situatie 2020 (na bouw van blok 7 en na aanpassing van de verkeerskundige situatie).

In de situatie voor 2012 is de huidige situatie in het akoestisch model opgenomen. De nieuwbouw van blok 7 is niet in het model opgenomen, de verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het akoestisch onderzoek van Wolf Dikken adviseurs.

In de situatie voor 2020 is de toekomstige situatie inclusief nieuwbouw van blok 7 opgenomen. De verkeersintensiteiten zijn conform planvariant 2 van het akoestisch onderzoek van Goudappel Coffeng. De verkeerskundige situatie conform planvariant 2 is vastgelegd in het raadsbesluit d.d. 28.04.2010.

In bijlage 2 zijn figuren opgenomen van de ingevoerde akoestische situaties. Tevens is een uitsnede met de nummering van waarneempunten opgenomen. De waarneempunten zijn op de volgende hoogten gesitueerd ter plaatse van de achtergevels van de bestaande appartementen:

- 7.4 m: 1e verdieping;
- 10.4 m: 2e verdieping;
- 13.4 m: 3e verdieping;
- 16.4 m: 4e verdieping.

De geluidbelastingen van de huidige situatie zijn vergeleken met de geluidbelastingen van de situatie in 2020. Hierbij is met name gekeken of de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai op de achtergevels van de bestaande appartementen met meer dan (afgerond) 2 dB toenemen. Omdat geen wettelijke bepalingen van toepassing zijn voor de toename van de geluidbelastingen door reflecties van nieuwbouw, is dit criterium ontleend aan de norm die de Wet geluidhinder voor weg-reconstructies hanteert. De Wet geluidhinder stelt dat indien door een wijziging van een bestaande weg de geluidbelasting op woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen meer dan 2 dB toeneemt, sprake is van een reconstructie van de weg. Indien dit het geval is, dient middels een akoestisch onderzoek aangetoond te worden wat de doelmatigheid van eventuele maatregelen is en moet worden onderzocht of de toename kan worden verlaagd. Een toename van de geluidbelasting met 2 dB wordt over het algemeen niet als significant gezien, omdat dit niet hoorbaar is. Een toename van meer dan 2 dB zou, afhankelijk van de feitelijke toename, hoorbaar kunnen zijn. In de praktijk blijkt dat een toe- of afname van 3 dB net hoorbaar is en dat een toename van 10 dB wordt ervaren als een verdubbeling van het geluid.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens voor de situatie in 2020 zijn gebaseerd op de gegevens volgens het geluidonderzoek van Goudappel Coffeng. In dit onderzoek zijn drie varianten berekend. Zoals is

vastgelegd in het bestemmingsplan dient te worden uitgegaan van planvariant 2, waarbij de verkeerssituatie gewijzigd wordt door de realisatie van een dubbele verkeersknip op de Polderweg en een verkeersknip op de Linnaeuskade. In bijlage 1 zijn de gehanteerde gegevens samengevat¹. Zoals gebruikelijk is in Amsterdam is het tramverkeer beschouwd als onderdeel van het wegverkeer. Uitgegaan hierbij is van “stillere” trams van het type Combino. Conform onderzoek van M+P is hierbij uitgegaan van een correctie van -5 dB ten opzichte van conventionele trams.

Bovengenoemde verkeersknippen zijn nog niet actueel. Dit houdt in dat de huidige verkeersintensiteiten op de Middenweg, de Linnaeusstraat en met name op de Linnaeuskade anders zijn dan in planvariant 2 uit het onderzoek van Goudappel Coffeng. Voor de huidige situatie zijn echter geen verkeersintensiteiten bekend. In bijlage 1 van het akoestisch onderzoek van Wolf Dikken adviseurs (R806101aaA1) zijn verkeersintensiteiten voor de huidige verkeerskundige situatie voor 2006 opgenomen. Onbekend is echter welke aanname gedaan dient te worden om de verkeersintensiteiten voor 2012 te bepalen. Veiligheidshalve is om deze reden in het akoestisch onderzoek voor de situatie in 2012 uitgegaan van de verkeersintensiteiten voor 2006 conform het akoestisch onderzoek van Wolf Dikken adviseurs. In bijlage 1 zijn de gehanteerde gegevens samengevat.

Hierbij wordt aangetekend dat bovenstaand uitgangspunt een conservatieve aanname voor de situatie in 2012 is. Zeer waarschijnlijk worden voor de situatie in 2012 te lage geluidbelastingen berekend. Het verschil met de daadwerkelijke geluidbelastingen is echter gering.

De tramintensiteiten zijn voor beide situaties conform het akoestisch onderzoek van Goudappel Coffeng. In dit onderzoek is uitgegaan van de dienstregeling van 2010.

In de berekeningen is uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van de Linnaeusstraat, de Middenweg en de Linnaeuskade.

Berekende geluidbelastingen

In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten samengevat. De weergegeven geluidbelastingen zijn gecumuleerde geluidbelastingen van het weg- en tramverkeer exclusief aftrek art. 110g Wgh voor het wegverkeer en inclusief aftrek van 5 dB vanwege de stillere trams. In de laatste kolom is de toename van de geluidbelasting in dB weergegeven. Hierbij wordt aangetekend dat met voor de huidige situatie zeer waarschijnlijk te lage geluidbelastingen berekend zijn, de daadwerkelijke toename van de geluidbelastingen zal derhalve minder zijn dan aangegeven in de tabel. Het verschil met de berekende toename van de geluidbelastingen is echter gering.

¹ De intensiteiten van het wegverkeer zijn volgens het advies van Goudappel Coffeng gebaseerd op de volgende verdeling: daguur = 6.1%, avonduur = 3.4% en nachtuur = 1.3% van de etmaalintensiteit. Deze verdeling kan echter niet correct zijn, aangezien het totaal hiervan 97.2% bedraagt. Om deze reden is in het voorliggende onderzoek veiligheidshalve uitgegaan van een daguurpercentage van 6.33%, zodat het totaal op 100% uitkomt.

TABEL 1 - GELUIDBELASTINGEN SITUATIES 2012 EN 2020				
wnp	wnh [m]	Lden [dB] t.g.v. alle wegen, excl. aftrek art. 110g Wgh en t.g.v. trams, incl. 5 dB aftrek stillere trams		toename geluidbelasting [dB]
		situatie 2012 excl. nieuwbouw	situatie 2020 incl. nieuwbouw	
234	7.4	51.87	52.86	0.99
234	10.4	52.32	54.05	1.72
234	13.4	52.52	54.37	1.85
234	16.4	52.53	54.48	1.94
235	7.4	51.07	51.90	0.84
235	10.4	51.82	53.28	1.46
235	13.4	52.01	53.49	1.48
235	16.4	51.98	52.73	0.75
236	7.4	50.04	48.71	-1.32
236	10.4	51.07	50.28	-0.79
236	13.4	51.36	50.52	-0.84
236	16.4	51.38	50.21	-1.17
237	7.4	49.47	50.13	0.67
237	10.4	50.57	51.71	1.14
237	13.4	50.91	51.96	1.05
237	16.4	50.93	52.02	1.10
238	7.4	49.19	49.58	0.39
238	10.4	50.32	50.99	0.67
238	13.4	50.68	51.28	0.60
238	16.4	50.72	51.37	0.65
245	7.4	52.76	52.35	-0.41
245	10.4	53.05	53.36	0.31
245	13.4	53.20	53.74	0.54
245	16.4	53.25	53.92	0.67

Conclusie

Op grond van het uitgevoerde onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- er zijn geen wettelijke bepalingen van toepassing voor de toename van de geluidbelastingen door reflecties van nieuwbouw;
- rekening houdende met de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten, nemen de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeer op de achtergevel van de appartementen aan de Linnaeusstraat boven de Hema over het algemeen beperkt toe door reflecties via de gevels van de nieuwbouw van blok 7. Vergeleken met de huidige situatie neemt de geluidbelasting echter nergens meer dan 2 dB toe. Deze toename is dermate laag, dat dit niet waarneembaar is.

BIJLAGE 1 – VERKEERSGEGEVENS

weg	Linnaeuskade				max. snelheid		verharding		tram
tussen	Middenweg - Linnaeusparkweg				30 km/uur		DAB		
mvt/2-ri	Jaar 2006				Jaar 2020				
	100%	97%	3%		100%	95%	5%		
			76%	24%			76%	24%	
	mvt	licht	middel	zwaar	mvt	licht	middel	zwaar	
daguur	205	199.1	4.5	1.4	70	66.5	2.4	0.8	
avonduur	109	105.8	2.4	0.8	37	35.7	1.3	0.4	
nachtuur	42	40.8	0.9	0.3	14	13.6	0.5	0.2	
etmaal	3250	3155.8	71.5	22.7	1100	1049.4	38.5	12.1	

weg	Linnaeuskade				max. snelheid		verharding		tram
tussen	Linnaeusparkweg - Mr. P.N. Amtzeniusweg				30 km/uur		DAB		
mvt/2-ri	Jaar 2006				Jaar 2020				
	100%	97%	3%		100%	95%	5%		
			76%	24%			76%	24%	
	mvt	licht	middel	zwaar	mvt	licht	middel	zwaar	
daguur	184	178.7	4.1	1.3	70	66.5	2.4	0.8	
avonduur	98	95.1	2.2	0.7	37	35.7	1.3	0.4	
nachtuur	38	36.9	0.8	0.3	14	13.6	0.5	0.2	
etmaal	2900	2815.9	63.8	20.3	1100	1049.4	38.5	12.1	

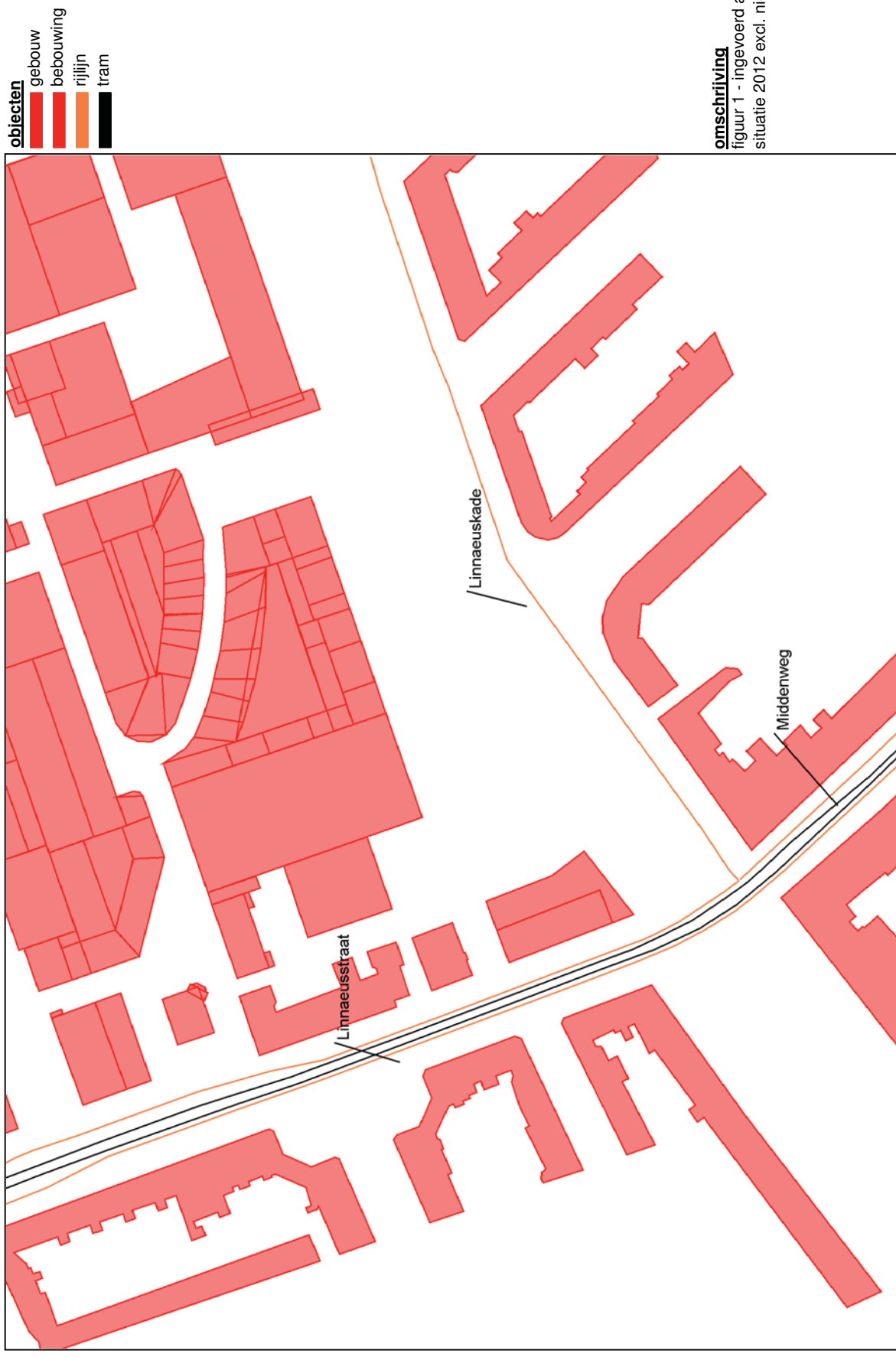
weg	Linnaeusstraat				max. snelheid		verharding		tram
tussen	Polderweg - Linnaeuskade				50 km/uur		SMA 0/6		
mvt/2-ri	Jaar 2006				Jaar 2020				
	100%	96%	4%		100%	95%	5%		
			82%	18%			76%	24%	
	mvt	licht	middel	zwaar	mvt	licht	middel	zwaar	
daguur	753	724.4	23.4	5.3	953	909.3	33.4	10.5	15.5
avonduur	402	386.7	12.5	2.8	512	488.2	17.9	5.6	10.0
nachtuur	157	151.0	4.9	1.1	196	186.7	6.8	2.2	2.8
etmaal	11900	11447.8	369.0	83.2	15050	14357.7	526.7	165.5	248

weg	Middenweg				max. snelheid		verharding		tram
tussen	Linnaeuskade - Hogeweg				50 km/uur		SAM 0/6		
mvt/2-ri	Jaar 2006				Jaar 2020				
	100%	96%	4%		100%	95%	5%		
			74%	26%			76%	24%	
	mvt	licht	middel	zwaar	mvt	licht	middel	zwaar	
daguur	740	708.2	23.7	8.1	880	839.8	30.8	9.7	15.5
avonduur	467	446.9	14.9	5.1	473	450.9	16.5	5.2	10.0
nachtuur	179	171.3	5.7	2.0	181	172.4	6.3	2.0	2.8
etmaal	12200	11675.4	390.3	134.3	13900	13260.6	486.5	152.9	248

BIJLAGE 2 – FIGUREN

Wolf Dikken adviseurs

project Oostpoort - blok 7, Amsterdam
opdrachtgever OCP



Wolf Dikken adviseurs

project Oostpoort - blok 7, Amsterdam
opdrachtgever OCP

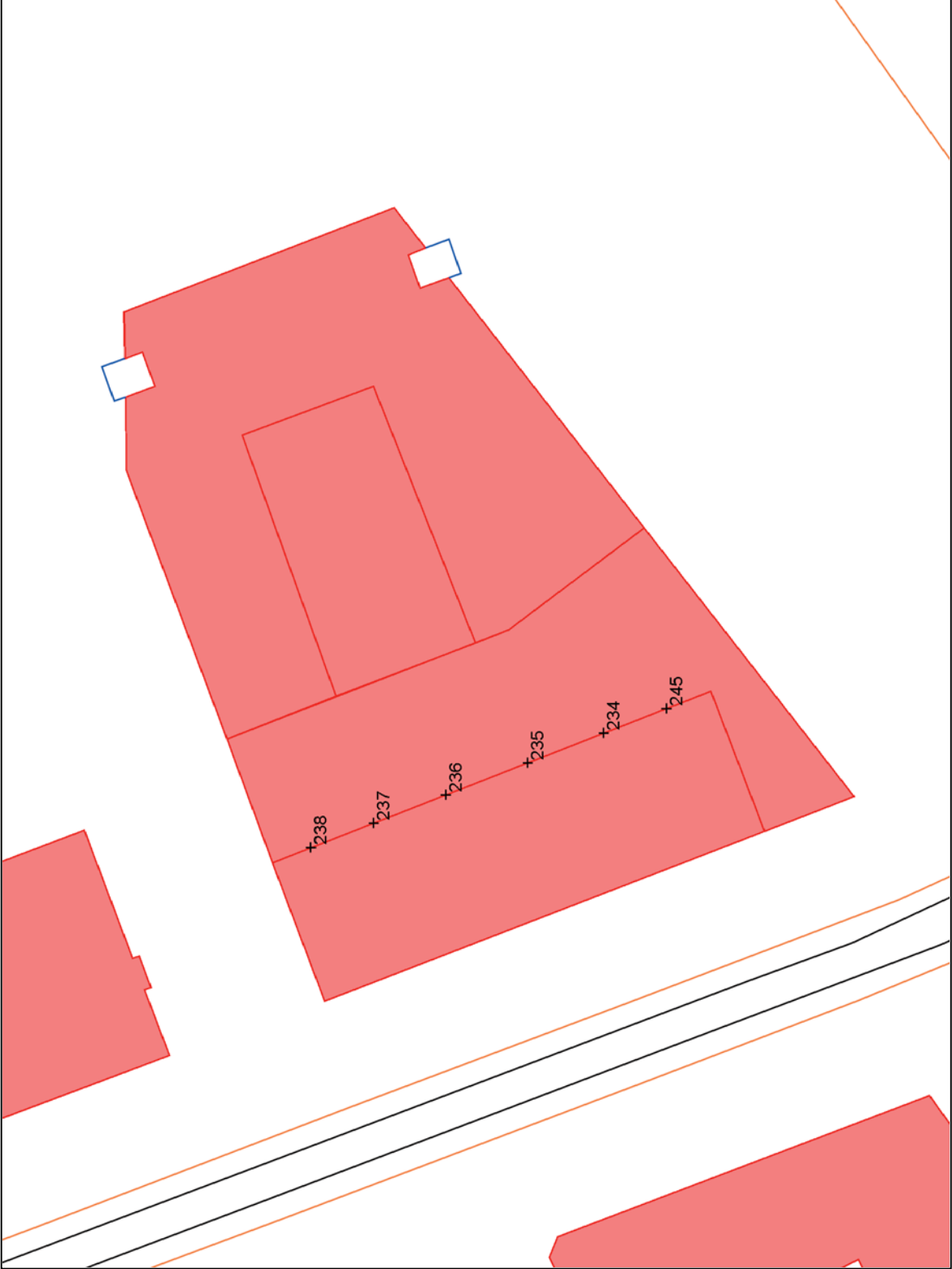


omschrijving
figuur 2 - Ingevoerd akoestisch model
situatie 2020 incl. nieuwbouw blok 7

Wolf Dikken adviseurs

project Oostpoort - blok 7, Amsterdam
opdrachtgever OCP

- objecten**
- gebouw
 - bebouwing
 - rijlijn
 - tram
 - scherp scherm
 - waarneempunt gevel



omschrijving
figuur 3 - Ingevoerd akoestisch model
met nummering waarneempunten