

Ruimtelijke onderbouwing

Karspeldreef 4 te Amsterdam (De Karsp!)



Versie: revisie
Datum: 6 november 2018

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie & planontwikkeling bv

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

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Huidige situatie	5
2.	Beschrijving project	7
3.	Beleidskader	12
3.1.	Vigerend bestemmingsplan en afwijkingen.....	12
3.2.	Rijksbeleid.....	14
3.2.1.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	14
3.2.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	15
3.3.	Provinciaal beleid.....	15
3.3.1.	Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening	15
3.4.	Regionaal beleid.....	15
3.4.1.	Metropoolregio Amsterdam.....	15
3.4.2.	Plabeka.....	16
3.4.3.	Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0	16
3.4.4.	Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014: De roltrap in beweging	16
3.5.	Gemeentelijk beleid.....	17
3.5.1.	Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam.....	17
3.5.2.	Strategiebesluit Amstel III.....	19
3.5.3.	Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III	20
3.5.4.	Kantorenstrategie	21
3.5.5.	‘Wonen in de metropool’, Woonvisie tot 2020	21
3.5.6.	Gebiedsplan 2017 – Amstel III en ArenApoort	22
3.5.1.	Nota Parkeernormen Auto	22
4.	Randvoorwaarden	23
4.1.	Geluid.....	23
4.1.1.	Wegverkeer en spoorverkeer	23
4.1.2.	Geluid vanuit omliggende bedrijven.....	26
4.2.	Bodem.....	27
4.3.	Archeologie en cultuurhistorie	28
4.4.	Waterparagraaf.....	28
4.5.	Verkeer en parkeren	30

4.5.1.	Verkeer.....	30
4.5.2.	Parkeren auto's.....	30
4.5.3.	Fietsparkeren	31
4.5.4.	Scooterparkeren	33
4.6.	Luchtkwaliteit	33
4.7.	Externe veiligheid	35
4.8.	Ecologie.....	37
4.9.	Luchthavenindelingsbesluit	39
4.10.	Behoeftte	39
4.11.	Hoogbouweffectrapportage	40
4.12.	Milieueffectrapportage.....	42
5.	Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid.....	43
5.1.	Eigendomsverhoudingen	43
5.2.	Economische uitvoerbaarheid	43
5.3.	Planschade	43
6.	Motivering afwijkingen bestemmingsplan	44

BIJLAGEN

- I. Kavelpaspoort Karspeldreef 4, 17 oktober 2017
- II. Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III, oktober 2017
- III. Buurtvisie, oktober 2017
- IV. Nieuwe woontorens project De Karsp, Karspeldreef 4 te Amsterdam, akoestisch onderzoek, M+P, ref. M+P.UBA.17.01.1, 1 december 2017
- V. De Karsp! te Amsterdam, Geluidsimmissie op de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van naastgelegen bedrijven, Peutz, H6036-6-RA-006, 1 november 2018
- VI. Inpassing geluidreducerende voorzieningen gevel, Peutz, H 6036-1-RA-001, 15 maart 2018
- VII. Brief van Peutz, ref: DdB/MJa//H 6036-13-BR, 5 november 2018
- VIII. De Karsp te Amsterdam - (karakteristieke) Geluidwering van de gevel ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning (activiteit bouwen), Peutz, H 6036-11-RA, 1 november 2018
- IX. Verkennend Bodemonderzoek Conform NEN 5740, Karspeldreef 4 te Amsterdam, SGS Search, ref. 25.16.00466.1, 25 oktober 2016
- X. Notitie Externe Veiligheid project De Karsp in Amsterdam, AVIV, 183561, 1 februari 2018
- XI. Quick scan ecologie, Karspeldreef 4 te Amsterdam, Els & Linde B.V., 21 juni 2018
- XII. Verkeerskundig onderzoek De Karsp Amsterdam, Goudappel Coffeng, ref. WNM013/Hqr/0003.05, 18 oktober 2018
- XIII. Verklaring van geen bezwaar artikel 8.9 Wet luchtvaart, ILT, 9 maart 2018
- XIV. Hoogbouweffectrapportage, 4 juni 2018
- XV. Risicoanalyse planschade, Metafoor Ruimtelijke Ontwikkeling B.V., 18 oktober 2017

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op het perceel Karspeldreef 4 staan twee kantoorgebouwen. Deze zullen worden gesloopt en het perceel wordt bebouwd met twee nieuwe woontorens en een twee laagse parkeergarage op maaiveldniveau die de twee torens verbindt.

In de torens zullen 274 huurwoningen worden gerealiseerd en op de begane grond wordt circa 730 m² bvo commerciële / maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd.

Het voornemen waarvoor een kavelpaspoort ontwikkeld is (zie bijlage) past in de doelstelling dat voor ogen wordt gehouden met het gebied Amstel III. Dit gebied zal de komende jaren worden getransformeerd van puur kantorengedebiet naar een levendig werk-woongebied. Specifiek voor het Bullewijkpadbuurt is ook een buurtvisie (zie bijlage) ontwikkeld waar met het voorliggende project invulling aan wordt gegeven.

De ontwikkeling past niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III'. Het nieuwe gebruik als wonen past niet in de gebruiksregels en ook de omvang van de torens voldoet niet. Om de voorliggende ontwikkeling mogelijk te maken is een ruimtelijke procedure nodig. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in de benodigde motivering daarbij.

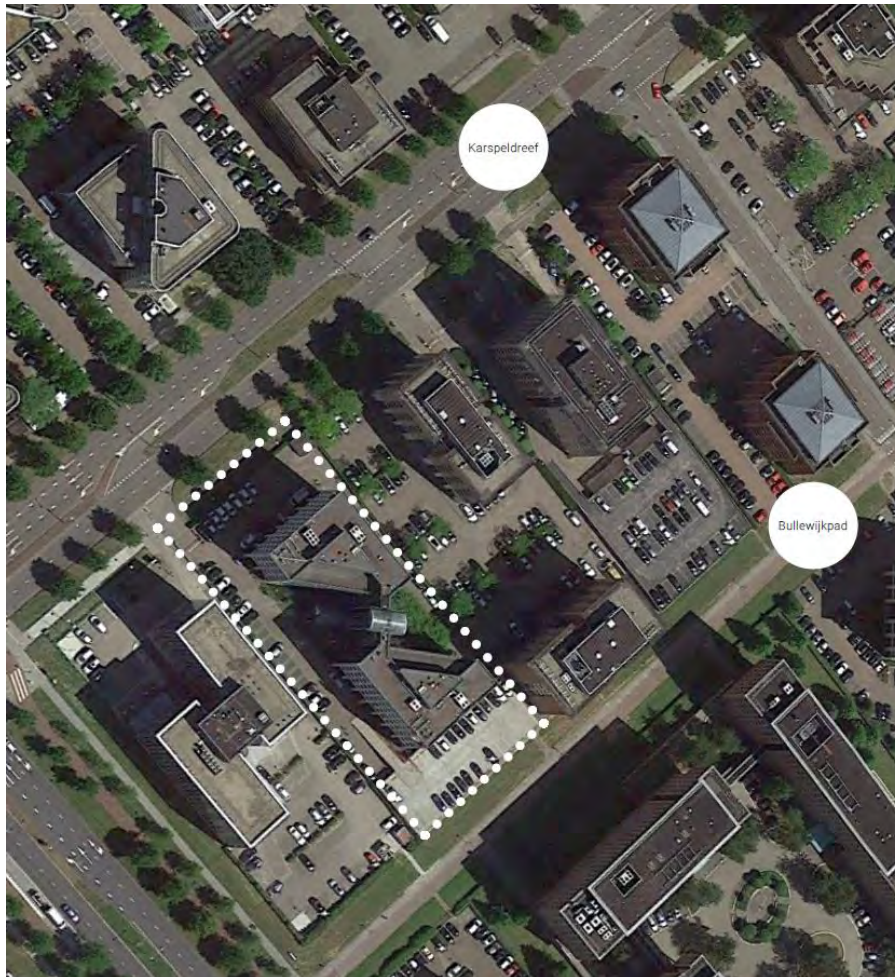
Op de navolgende afbeelding is de locatie van het plangebied weergegeven.



Afbeelding: projectlocatie in de omgeving (bron: Googlemaps)

1.2. Huidige situatie

De noordzijde van het perceel grenst aan de Karspeldreef en de zuidzijde grenst aan het Bullewijkpad. De navolgende afbeelding toont de projectlocatie in haar directe omgeving. De projectlocatie (kavelgrootte ca. 4.013 m²) ligt op de kantorenstrook Amstel III (oost) in het stadsdeel Zuidoost en is omgeven door andere kantoorgebouwen. Op de projectlocatie bevinden zich twee kantoorgebouwen (kantoorvloeroppervlak 7.215 m²) die met elkaar zijn verbonden. Er zijn parkeerplaatsen op maaiveld en een twee laags parkeergebouw aan de zuidzijde van het perceel, aan het Bullewijkpad.



Afbeelding: projectlocatie

Amstel III kan worden gekenmerkt als een monofunctionele kantoorlocatie, waar ook bedrijven voorkomen, maar waar kantoorgebouwen de boventoon voeren. Het gebied is ook puur functioneel ingericht, vooral op bereikbaarheid met de auto. In de buitenruimte ontbreekt het op dit moment aan verblijfsruimtes en er zijn nauwelijks langzaam verkeer routes of mogelijkheden die voor verbinding zorgen, laat staan tot recreatie en ontmoeting uitnodigen. Uitzondering hierop vormt het Bullewijkpad, dat is ingericht voor voetgangers en fietsers en een verbinding legt tussen de Hondsrugweg en Heesterveld aan de overzijde van de oostelijk gelegen spoorlijn Amsterdam – Utrecht.

Eigenaren en gebruikers kennen elkaar niet en zoeken elkaar niet op. Klanten en bezoekers komen voor hun enkele boodschap en verlaten het gebied direct weer. Ook ontbreken samenhangende en

verbonden groenvoorzieningen, voor mens en dier, wat ook in dat opzicht het gebied weinig aantrekkelijk maakt.



Afbeelding: zicht op de projectlocatie vanaf de Karspeldreef



Afbeelding: zicht op de projectlocatie vanaf het Bullewijkpad

2. Beschrijving project

Met 'De Karsp!' worden 2 woontorens aan het gebied toegevoegd. In de torens zijn in totaal 274 huurwoningen gepland. De woningen van 2 en 3 kamers zijn grotendeels middensegment huur. In de noordelijke toren zijn huurwoningen in het sociale segment opgenomen en op de bovenste verdiepingen zijn een aantal duurdere huurwoningen gesitueerd.

In de plint van de torens komen commerciële / maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige kantoorruimte.

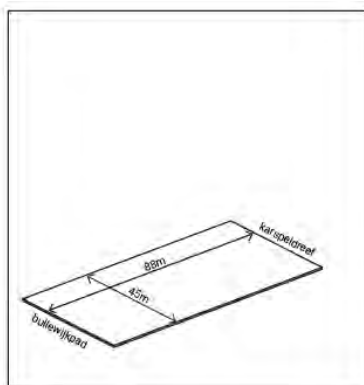
Met betrekking tot de nadere invulling van de laagbouw aan de Karspeldreef en het Bullewijkpad zal voldaan worden aan de eisen zoals beschreven in het Kavelpaspoort:

- Minimaal 1.000 m² bestaat uit niet-woonfuncties in de laagbouw aan zowel de Karspeldreef zijde als de Bullewijkpad zijde (exclusief parkeren). Hiertoe wordt ook het onbebouwde deel van het kavel aan de zijde van het Bullewijkpad gerekend, wanneer dit een groen karakter krijgt en het een functionele of visuele bijdrage levert aan het creëren van een pocketpark. Het bebouwde deel met niet-woonfuncties moet minimaal 500 m² bvo beslaan.
- Toegestane niet-woonfuncties bovengronds in de laagbouw aan de Karspeldreef zijn consumentenverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen, winkels, kantoor, horeca (café of restaurant) en bedrijven (d.w.z. lichte bedrijvigheid, milieuhindercategorie 1 en 2). Aan de Karspeldreef zijn vooral stedelijke en wijkverzorgende voorzieningen gewenst.
- Toegestane niet-woonfuncties bovengronds in de laagbouw aan het Bullewijkpad zijn consumentenverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen, horeca (café of restaurant) en bedrijven (d.w.z. lichte bedrijvigheid, milieuhindercategorie 1 en 2). Aan het Bullewijkpad zijn vooral kleinschalige buurtgerichte voorzieningen gewenst.

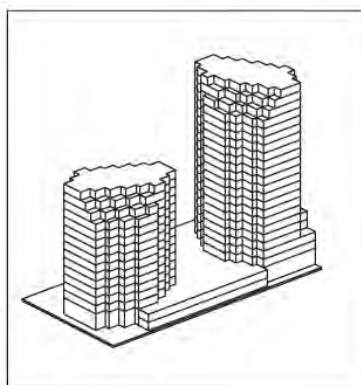
Parkeren vindt plaats in een 2 laagse parkeergarage tussen de voorzieningen van beide torens. De toegang van de Parkeergarage is toegankelijk vanaf de Karspeldreef en enigszins terug liggend gesitueerd naast de entrees van de commerciële ruimte en de woningen. De garage zal ook voorzien worden van een goed toegankelijke fietsenstalling met veel daglicht. De fietsenstalling is zowel toegankelijk vanaf het Bullewijkpad als van de Karspeldreef. Door de parkeergarage terug te leggen op de kavel, deze tussen de 2 torens te situeren en de fietsenstalling strategisch te positioneren wordt het parkeren zoveel mogelijk uit het zicht onttrokken.

De hogere Noordtoren ligt met de brede zijde aan de Karspeldreef. De laagbouw van de toren begeleidt de dreef die samen met andere ontwikkelingen in de toekomst moet veranderen in een stadstraat met voorzieningen.

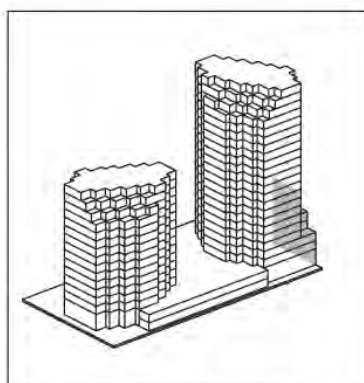
De Zuidtoren is ten opzichte van de Noordtoren een kwartslag gedraaid en ligt met de smalle zijde, 3,3 m teruggedraaid van de kavelgrens, aan het Bullewijkpad. Hierdoor biedt het de mogelijkheid het Bullewijkpad plaatselijk te verbreden en door te laten lopen op de kavel. De zogenaamde 'pockets' die zo ontstaan zullen worden geprogrammeerd door commerciële / maatschappelijke voorzieningen en geactiveerd door de entrees van de woontoren en de fietsenstalling.



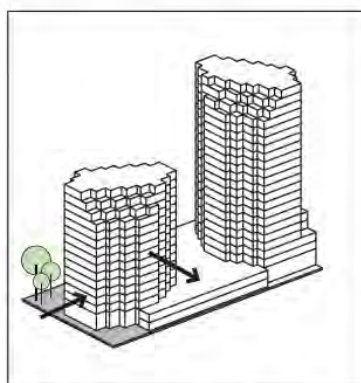
Kavel



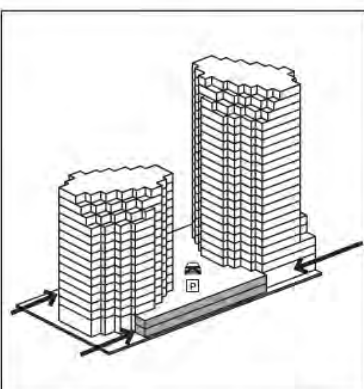
1 ensemble - 2 torens



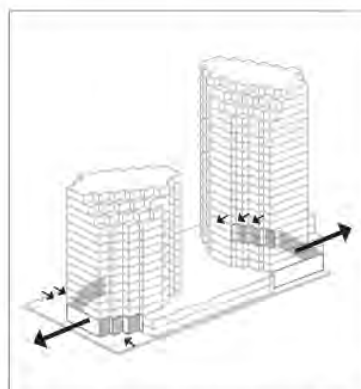
Karspeldreef - volume in de rooilijn / straatwand



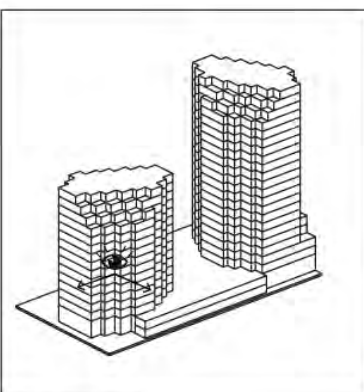
bullewijkpad - verspringende rooilijn t.b.v. 'pocketpark'



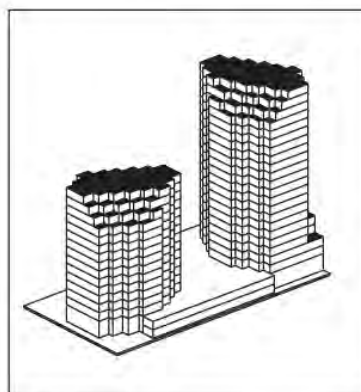
gebouwd parkeren - terugliggend op kavel



Representatieve en publieksfuncties aan de straat



overhoeks uitzicht



vertrapping = identiteit

Door de zuidtoren te ontsluiten via, en te adresseren aan het Bullewijkpad zal deze het toekomstige 'Bullewijkpadpark' voeden met levendigheid. Toegang tot de zuidtoren over het Bullewijkpad is vooral voor voetgangers en (brom)fietzers. Toegang voor taxi, hulpdiensten en bevoorrading voor de entree aan het Bullewijkpad verloopt bij voorkeur vanaf de Hondsrugweg.

Voor de transformatie van Bullewijk is een buurtvisie opgesteld: 'Amstel III Bullewijkpad Buurtvisie, oktober 2017' (bijlage). Uitgangspunt voor dit document is het ontwikkelperspectief voor Amstel III geweest (zie 3.5.3). De buurtvisie brengt verdieping en verfijning aan en wijst op specifieke kwaliteiten op buurniveau. Het gaat in op doelgroepen, het programma, de inrichting van de openbare ruimte, duurzaamheid, mobiliteit, beeldkwaliteit en de ruimtelijke spelregels. De Karsp is aan de hand van de buurtvisie ontworpen.

De bebouwing heeft een footprint van circa 3.100 m², inclusief parkeren en fietsenstalling. Er wordt circa 28.529 m² bvo gerealiseerd. Dit is als volgt onderverdeeld:

Commercieel / maatschappelijk

- Commercieel: circa 730 m² bvo
- Pocketpark: circa 410 m²

Parkeren

- Aantal pp: 101
- Bvo parkeren: 3.086 m²
- Parkeerbalans: 0,38 pp / woning
- Bvo fietsenstalling: 666 m²

Wonen

- Aantal woningen: 274
 - Sociale huur: 28 studio's / tweekamer appartementen (30 -59 m² GO)
 - Middeldure huur: 164 twee / drie kamer appartementen van circa 59 m² en (tot € 971,-) 69 m² GO
 - Duurdere huur: 82 appartementen van circa 59 tot 80 m² GO (vanaf € 971)
- Bvo: 24.136 m²
- GO: 17.223 m²
- GO/bvo: 71,4 %



Afbeelding: links perspectief vanaf Bullewijkpad en rechts vanaf Karspeldreef

De hoogte van de nieuwe bebouwing betreft 69 meter (incl. installaties 72 meter) voor de toren aan de Karspeldreef en 48 meter (incl. installaties 51 meter) voor de toren aan het Bullewijkpad. De twee laagse parkeergarage wordt 6 meter hoog.

Het kavelpaspoort geeft voor het noordelijke gebouw een maximum hoogte van 72 meter en voor het zuidelijke gebouw een maximum hoogte van 51 meter. Deze hoogten worden niet overschreden.



Afbeelding: nieuwe situatie met in groen het met groen bedekte parkeerdek

3. Beleidskader

3.1. Vigerend bestemmingsplan en afwijkingen

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Amstel III Oost' dat op 11 september 2013 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld (NL.IMRO.0363.T1102BPGST-VG01). De gronden waar het project wordt gebouwd zijn bestemd als 'Gemengd'. Op de navolgende afbeelding is dit weergegeven.



Afbeelding: projectlocatie op de verbeelding van het bestemmingsplan weergegeven met een geel kader

In de navolgende tekst is beschreven op welke regels aan de orde zijn en op welke punten van het vigerende bestemmingsplan wordt afgeweken.

Bestemming Gemengd (artikel 6)

De gronden zijn bestemd als 'Gemengd'. Op grond van de bestemmingsomschrijving zijn de volgende functies toegestaan: kantoren, bedrijven in de categorie 1 en 2, culturele voorzieningen, consumentverzorgende-, maatschappelijke en zakelijke dienstverlening, horeca van de categorieën I, III, IV en V, sportieve en recreatieve voorzieningen en de daarbij behorende groenvoorzieningen en water, gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen, openbare ruimte, tuinen en erven, wegen en nutsvoorzieningen.

Bouwregels

Op de genoemde gronden mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd. Ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte en maximum bebouwingspercentage' is de

maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage toegestaan. Voor de projectlocatie geldt een maximum bebouwingspercentage van 50% en een maximum bouwhoogte van 30 meter. Voor het bestemmingsvlak geldt een maximum bvo van 8.448 m² voor kantoren.

Gebouwen dienen zodanig te worden opgericht dat de ontsluiting van overige gebouwen niet wordt belemmerd.

Verder mogen er bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden opgericht met een bouwhoogte van 3 meter en met een bebouwingsoppervlak van maximaal 10 m². Licht- en vlaggenmasten kunnen maximaal 8 meter hoog worden.

Specifieke gebruiksregels

Gevoelige functies als bedoeld in de Wet geluidhinder, het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit, alsmede de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zijn niet toegestaan.

- Gevoelige functies in de Wet geluidhinder zijn woningen, onderwijsvoorzieningen en medische voorzieningen (ziekenhuis).
- In het Besluit gevoelige functies luchtkwaliteit is aangegeven welke functies gevoelige functies zijn: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.
- In de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is deze zelfde indeling aangehouden.
- Ten aanzien van de toegestane functies gelden voorts per functie de in onderstaande tabel gegeven restricties ten aanzien van maximum m² bruto vloeroppervlak en/of maximum m² bvo vestigingsoppervlak¹:

functie	maximum bruto vloeroppervlak	maximum vestigingsoppervlak bvo
Bedrijven		1.000 m ²
Maatschappelijke dienstverlening		1.000 m ²
Consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening		200 m ²
Culturele, sportieve en recreatieve voorzieningen		1000 m ²
Horeca V	33.750 m ²	10.000 m ²
Horeca I		200 m ²
Horeca III en IV		1.000 m ²

Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden of de aanvrager heeft aangetoond dat elders in het plangebied voldoende parkeerplaatsen duurzaam beschikbaar zijn voor het betreffende bouwplan en functie. Voor sloop / nieuwbouw met functiewijziging is geen norm in de regels opgenomen.

Afwijken van de gebruiksregels

Voor de functies bedrijven, culturele voorzieningen, dienstverlening, horeca en sportieve en recreatieve voorzieningen is de mogelijkheid voor het bevoegd gezag opgenomen om het voorgeschreven maximum bvo vestigingsoppervlak onder voorwaarden te overschrijden.

Ook kan het bevoegd gezag maximaal vier vestigingen van 200 m² ten behoeve van detailhandel toestaan.

¹ Op dit moment is de verwachting dat het maximum vestigingsoppervlak voor de invulling met consumentverzorgende- en zakelijke dienstverlening en horeca I niet wordt overschreden

Wijzigingsbevoegdheid

De gronden van het project zijn voorzien van de gebiedsaanduiding “wetgevingszone – wijzigingsbevoegdheid”. Het bevoegd gezag kan binnen deze zone de bestemming wijzigen naar wonen of een andere geluid- of luchtgevoelige bestemming. Daarbij gelden de volgende criteria:

1. het gestelde in de bouwregels (artikel 6.2) heeft onverminderde toepassing;
2. parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden dan wel elders duurzaam verzekerd te zijn;
3. bij woningbouw geldt een parkeernorm van maximaal 1,2 parkeerplaats per woning, voor overige functies gelden de parkeernormen zoals aangegeven op de bij de regels van het bestemmingsplan behorende parkeertabel.

Van de wijzigingsbevoegdheid kan geen gebruik worden gemaakt, omdat niet wordt voldaan aan de bouwregels en de parkeernorm.

Afwijkingen bestemmingsplan

Op de volgende punten is het plan in strijd met het vigerende bestemmingsplan ‘Amstel III Oost’:

Afwijkingen van de gebruiksregels

1. Het realiseren van woningen en daardoor dus tevens een geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (woningen).
2. Het realiseren van auto- en fietsparkeerplaatsen ten behoeve van wonen.

Afwijkingen van de bouwregels

1. Overschrijding van het maximum bebouwingspercentage van 50 %. Bebouwd wordt circa 3.100 m² en het perceel is circa 4.013 m² groot. Het bebouwingspercentage komt hiermee op ruim 77%.
2. De maximum bouwhoogte van 30 meter wordt overschreden tot 69 meter.

3.2. Rijksbeleid

3.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en deze is op 13 maart 2012 in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

3.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 zijn het Barro en Rarro in werking getreden. In het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot onderwerpen die een nationaal belang hebben. Het gaat hierbij onder meer om Rijkswaagen, de ecologische hoofdstructuur en primaire waterkeringen.

3.3. **Provinciaal beleid**

3.3.1. Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening

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

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De meest recente wijziging betreft de vaststelling van de PRV die per 1 maart 2017 in werking is getreden.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). De herontwikkeling past binnen het beleid van de provincie: de provinciale ruimtelijke verordening.

3.4. **Regionaal beleid**

3.4.1. Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de Noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropool samenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropool samenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte,

hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

3.4.2. Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt:

Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven

3.4.3. Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0: 'Ruimte voor werken in de MRA van morgen 2017 – 2030'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2017 vastgesteld. Omdat het overaanbod aan kantoren op de regionale markt door fasering en planreductie fors is afgenomen, was er behoefte om de tweede uitvoeringsstrategie 2010 -2040 te actualiseren. Dit heeft ook geresulteerd in een belangrijk accentverschil ten opzichte van de tweede uitvoeringsstrategie: de focus is verschoven van kwantitatief marktevenwicht naar een kwalitatief passend aanbod aan werkmilieus op de juiste plekken. Verder wordt de MRA meer gezien als één samenhangend economisch systeem en wordt nog meer dan hiervoor ingezet op transformaties van werklocaties naar gemengde gebieden waar wonen én werken is toegestaan. Amstel III wordt in de uitvoeringsstrategie genoemd als belangrijke formele kantoorlocatie die wordt getransformeerd tot gemengd economisch gebied. De leegstand in Amstel III is momenteel 199.000 m² bvo en tot en met 2030 wordt de hoeveelheid transformatieplannen geraamd op 298.200 m² bvo.

Amstel III wordt specifiek genoemd als te herontwikkelen gebied tot gemengd woongebied. Het voorliggende project draagt bij aan deze doelstelling.

3.4.4. Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014: De roltrap in beweging

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.

2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

Het 'roltrapmechanisme' is een leidend principe in het functioneren van de woningmarkt in de Amsterdamse regio. Studenten / jongeren beginnen onderaan de roltrap en zetten hem in beweging. Ze vormen zelf het draagvlak voor meer voorzieningen en bedrijvigheid, en zijn als arbeidspotentieel weer een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven. Zo leggen zij de bodem onder een positieve economische ontwikkelingsspiraal. Zo vormen studenten en jongeren een belangrijke doelgroep.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

Met de voorliggende ontwikkeling wordt onder meer invulling gegeven aan de behoefte aan woningen voor starters en het middeldure huursegment.

3.5. Gemeentelijk beleid

3.5.1. Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

Op 17 februari 2011 is de Structuurvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Centrale doelstelling in de Structuurvisie is het ontwikkelen van de stad Amsterdam als 'kernstad van een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool'.

Nieuwe woningen

In de Structuurvisie is aangegeven dat de gemeente streeft naar het toevoegen van 70.000 woningen voor uiteenlopende doelgroepen met bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningen in de periode tot 2040.

Eén van de locaties die is aangewezen voor de realisatie van extra woningen is de kantoorlocatie Amstel III. Het voorheen monofunctionele werkgebied Amstel III transformeert geleidelijk naar een gemengd (hoog)stedelijk woon-werkgebied. In het oostelijk deel met vooral kantoren – nabij de stations Bijlmer ArenA, Bullewijk en Holendrecht – wordt fors geïntensiveerd en worden de functies wonen, horeca en voorzieningen (leisure, onderwijs, health/sport, religie, maatschappelijk) toegevoegd.

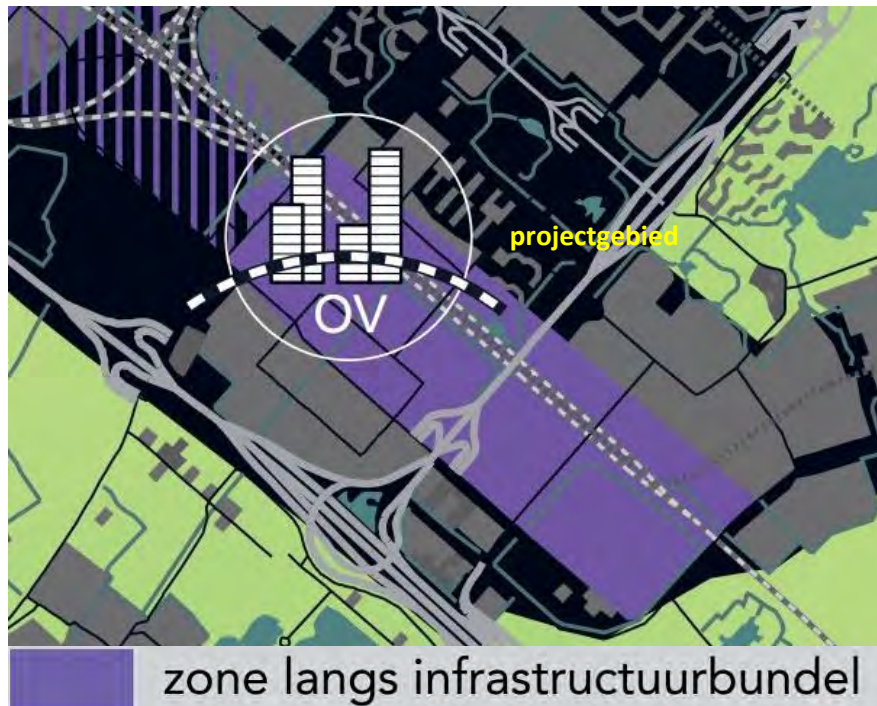
Aanvankelijk (2010–2020) zal dit om stedelijke nichewoonvormen, zoals appartementen voor expats, zeer luxe woningen, collectief particulier opdrachtgeverschap, atelierwoningen en studenten-/starterswoningen en nieuwe woonwerkconcepten gaan. Geleidelijk (ná 2020–2025) gaat dit over in meer grootschalige en mogelijk traditionele woonmilieus. Ook het westelijk deel intensiveert, maar minder intensief dan het oostelijk deel, met eventueel meer ruimte voor horeca en diverse voorzieningen. Dit ‘new urban district’ tussen ArenA en AMC biedt veel ruimte voor nieuwe en bijzondere woon- en werkvormen en voorzieningen. Op de volgende kaart is dit aangegeven.



Op de meer lange termijn gaat de transformatie samen met een herinrichting van de openbare ruimte, waardoor deze beter toegankelijk gemaakt wordt voor langzaam verkeer en een aanpassing van de stedenbouwkundige structuur, waardoor het gebied minder anoniem en afstandelijk aandoet. Voor de semi-openbare ruimte op kantoorkavels wordt bebouwing mogelijk gemaakt in de vorm van eenvoudig te realiseren en te verplaatsen tijdelijke woonunits, met name voor studenten en starters. Hierin past tevens het streven het gebied beter toegankelijk te maken met het openbaar vervoer door te zorgen voor goed aanvullend vervoer vanaf de metro- en treinhaltes. Het realiseren van woningen past binnen de kaders van de Structuurvisie om het gebied te transformeren naar een gemengd woonwerkgebied door op grote schaal woningen toe te voegen.

Hoogbouw

In de Structuurvisie en de ‘Nota Hoogbouw in Amsterdam’ zijn de kaders voor hoogbouw opgenomen. Het gebied rond station Holendrecht waar het project wordt gerealiseerd ligt in de Zuidflank en is onderdeel van de zogenaamde “zone langs infrastructuurbundel”, een zone waar de realisatie van hoogbouw tot 60 meter wordt gestimuleerd (zie onderstaande afbeelding). In de Structuurvisie is aangegeven dat bij knooppunten ook bebouwing van meer dan 60 meter mogelijk is. Het voornemen gaat uit van de realisatie van nieuwbouw met een bouwhoogte van 48 en 69 meter. Dit past binnen de kaders van de Structuurvisie en de nota ‘Hoogbouw in Amsterdam’.



Conform de nota “Hoogbouw in Amsterdam” wordt opstellen van een Hoogbouw Effectrapportage (HER) te allen tijden aanbevolen bij gebouwen boven de 30 meter, maar op deze locatie is het niet verplicht. Dit omdat het een stimuleringsgebied is, zoals hiervoor aangegeven. De HER is een zeer geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen.

Ondanks het feit dat een HER op deze locatie niet verplicht is, is toch een HER opgesteld om de invloed van de nieuwe hoogbouw op de omgeving te beschouwen. Deze HER is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd en bevat ook onderzoek naar de bezonning en het windklimaat. Uit de HER komt naar voren dat de hoogbouw op deze locatie aanvaardbaar is.

3.5.2. Strategiebesluit Amstel III

Op 1 november 2011 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam het Strategiebesluit Amstel III 'Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk' vastgesteld. Het besluit is op 25 januari 2012 in de Raad besproken. Het Strategiebesluit betreft een verbijzondering/uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

In Amstel III staat ca. 30% van de kantoren leeg. De verwachting is dat minimaal 50% van deze leegstand structureel is. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- het gebied Amstel III geleidelijk te transformeren waarbij initiatieven uit de markt 'zowel programmatisch als in tempo leidend zijn;
- voorwaarden te scheppen om de toenemende leegstand in de kantorenstrook te keren en het gebied zijn waarde voor de werkgelegenheid te laten behouden;
- voorwaarden te scheppen die de bedrijvenstrook in staat stellen om te moderniseren en verdichten.

De geleidelijke transformatie geschiedt langs de weg van “ruimte voor initiatieven”, waarbij:

- marktpartijen in staat worden gesteld en gestimuleerd andere functies dan kantoren te introduceren;
- de gemeente een passief grondbeleid voert, faciliteren en stimuleren zijn daarbij de kernbegrippen;
- de financiering van de gemeentelijke inzet gebaseerd is op het principe “de baat gaat voor de kost uit”, dus eerst verdienen, dan uitgeven.

Om de markt in staat te stellen het gebied te transformeren van een monofunctioneel kantorenpark naar een gemengd stedelijk gebied is een ruimtelijk-economische strategie nodig met een passend instrumentarium. Het doel is nieuwe functies te realiseren en de inrichting te verbeteren, waarbij de transformatie zeer geleidelijk vorm krijgt - mogelijk zelfs kavel voor kavel - met een beperkte inzet van gemeentelijke middelen.

In het Strategiebesluit is ervoor gekozen om ruimte te bieden aan initiatieven vanuit de markt om de gewenste transformatie te verwezenlijken. De gemeente spreekt de eigenaar of belegger aan op zijn verantwoordelijkheid, neemt deze niet over en is niet bereid om financiële compensatie te bieden voor boekwaardeverliezen. Daartegenover staat dat de gemeente zich inspent om, op het gebied van regelgeving en juridisch planologisch kader, initiatieven van eigenaren/beleggers mogelijk te maken. Door vervolgens als gemeente initiatiefnemers ook te belonen voor hun investeringen en de openbare ruimte te verbeteren wordt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het gebied vergroot. Om dit scenario mogelijk te maken moet de gemeente zorgen voor een passend juridisch planologisch kader, een toegesneden transformatie instrumentarium en middelen om de kwaliteit van de openbare ruimte gericht te verbeteren.

Het bestemmingsplan voor Amstel III Oost voorziet met dat doel voor ogen in ruimere mogelijkheden om bestaande kantoorfuncties om te zetten naar andere functies als bedrijven en voorzieningen als: horeca, hotels, dienstverlening, onderwijs, sport, cultuur en leisure. Eigenaren hebben zo meer ruimte om een breder scala van functies te ontwikkelen, meer ruimte voor initiatief.

Het Strategiebesluit is aanleiding geweest om in het vigerende bestemmingsplan voor het adres Karspeldreef 4 al te voorzien in een wijzigingsbevoegdheid waarmee de bouw van woningen mogelijk wordt. Van deze wijzigingsbevoegdheid kan geen gebruik worden gemaakt, omdat het voornemen uitgaat van het overschrijden van de bouwregels. De voorgenomen transformatie naar de functie wonen, past binnen de kaders van het Strategiebesluit om de hoeveelheid kantoren te verminderen en het gebied te transformeren naar een gemengd gebied.

3.5.3. Ruimtelijk en Programmatisch Ontwikkelingsperspectief Amstel III

Het ontwikkelperspectief (bijgevoegd als bijlage), als onderdeel van de Herziening Investeringsbesluit

Amstel III Kantorenstrook vastgesteld in december 2017, maakt duidelijk wat gemeente en marktpartijen met het gebied voor ogen hebben, wat de gemeente verlangt van marktpartijen ten aanzien van de ontwikkeling van hun locaties en omgekeerd wat de marktpartijen van de gemeente kunnen verwachten ten aanzien van de investeringen in de openbare ruimte.

Met de transformatie van Amstel III worden 5 doelen nagestreefd waaronder:

- Bijdragen aan de stedelijke woningbouwopgave: plek bieden aan ongeveer 15.000 woningen in 2040.
- Realiseren van een gemengde stadswijk: realiseren van een aantrekkelijke en leefbare stadswijk waarbij een grote hoeveelheid woningen en voorzieningen wordt toegevoegd maar het werkprogramma ook een sterke component blijft.

Om de doelen te bewerkstelligen worden programmatische randvoorwaarden gegeven, ruimtelijke ingrepen die nodig zijn om de gewenste sfeer en identiteit te creëren. Sloop/nieuwbouw wordt genoemd als ruimtelijke ingreep.

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de stedelijke woningbouwopgave door vooral middeldure huurwoningen te realiseren, naast sociale huur en het hogere segment. Het laten versmelten van de onbebouwde ruimte op het perceel met de openbare ruimte aan het Bullewijkpad, het zogenoemde 'pocketpark', draagt bij aan het realiseren van een aantrekkelijke en leefbare stadswijk. Dit is vastgelegd in een kavelpaspoort en een afsprakenbrief tussen ontwikkelaar en de gemeente.

3.5.4. Kantorenstrategie

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

In de kantorenstrategie 2017 is aangegeven dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstandsaanpak op monofunctionele kantoorlocaties. Transformatie leidt tot gemiddeld 1.250 nieuwe woningen per jaar. Eén van de voorstellen die hieruit voortvloeit in de Kantorenstrategie is dat Amsterdam doorgaat met de transformatie van o.a. de monofunctionele kantoorlocatie Amstel III naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad.

3.5.5. 'Wonen in de metropool', Woonvisie tot 2020

In 2009 is door de gemeenteraad van Amsterdam de Woonvisie tot 2020 vastgesteld. In de visie is aangegeven dat de gemeente extra inzet op het beschikbaar komen van woningen voor enkele specifieke doelgroepen zoals de middeninkomens, jongeren en studenten. Er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen in de huur als koopsector. Het realiseren van huisvesting in de sociale huursector en het middensegment past binnen dit kader.

3.5.6. Gebiedsplan 2017 – Amstel III en ArenApoort

Ieder jaar wordt er voor alle 22 gebieden in de gemeente Amsterdam gebiedsplannen gemaakt. Hierin staat wat het komende jaar de concrete acties zijn in het desbetreffende gebied. Reguliere werkzaamheden, zoals afval ophalen, staan hier niet in. Het jaarplan is gebaseerd op enerzijds de gebiedsvisie en het geldende beleid en anderzijds op de signalen die de stadsdelen hebben gekregen vanuit de buurt tijdens bijvoorbeeld buurtgesprekken.

In het Gebiedsplan wordt beschreven dat Amstel III de komende jaren transformeert in een stadswijk. Het gebied krijgt een gastvrijere uitstraling met een menselijkere maat. De ambitie is ingegeven door enerzijds de hoge leegstand (27% in 2015 en 15% in 2016) en anderzijds de behoefte aan een levendiger en sociaal veiliger gebied, ook na kantooruren. Inmiddels is de markt dusdanig aangetrokken dat het terugdringen van leegstand geen prioriteit meer heeft. In plaats daarvan wordt de aandacht de komende tijd gericht op het selecteren van kwalitatief goede initiatieven die een waardevolle bedrage leveren aan het gebied.

Op de korte termijn ligt het accent op het aanjagen en sturen van transformaties en sloop/nieuwbouw naar nieuwe functies, bij voorkeur in een gecombineerde gebiedsaanpak. In totaal is de ambitie gesteld op zo'n 3.500 nieuwe woningen vóór 2020 extra in het hele gebied. Het doel is om de leegstand in Amstel III terug te dringen tot minder dan 10 % in 2020. De aanwezigheid van onderwijs- en kennisinstituten in combinatie met studenten- en jongerenwoningen werkt als een vliegwielt: het trekt nieuwe (horeca) voorzieningen en bedrijven aan, gerelateerd aan jongeren en onderwijs. Het gebied zal snel daardoor aantrekkelijker worden en ook andere bewoners aantrekken. De komende tijd wordt ook de aandacht gericht op een invulling met horeca of een meer bedrijfsmatige of sociaal-maatschappelijke invulling.

Deze ontwikkeling wordt gefaciliteerd door onder andere transformaties te begeleiden, de openbare ruimte opnieuw in te richten en open te staan voor vernieuwende initiatieven en experimenten.

De voorliggende ontwikkeling is daarmee in overeenstemming

3.5.1. Nota Parkeernormen Auto

Op 7 juni 2017 is de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. In de nota zijn voor nieuwe ontwikkelingen parkeernormen opgenomen. Daarbij is Amsterdam opgedeeld in A-, B- en C- gebieden. De voorliggende projectlocatie is gelegen in een B-gebied. Deze gebieden hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Deze minimumnorm geldt echter niet voor woningen in de sociale en middeldure huursector (tot € 971,- / maand). In paragraaf 4.5 wordt een parkeerbeschouwing gemaakt.

4. Randvoorwaarden

4.1. Geluid

4.1.1. Wegverkeer en spoorverkeer

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht in geval een ruimtelijk besluit de bouw van nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Het bouwplan is gelegen binnen de geluidzone van de Rijksweg A2/A9, de Karspeldreef-Hessenbergweg, Hondsrugweg, Laarderhoogtweg-Hullenbergweg en de spoorweg Duivendrecht – Abcoude. Door M+P is akoestisch onderzoek verricht (Nieuwe woontorens project De Karsp, Karspeldreef 4 te Amsterdam, akoestisch onderzoek, M+P, 1 december 2017, referentie M+P.UBA.17.01.1).

De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (Wgh) voor wat betreft wegverkeerslawaai en het Besluit geluidhinder (Bgh) voor wat betreft railverkeerslawaai, te weten:

Wegverkeerslawaai:

- voorkeursgrenswaarde: 48 dB (art. 82, lid 1 Wgh);
- maximale ontheffingswaarde stedelijke wegen: 63 dB (art. 83, lid 2 Wgh);
- maximale ontheffingswaarde autosnelweg A9: 53 dB (art. 83, lid 1 Wgh).

Railverkeerslawaai:

- voorkeursgrenswaarde: 55 dB (art. 4.9, lid 1 Bgh);
- maximale ontheffingswaarde: 68 dB (art. 4.10 Bgh).

Wanneer een voorkeursgrenswaarde wordt overschreden maar niet de maximale ontheffingswaarde, is er een door het gemeentebestuur vastgestelde hogere geluidswaarde benodigd (kortweg: hogere waarde).

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken.

Rijkswegen A2/A9

- Gebouw A: De maximale geluidsbelasting bedraagt 56 dB op de zuidzijde (verdieping 19-21). De maximaal mogelijke ontheffingswaarde wordt hiermee op een paar geveldelen overschreden. Deze geveldelen zullen doof moeten worden uitgevoerd. Op de overige gevels wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB nergens overschreden. Een hogere waarden besluit is benodigd.
- Gebouw B: De maximale geluidsbelasting bedraagt 53 dB op de zuidzijde (verdieping 9-14). De maximale ontheffingswaarde wordt hiermee nergens overschreden, de voorkeursgrenswaarde wel. Een hogere waarden besluit is nodig.

Karspeldreef – Hessenbergweg

- Gebouw A: De maximale geluidsbelasting bedraagt 58 dB op de noordzijde. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. Een hogere waarde is nodig.
- Gebouw B: De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt nergens overschreden en een hogere waarde is daarom niet nodig.

Hondsrugweg

- Gebouw A: De voorkeursgrenswaarde wordt op de zuidwestgevel met maximaal 1 dB overschreden tot 49 dB. Een hogere waarde is nodig.
- Gebouw B: Geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en daarom geen hogere waarde nodig.

Laarderhoogtweg – Hullenbergweg

Zowel bij gebouw A als bij gebouw B vindt nergens een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats.

Railverkeer

- Gebouw A: De maximale geluidsbelasting bedraagt 63² dB op de noordoostzijde. De voorkeursgrenswaarde wordt hiermee overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Hogere waarden zijn nodig.
- Gebouw B: De maximale geluidsbelasting bedraagt 60 dB op de noordoostzijde. De voorkeursgrenswaarde wordt hiermee overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Hogere waarden zijn nodig.

Cumulatie

Uit de rekenresultaten blijkt dat de maximaal gecumuleerde waarde geluidsbelasting ten hoogste $L_{cum,vi} = 63$ dB bedraagt. Aan de maximaal toelaatbare cumulatieve waarde uit het Amsterdamse geluidbeleid wordt voldaan.

Hogere waarden

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai van:

- Rijksweg A2/A9: 53 dB;
- Karspeldreef – Hessenbergweg: 58 dB;
- Hondsrugweg: 49 dB;
- Spoorweg Duivendrecht – Abcoude: 63 dB.

² In rapport met kenmerk M+P.UBA.17.01.1 d.d. 1 december 2017 staat per abuis een maximaal optredende geluidbelasting als gevolg van railverkeer op de noordoostgevel van de Noordtoren van 62 dB, dit moet 63 dB zijn – zie brief van Peutz d.d. 5 november 2018 (ref: DdB/MJa//H 6036-13-BR; opgenomen in de bijlagen).

Om een hogere waarde te kunnen verlenen is er vanuit het Amsterdamse Geluidbeleid de voorwaarde gesteld dat er een stille zijde nodig is. Door het ontwerp van het gebouw kunnen deze stille zijden worden gerealiseerd door gesloten en/of semi-gesloten loggia's en balkons. Deze loggia's en balkons zullen worden ontworpen op basis van de voorwaarden van het Amsterdamse Geluidbeleid, teneinde de benodigde geluidsafscherming en spuicapaciteit voor aangrenzende verblijfsruimten te realiseren. Zowel voor gebouw A als voor gebouw B wordt in het geluidsrapport van Peutz (bijlage, H 6036-1-RA-001, d.d. 15 maart 2018) beschreven op welke manier de loggia's, balkons en schermen moeten worden gerealiseerd/uitgevoerd.

In dit onderzoek worden een aantal geluidreducerende maatregelen beschreven die worden geïmplementeerd in het ontwerp van de gebouwen waarmee aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam wordt voldaan:

1. woning voorzien van een balkon met een gesloten balustrade (1,2 m), open aan de bovenzijde. Maximale benodigde geluidafscherming ca. 3 dB;
2. woning voorzien van een balkon met een gesloten balustrade, geluidabsorberend plafond daarboven. Maximale benodigde geluidafscherming ca. 3 dB;
3. woning voorzien van een balkon met een verhoogde (2 m) gesloten balustrade, open aan de bovenzijde. Maximale benodigde geluidafscherming ca. 6 dB;
4. woning voorzien van een gesloten balkon (loggia) met geluidabsorberend plafond. Eventuele zijanten van de loggia worden afgesloten met een vast glazen deel. De voorzijde wordt voorzien van een vouwscherm. In gesloten toestand van het scherm resteren er openingen ten behoeve van de ventilatie. Maximale benodigde geluidafscherming ca. 8 dB;
5. woning voorzien van een gesloten balkon (loggia) met geluidabsorberend plafond en aanvullend wandabsorptie. Eventuele zijanten van de loggia worden afgesloten met een vast glazen deel. De voorzijde wordt voorzien van een vouwscherm. In gesloten toestand van het scherm resteren er openingen ten behoeve van de ventilatie. Maximale benodigde geluidafscherming ca. 10 dB.

In de bijlage bij de rapportage zijn deze maatregelen gevisualiseerd voor een aantal maatgevende woningen.

Op de hogere niveau's (niveau 19 t/m 21) moeten delen van gevels doof uitgevoerd worden. Deze appartementen zijn meerzijdig georiënteerd. Daar zijn voldoende mogelijkheden aanwezig om spuivoorzieningen in de niet doof uit te voeren delen aan te brengen.

Voor zowel gebouw A als B worden geluidswerende voorzieningen aan de gevels getroffen om te voldoen aan de bouwbesluiten (binnenwaarde 33 dB) voor nieuwbouwwoningen.

Aangetoond is dat aan de Wet geluidhinder en het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam kan worden voldaan door het treffen van maatregelen aan het gebouw, waarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd.

4.1.2. Geluid vanuit omliggende bedrijven

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven te beschouwen. Door Peutz is beoordeeld in welke mate de woningen de bestaande omliggende bedrijven beïnvloeden in hun bedrijfsvoering en in hoeverre de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven op de te realiseren woningen acceptabel is. Een rapportage hierover (De Karsp! te Amsterdam, Geluidsimmissie op de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van naastgelegen bedrijven, Peutz, 1 november 2018, kenmerk: MJa/EB//H6036-6-RA-006) is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

Drie omliggende bedrijven zijn onderzocht, te weten: het Tricity Gebouw, Credit Europe Bank (CEB) en het OZO hotel. Ten behoeve van deze bedrijven is het stappenplan uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' gebruikt om de inpasbaarheid van de voorliggende ontwikkeling van de woontorens te beoordelen. Tevens is beoordeeld of en in hoeverre de nieuwbouw van de woningen resulteert in een beperking van de genoemde bedrijven. Hierbij is gebruik gemaakt van het Activiteitenbesluit, daar de bedrijven onder dit besluit vallen.

De VNG systematiek gaat uit van standaard grenswaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en 70 dB(A) etmaalwaarde voor de maximale geluidniveaus (stap 2). Indien dit niet toereikend is kunnen, na motivering, grenswaarden van respectievelijk 55 dB(A) en 75 dB(A) worden aangehouden (stap 3).

Het Activiteitenbesluit gaat uit van standaard grenswaarden van 50 dB(A) etmaalwaarde voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en 70 dB(A) etmaalwaarde voor de maximale geluidniveaus. Indien dit niet toereikend is kan het bevoegd gezag middels maatwerkvoorschriften hogere waarden vaststellen. *NB. Vanuit het ruimtelijke spoor (VNG systematiek) zal dit dan maximaal 55 dB(A) respectievelijk 75 dB(A) kunnen bedragen.*

VNG systematiek

Het bouwplan is gesitueerd binnen de akoestische invloedssfeer van drie bedrijven, te weten het OZO hotel, de Credit Europe Bank (CEB) en Tricity. Na het treffen van maatregelen bij het OZO hotel kan, vanwege zowel het OZO hotel, de CEB en Tricity, worden voldaan aan stap 3 van de VNG systematiek. Maatregelen ter verdere reductie van de geluidniveaus om te kunnen voldoen aan stap 2 worden niet te vergen geacht (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) dan wel niet mogelijk geacht (maximale geluidniveaus).

Bij de afweging over de toelaatbaarheid kan tevens worden betrokken dat ter plaatse reeds sprake is van verhoogde geluidniveaus vanwege wegverkeer en dat er geen sprake is van onaanvaardbare cumulatieve effecten en dat het treffen van maatregelen niet te vergen dan wel niet mogelijk is. Geconcludeerd kan worden dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woonklimaat: het woon- en leefklimaat kan als acceptabel beoordeeld worden.

Activiteitenbesluit

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege het OZO hotel (na het treffen van maatregelen), het CEB en Tricity bedragen respectievelijk 54 dB(A), 54 dB(A) en 52 dB(A) etmaalwaarde. Hiermede wordt niet voldaan aan de standaard grenswaarden van 50 dB(A)

etmaalwaarde. Betreffende de maximale geluidniveaus kunnen het OZO hotel en het CEB niet voldoen aan de standaard grenswaarden van 70 dB(A) etmaalwaarde.

Maatregelen ter verdere reductie van de geluidniveaus om te kunnen voldoen aan de standaard grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden niet te vergen geacht (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) dan wel niet mogelijk geacht (maximale geluidniveaus).

Overeenkomstig artikel 2.20 van het Activiteitenbesluit kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschriften andere waarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximaal geluidniveau vaststellen. Zoals uit de toelichting van het artikel blijkt kunnen maatschappelijke ontwikkelingen een aanleiding zijn om af te wijken van de standaard grenswaarden. Onder maatschappelijke ontwikkelingen kunnen bijvoorbeeld worden verstaan grootschalige transitie van wonen naar bedrijven of andersom.

Het bevoegd gezag kan hogere waarden vaststellen indien de binnengeluidniveaus gewaarborgd zijn. In voorliggend geval zijn de gevels ruimschoots voldoende geluidwerend, zodat aan deze eis kan worden voldaan (zie rapport 'De Karsp te Amsterdam - (karakteristieke) Geluidwering van de gevel ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning (activiteit bouwen)', Peutz, 1 november 2018, kenmerk DdB/MJa//H 6036-11-RA).

In voorliggend geval wordt derhalve verzocht om maatwerkvoorschriften vast te stellen voor het OZO hotel, het CEB en Tricity. De omliggende bedrijven worden dan niet beperkt in de bedrijfsvoering door de nieuwbouw. Voorgesteld wordt de volgende geluidniveaus als maatwerkvoorschrift voor de betreffende bedrijven vast te stellen.

4.2. Bodem

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde 'streefwaarde' overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet 'interventiewaarden' vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig.

Aangetoond dient te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde nieuwe gebruik. Daarom is ten behoeve van de omgevingsvergunning een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 Karspeldreef 4 te Amsterdam, SGS Search, 25 oktober 2016, kenmerk: 25.16.00466.1).

Aan de hand van de beschikbare historische gegevens is het onderzoek uitgevoerd op basis van de Nederlandse Norm, NEN 5740 en de ARVO richtlijn van de gemeente Amsterdam, met als uitgangspunt een onverdachte naoorlogse locatie.

Verdeeld over het terrein zijn 16 boringen verricht.

Resultaten en conclusie

De sterk puinhoudende bovengrond ter plaatse van boring 13 is licht verontreinigd met koper, lood, zink, PAK, PCB en minerale olie. De zintuiglijk schone bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met PCB. De zintuiglijk schone ondergrond is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de opgestelde hypothese “niet verdachte locatie” strikt genomen niet juist is. Gezien de relatief lage gehalten en de huidige c.q. toekomstige bestemming van de locatie is er echter geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen belemmeringen met betrekking tot de voorgenomen aanvraag van een omgevingsvergunning voor de herontwikkeling tot woningbouw.

4.3. Archeologie en cultuurhistorie

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

Door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam is in 2008 een archeologisch bureauonderzoek gedaan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Amstel III, stadsdeel Zuidoost, BMA, december 2008). In het onderzoek is geconcludeerd dat voor heel Amstel III (waar de projectlocatie onderdeel van is) een negatieve verwachting ten aanzien van archeologie geldt. Als gevolg van het bouwrijp maken van het gebied en grootschalig grondverzet voorafgaand aan de bebouwing en de aanleg van bijbehorende infrastructuur in de jaren '70 van de 20e eeuw, zijn er geen archeologische overblijfselen meer in de bodem te verwachten. Daarom geldt voor het gebied een vrijstelling voor verder archeologisch onderzoek.

Bovengrondse cultuurhistorie

Door de provincie Noord-Holland is de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie opgesteld. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Op en rond de kavels zijn volgens de informatiekaart geen cultuurhistorische objecten of lijnen van betekenis. Het te slopen kantoorgebouw is geen gemeentelijk of Rijksmonument.

4.4. Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Op grond van provinciaal beleid dient, indien een planologische procedure wordt doorlopen, een Watertoets te worden uitgevoerd. De Watertoets is een instrument om te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met

waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwantiteit (ruimte voor water), waterkwaliteit en veiligheid (overstroming).

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak. Voor de gemeente Amsterdam is het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 “Plan Breed Water” kader stellend. In dat plan staat beschreven hoe de gemeente Amsterdam invulling geeft aan haar drie zorgtaken. Deze zijn de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie.

Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van verharding is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling. Daarnaast geldt dat het te dempen wateroppervlak één-op-één moet worden gecompenseerd.

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

In de huidige situatie is de kavel volledig bebouwd en verhard. Er is daarmee geen sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is.

Grondwater

Er worden geen ondergrondse constructies gerealiseerd, waardoor er geen veranderende invloed is op de ondergrondse grondwaterstromen. Een ondergrondse constructie als een parkeergarage kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwingen of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan.

Rainproof

In de nieuwe situatie wordt het dak van het parkeergebouw als natuurdak / rainproof uitgevoerd, waarmee een snelle afvoer van regenwater wordt voorkomen doordat regenwater wordt opgenomen in de groene dakbedekking en het overtollige regenwater wat wel moet worden

afgevoerd de tijd krijgt om in de bodem te zakken. Toegepast wordt een natuurdak met de omschrijving 'Optigroen Retentiedak type Meander 60' met een waterbuffering van 50 – 70 liter / m² en heeft een ecologische waarde van 5 sterren.

4.5. Verkeer en parkeren

Het project gaat uit van een nieuwe invulling in plaats van de bestaande 7.215 m² bvo kantoor. In de plaats hiervan worden er 274 woningen en circa 730 m² bvo aan commerciële / maatschappelijke functies gerealiseerd. Deze nieuwe invulling heeft gevolgen voor het verkeer en parkeren. Voor de onderdelen verkeer en parkeren dient op basis van de Wet ruimtelijke ordening sprake te zijn van goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat het project niet mag leiden tot onevenredig nadelige gevolgen voor een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer en de parkeergelegenheid.

4.5.1. Verkeer

Om de invloed van het project op de verkeersafwikkeling te onderzoeken, wordt door Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd (Verkeerskundig onderzoek De Karsp Amsterdam, Goudappel Coffeng, ref. WNM013/Hqr/0003.05, 18 oktober 2018).

In dit verkeersonderzoek zijn de verkeerseffecten van de planontwikkeling van De Karsp in beeld gebracht. Daarnaast is de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau Karspeldreef - Hondsrugweg nader geanalyseerd. Dit leidt tot de volgende conclusies:

In vergelijking met de basissituatie (2015) neemt het aantal motorvoertuigen in Amstel III toe in de autonome situatie (2030). De Karsp zorgt voor gemiddeld 125 motorvoertuigbewegingen per dag. De autoritten vinden verspreid over het wegennet rond de Karsp plaats. Daardoor is de procentuele toename van de verkeersintensiteiten op wegvakniveau ten opzichte van de autonome situatie gering. Met een toename van enkele procentpunten is de impact van De Karsp op het wegennet gering.

De verkeersafwikkeling van het kruispunt Karspeldreef - Hondsrugweg vormt in de huidige situatie geen probleem. In de autonome situatie en de plansituatie in 2030 blijft de maximale verzadigingsgraad met 89% onder de grenswaarde van 90%. Het is mogelijk de verzadigingsgraad naar beneden bij te stellen door de cyclustijd te verlengen. Met een geprognosticeerde cyclustijd van nog eens 61 seconden is daar nog mogelijkheid toe. Ook onderliggende criteria, zoals de wachttijd voor voetgangers en fietsers alsmede het openbaar vervoer (over de Hondsrugweg) voldoen aan de in de gemeente Amsterdam geldende eisen.

Geconcludeerd kan worden dat de planontwikkeling van De Karsp op het verkeer in Amstel III geen effecten heeft die dusdanig nadelig zijn dat zij geldende normeringen overschrijden. Vanuit het deelaspect verkeersafwikkeling zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het project.

4.5.2. Parkeren auto's

De 274 woningen zijn onderverdeeld in de volgende categorieën:

- Sociale huur: 28
- Middeldure huur: 164
- Duur/vrije sector > 60 m²: 82

De Nota Parkeernormen Auto hanteert de volgende normen voor de functies die worden gerealiseerd:

- Sociale en middeldure huur: geen minimum, maximum = 1 per woning
- Vrije sector > 60 m²: minimum = 0,6, maximum = 1 per woning
- Dienstverlening met balie³: minimum = 1,1 per 100 m² bvo
- Bezoekersparkeren: 0,1 per woning

De parkeerberekening is als volgt:

- 82 dure woningen x 0,6 parkeerplaatsen = 49,2 parkeerplaatsen
- 274 woningen x 0,1 parkeerplaatsen = 27,4 parkeerplaatsen
- 730 m² kantoor met balie (1 pp / 125 m² bvo) = 6 parkeerplaatsen

De totale parkeervraag komt op 83 parkeerplaatsen. Er worden 101 parkeerplaatsen gerealiseerd, wat ruim voldoende is en ook beneden het maximaal toegestane aantal parkeerplaatsen blijft. In de berekening is uitgegaan van een volledige invulling van het commerciële / maatschappelijke gedeelte met dienstverlening met baliefunctie. Gezien het overschot van 18 parkeerplaatsen (101 - 83), zal ook een andere invulling niet tot een parkeerprobleem leiden. Als bijvoorbeeld wordt uitgegaan van 305 m² kantoor met baliefunctie en twee vestigingen buurt ondersteunende functies van 140 m² (bv een buurtcafé) en 235 m² (bv een fietsenmaker) , levert dit een parkeervraag op van 3 + 6 + 4 = 13 parkeerplaatsen.

4.5.3. Fietsparkeren

In oktober 2017 is de conceptnota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' voor inspraak ter inzage gegaan. Deze nota geeft normen voor woningen en voorzieningen. Er worden in totaal 845 fietsparkeerplekken gerealiseerd. Dit wordt gedaan door plekken boven elkaar te realiseren, waarmee optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte. Voor de behoefte aan fietsparkeerplekken voor de woningen en de commerciële / maatschappelijke functies samen is het aantal van 845 voldoende.

³ Uitgaande van 'schil centrum'

Woningen

Voor woningen gelden de volgende normen:

gebruiks-oppervlakte woning	aantal fietsparkeerplekken per woning	benodigde interne berging
< 50 m ²	2	n.v.t.
>50 m ² - < 75 m ²	3	2,7 m ²
>75 m ² - <100 m ²	4	2,7 m ²
>100 m ² - <125 m ²	5	2,7 m ²
>125 m ²	6	2,7 m ²

De berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen is als volgt:

grootte	aantal app.	aantal fietsen beneden		aantal fietsen boven		totaal aantal fietsen
<50 m ²	18	18 x 2 =	36	0		36
>50 - <75 m ²	252	252 x 2 =	504	252 x 1 =	252	756
>75 - < 100 m ²	4	4 x 2 =	8	4 x 2 =	8	16
TOTAAL	274		548		260	808

De fietsenstalling zoals opgenomen in het plan biedt ruimte aan 808 fietsparkeerplaatsen waarvan 548 gelegen op de onderste laag. De overige plekken worden gerealiseerd d.m.v. een dubbellaags systeem.

De fietsenstalling is gelegen op de begane grond en is makkelijk te bereiken vanaf zowel het Bullewijkpad als vanaf de Karspeldreef (door de parkeergarage).

De woningen vanaf 50 m² grootte krijgen ieder een interne berging van 2,7 m².

Commerciële / maatschappelijke functies

Om te bepalen wat de norm is voor andere functies dan wonen wordt eerst gekeken in welke zone de locatie valt. In dit geval is zone 3 van toepassing. Dit betekent dat er een lage fietsparkeerdruk is.

Als wordt uitgegaan van 305 m² kantoor met baliefunctie en twee vestigingen buurt ondersteunende functies van 140 m² (bv een buurtcafé (horeca III)) en 235 m² (bv een fietsenmaker(winkel)), levert dit een parkeervraag op van $17,5 + 14 + 5 = 37^4$ fietsparkeerplaatsen. 5 fietsparkeerplekken zijn voor medewerkers van het kantoor.

In de parkeergarage is voldoende ruimte om de parkeervraag voor medewerkers en bezoekers samen (37 stuks) op te vangen. Bovendien is er in deze situatie sprake van dubbelgebruik: het

⁴ Kantoor: 5 medew pp, 12,5 bez pp

buurtcafé heeft een ander maatgevend moment dan het kantoor of de fietsenmaker. Hierdoor is een lager aantal fietsparkeerplekken te motiveren.

4.5.4. Scooterparkeren

Voor scooterparkeren wordt ook getoetst aan de conceptnota 'Parkeernormen Fiets en Scooter'. In de parkeergarage is ruimte gereserveerd voor 42 scooters. Hierna wordt gemotiveerd dat dit ruim voldoende is om de volledige parkeervraag op te vangen.

Woningen

Voor woningen geldt een norm van 0,13 parkeerplekken per woning. 274 woningen geven een vraag van 36 scooterplekken.

Commerciële / maatschappelijke functies

Als net als bij fietsparkeren wordt uitgegaan van 305 m² kantoor met baliefunctie en twee vestigingen buurt ondersteunende functies van 140 m² (bv een buurtcafé (horeca III)) en 235 m² (bv een fietsenmaker(winkel)), levert dit een parkeervraag op van $1,4 + 1,4 + 0,6 = 4$ scooterplekken, waarvan 1 voor kantoormedewerkers. Ook hier is sprake van dubbelgebruik, net als bij fietsparkeren. De parkeerdruk is echter laag.

4.6. **Luchtkwaliteit**

Wet milieubeheer

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen), beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat in ruimtelijke plannen moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een plan/project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, vastgesteld op 1 augustus 2009, is deze grens in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een plan toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden.

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

Uit het verkeersonderzoek volgt dat de verkeerstoename als gevolg van de woningen in verhouding tot de kantoorinvulling 128 verkeersbewegingen per etmaal in 2030 bedraagt. Het aandeel vrachtverkeer hierbij is 3,4 %. Wanneer de NIBM-tool met deze gegevens wordt ingevuld, dan volgt hieruit dat deze toename niet in betekenende mate is en dat er verder geen maatregelen nodig zijn.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2030
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	128
	Aandeel vrachtverkeer	3,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,05
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Woningen zijn geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in dit besluit. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

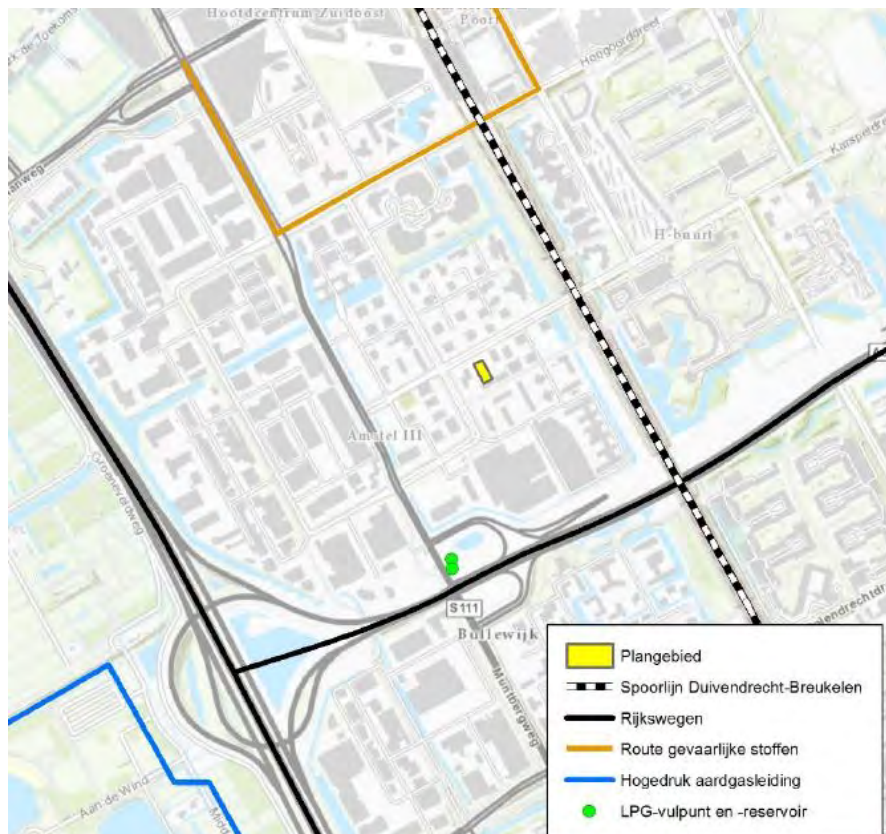
Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. De richtlijn is een nadere uitwerking van de landelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. Uitgangspunten van de Richtlijn zijn dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Daarnaast geldt dat bij drukke stedelijke wegen binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerstelijns bebouwing worden geprojecteerd. Conform de richtlijn zijn de volgende functies gevoelig: basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. In het projectgebied worden deze functies niet gerealiseerd, zodat aan de richtlijn van de gemeente Amsterdam kan worden voldaan.

4.7. Externe veiligheid

Door AVIV is een notitie beschreven waarin de externe veiligheidsrisico's worden beschreven en beschouwd. Deze notitie is als bijlage bijgevoegd (Notitie Externe Veiligheid project De Karsp in Amsterdam, AVIV, 183561, 1 februari 2018).

De risicobronnen zijn in de navolgende afbeelding weergegeven. Het betreft de Spoorlijn Duivendrecht – Breukelen, De rijkswegen A2 en A9, een route gevaarlijke stoffen ten noorden van de projectlocatie, een hogedruk aardgasleiding ten Westen van de projectlocatie en de tankstations Laarderhoogtweg en Muntbergweg.



Afbeelding: risicobronnen ten opzichte van het projectgebied

Spoorlijn

De planlocatie ligt ruimschoots buiten de 200 m zone rond het spoor waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico. Wel ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied rond de spoorlijn. In de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning dient dan in elk geval ingegaan te worden op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die spoorweg, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

Rijkswegen

A2

Op meer dan 950 m ten westen van de planlocatie bevindt zich rijksweg A2 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De planlocatie ligt daarmee buiten het invloedsgebied van 880 m (giftige vloeistoffen, stofcategorie LT2) rond de A2.

Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

A9

Op meer dan 450 m ten zuiden van de planlocatie bevindt zich rijksweg A9 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De planlocatie ligt daarmee ruimschoots buiten de 200 m zone rond de A9 waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico.

Wel ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied van 880 m (giftige vloeistoffen, stofcategorie LT2) rond de A9. In de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning dient dan in elk geval ingegaan te worden op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die spoorweg, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

Route gevaarlijke stoffen

De route bevindt zich ruimschoots buiten de 200 m zone rond deze route waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico. Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

Hogedruk aardgasleiding

Het invloedsgebied van deze buisleiding reikt tot 380 meter. De planlocatie ligt op meer dan 1.250 m afstand. Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

Tankstations

Laarderhoogtweg

Verkoop van LPG is hier volgens bestemmingsplan Amstel III Oost niet toegestaan en vindt ook niet plaats. Op de risicokaart staat deze inrichting ten onrechte vermeld als LPG-tankstation.

Een benzine tankstation is geen Bevi-inrichting.

Muntbergweg

Dit tankstation ligt ruim buiten het invloedsgebied van het LPG-vulpunt en de LPG tank. Deze inrichting kan buiten beschouwing worden gelaten.

Beoordeling

Uit de notitie blijkt dat er geen aanvullende onderzoeken nodig zijn. Wel dient ten behoeve van de spoorlijn en de A9 te worden ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die (spoor)weg, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die (spoor)weg een ramp voordoet.

Met betrekking tot het voorgaande kan het volgende worden gesteld. Bronmaatregelen met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen zijn reeds onderzocht en worden genomen in het kader van het landelijk Basisnet. Als gevolg hiervan zijn de groepsrisico's binnen dit plangebied langs spoor en weg overal lager dan de oriëntatiewaarde.

Conform het 'Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam' (gemeente Amsterdam, 10 mei 2012) mogen woningen of andere plekken waar kwetsbare groepen langdurig verblijven niet worden gerealiseerd binnen 100 meter van enkele spoortrajecten. Kwetsbare groepen zijn minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken). Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. In geval van De Karsp worden appartementen en de mogelijkheid voor maatschappelijke voorzieningen (zoals een kinderdagverblijf, kinderen zijn 'minder zelfredzaam') gerealiseerd op minimaal 250 meter van het spoor. Dit zijn geen kwetsbare groepen zoals bedoeld in het Uitvoeringsbeleid. Op dit punt kan aan het beleid worden voldaan. Tevens wordt een eventueel kinderdagverblijf op de begane grond gerealiseerd waardoor deze groep zichzelf snel in veiligheid kan brengen. Met het Bullewijkpad en de Karspeldreef zijn er voldoende vluchtwegen.

Het uitvoeringsbeleid geeft voor Rijkswegen aan dat ontwikkelingen op ruimere afstand (>200 m) van de weg niet of nauwelijks bijdragen aan het groepsrisico. Tevens zijn er op deze afstand meer mogelijkheden voor hulpverlening en voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Vanuit risico-oogpunt is een ontwikkeling op meer dan 200 meter van de weg in beginsel aanvaardbaar. Onderzoek naar risicoreducerende maatregelen vanuit externe veiligheidsoogpunt niet nodig. In dit geval ligt de ontwikkeling op meer dan 350 meter van de A9 en op meer dan 800 meter van de A2. Hierdoor is er veel afschermende bebouwing aanwezig en zijn er veel mogelijkheden voor mensen om zich in veiligheid te brengen.

4.8. Ecologie

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

Bij het verbouwen of slopen van bebouwing dient dus vooraf te worden bepaald of ter plaatse vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw en/of huismus aanwezig zijn. Het benodigde onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en veldbezoek (quick scan ecologie) en eventueel een vleermuisinventarisatie welke gedurende een langere periode (april-juli en september-oktober) moet worden uitgevoerd. Indien de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen (of andere beschermde dieren) kan worden uitgesloten is een vleermuisinventarisatie niet meer aan de orde.

Onderzoek

Een quick scan ecologie is door ecologisch adviesbureau Els & Linde uitgevoerd. De quick scan is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd (Quick scan ecologie, Karspeldreef 4 te Amsterdam, Els & Linde B.V., 21 juni 2018). Op 24 januari 2018 is de projectlocatie bezocht en is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van beschermde soorten binnen de grenzen van de planlocatie op voorhand uit te sluiten zijn. Een afdoend onderzoek naar beschermde soorten is niet nodig en er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Er zijn op het terrein steenhopen aanwezig. Deze dienen voor de sloop te worden gecontroleerd op overwinterende of schuilende dieren. Aanwezige dieren die niet zelf het gebied kunnen verlaten moeten worden gevangen en uitgezet op een veilige plek buiten de planlocatie. Dit kan eventueel worden gedaan door een ecooloog.

Effecten op de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland zijn niet te verwachten. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig of een verklaring van geen bedenkingen voor het voornemen. Er is geen aanvullend onderzoek nodig.

Natuurinclusief bouwen

De gemeente Amsterdam stimuleert 'natuurinclusief bouwen'. Dit houdt in dat nieuwbouw wordt voorzien van nestplekken voor vogels en vleermuizen. Voor mussen en gierzwaluwen kunnen muren en daken worden voorzien van gaten waarachter de vogels kunnen broeden. Voor vleermuizen zijn ook speciale kasten die kunnen worden bevestigd aan muren, of kunnen er voorzieningen worden getroffen in de spouwmuur. Op deze manier kan de fauna worden geholpen op een manier die weinig invloed heeft op het uiterlijk van nieuwe gebouwen.

Ook het realiseren van groene daken en gevels is onderdeel van natuurinclusief bouwen. Groene daken en gevels hebben veel voordelen. Zo zorgen ze ervoor dat gebouwen in de zomer koeler blijven, dat fijnstof in de stad beter wordt afgevangen en dat hevige regenbuien tot wel 90% beter worden opgevangen, waardoor het riool niet overbelast raakt.

Het project De Karsp wordt gebouwd met inachtneming van het Amsterdamse beleid Natuurinclusief Bouwen. worden naast het natuurdak en groene gevels ter plaatse van de

parkeergarage ook 5 nestkasten in de noordoostgevel toegepast. Het maaiveld / tuin grenzend aan het Bullewijkpad zal ook grotendeels een groene invulling krijgen en zorgt voor een goede aansluiting met het Bullewijkpad.

4.9. Luchthavenindelingsbesluit

Om het vliegverkeer ongehinderd af te kunnen wikkelen gelden in de omgeving van luchthaven Schiphol een beperkingengebied. Wettelijk kader hiervoor is het Luchthavenindelingbesluit (LIB) dat per november 2015 is gewijzigd.

Binnen dit gebied zijn zones aangewezen waar geen nieuwe gevoelige functies (zoals woningen) of vogelaantrekkende functies mogen worden gerealiseerd. Ook is een zone rondom de luchthaven aangegeven waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van de maximale bouwhoogte.

De projectlocatie ligt buiten de zones waar beperkingen aan kwetsbare functies (waaronder woningen) worden gesteld. De maximum bouwhoogte conform het LIB bedraagt 146 meter boven NAP. De maatgevende toetshoogte voor de radar van Schiphol bedraagt 63 tot 64 meter ten opzichte van NAP. Het bouwvoornemen gaat uit van een woongebouw met een maximale hoogte van 69 meter vanaf peil en op enkele plekken een overschrijding tot 71 meter vanaf peil vanwege ondergeschikte bouwdelen. Het peil ter plaatse ligt op circa -3,05 meter ten opzichte van NAP, zodat het bouwplan het toetsvlak radar met enkele meters doorsnijdt. Hiervoor is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op 9 maart 2018 een verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgegeven, nadat deze op 23 februari 2018 is aangevraagd door de gemeente Amsterdam. De vvgb is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

De Inspectie beoordeelt op grond van een beoordeling van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) dat de doorsnijding van de radarhoogte in voorliggend geval geen gevolgen heeft voor de aan- en uitvliegroutes voor de luchthaven Schiphol.

4.10. Behoeft

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

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

Woningen algemeen

In de Structuurvisie van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen voor de gemeente Amsterdam geformuleerd. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en teven te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de ‘Monitor betaalbare woningvoorraad 2015’ komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. De behoefte heeft zich vertaald in het ‘Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III’, dat inzet op vooral de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen. Ook de ‘Woonvisie tot 2020’ zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen, aangevuld met enkele sociale huurwoningen.

Voorzieningen

De transformatie van een monofunctioneel kantorengedrag naar een levendig woon-werkgebied, gaat niet zonder ook de realisatie van voorzieningen. Het ‘Strategiebesluit Amstel III’ en het ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief voor dit gebied benadrukken dit.

4.11. Hoogbouweffectrapportage

Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig stedenbouwkundig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdragen aan de kwaliteit van de stad als metropool. Gebouwen vanaf 30 meter worden aangemerkt als hoogbouw.

Op onderstaande afbeelding is met een gele pijl de projectlocatie weergegeven op een uitsnede van de Toetskaart uit het Hoogbouwbeleid. De locatie ligt binnen de zone langs infrastructurele bundel (paarse vlakken). Dit is een gebied waar hoogbouw wordt gestimuleerd.



Om de effecten van de voorliggende hoogbouw te beschouwen is een Hoogbouweffectrapportage (HER) gemaakt. Deze is als bijlage bij de voorliggende onderbouwing gevoegd. In deze HER is aandacht besteed aan ieder aspect die genoemd is in de Nota Hoogbouw die is opgesteld als uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

In de HER wordt aangetoond dat er geen beperkingen gelden vanuit het vliegverkeer Schiphol of het communicatieverkeer.

De twee torens hebben een goede oriëntatie en grote buitenruimtes, waardoor een zo optimaal mogelijke interactie tussen de bewoners en openbare ruimte wordt bereikt. De woonkwaliteit van de torens in combinatie met de functies in de plint gaan bijdragen aan het gevarieerde beeld van Bullewijk en bieden de Karspeldreef mogelijkheden om te ontwikkelen tot een stadstraat met voorzieningen en het Bullewijkpad te verlevendigen met verblijfskwaliteit. Zo wordt ook de sociale veiligheid verhoogd.

Door middel van het doortrekken van de materialisatie van de openbare ruimte op het kavel in de zogenoemde 'pocketparks', wordt het 'private' gebied betrokken en vermengd met het aangrenzende openbare gebied.

De bezonnings situatie in de omgeving verandert vanzelfsprekend, maar is aanvaardbaar doordat de schaduw op gebouwen snel verplaatst en daardoor niet significant is. Schaduwwerking op kantoorgebouwen wordt daarnaast anders beoordeeld, doordat direct zonlicht ook hinderlijk kan zijn.

Middels windtunnelonderzoek is onderzocht wanneer een goed windklimaat kan worden gerealiseerd. Door het toepassen van begroeiing en het terugleggen van entrees door het creëren van een nis wordt op het kavel een goed windklimaat gerealiseerd. Op de buurpercelen blijft het windklimaat ten opzichte van de bestaande situatie vrijwel gelijk.

Op het Bullewijkpad is als gevolg van de hoogbouw, zowel voor het bouwplan als tegen het perceel Hullenbergweg 1 en 3, was in eerste instantie een verslechtering van het windklimaat te verwachten. Nader onderzoek heeft uitgewezen dat door toepassing van hagen of terreinverhogingen er een acceptabel - en door de gemeente geaccepteerd - windklimaat (maximaal 'matig') op het Bullewijkpad kan worden gerealiseerd.

4.12. Milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt onderscheid gemaakt in MER-beoordelingsplichtige activiteiten en MER-plichtige activiteiten. Voor stedelijke ontwikkelingsprojecten waar op grond van het Besluit niet direct een MER-beoordelingsplicht of MER-plicht geldt, moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, afhangt van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

De voorliggende ontwikkeling betreft de transformatie van 7.215 m² kantoor naar 274 woningen en de realisatie van circa 730 m² commerciële- / maatschappelijke functies. Het vloeroppervlak verviervoudigt. Gezien de aard en omvang van de toename van het bouwvolume is er geen sprake van een geringe toename en er wordt wezenlijks iets anders gerealiseerd dan nu bestaand. Ook is sprake van een andere uitstraling van het project ten opzichte van de huidige (lagere) bebouwing in de omgeving. Daartegenover staat dat deze gronden reeds in aanmerking kwamen voor een wro-wijziging naar wonen. Voorts zal het project in de toekomstige bebouwing wel/beter inpasbaar zijn.

Dit in samenhang bezien is er aanleiding om het project niet te kwalificeren als een stedelijke ontwikkelingsproject, maar gezien de interpretatieruimte die wet en jurisprudentie laten wordt ter zekerstelling van de goede ruimtelijke ordening het project behandeld als stedelijk ontwikkelingsproject en is een MER Aanmeldnotitie opgesteld.

Uit de effecten die in de MER Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de transformatie van het kantoorgebouw naar 274 woningen en de realisatie van circa 730 m² commerciële- / maatschappelijke functies er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen milieueffectrapport noodzakelijk is.

5. Eigendomsverhoudingen en economische uitvoerbaarheid

5.1. Eigendomsverhoudingen

De gronden waar het project plaats zal vinden zijn uitgegeven in erfpacht. De erfpacht zal worden aangepast op basis van het bouwplan.

5.2. Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt gebouwd voor rekening en risico van de initiatiefnemer. Hier zijn voldoende financiële middelen voor beschikbaar.

5.3. Planschade

Om een inschatting te maken van het risico op planschade als gevolg van de voorgenomen afwijkingen van het bestemmingsplan, is door Metafoor Ruimtelijke Ontwikkeling BV een risicoanalyse gemaakt (Risicoanalyse Planschade Project De Karsp!, Karspeldreef 4 te Amsterdam, Metafoor Ruimtelijke Ontwikkeling, 18 oktober 2017, 025.406949.10240). Deze is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. De conclusie van de analyse is dat de kans op planschade nihil is.

6. Motivering afwijkingen bestemmingsplan

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld omdat er ten behoeve van het project op Karspeldreef 4 op enkele punten wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Per afwijking van het bestemmingsplan wordt hierna een motivering gegeven waarom afwijking op dat punt aanvaardbaar is.

Het realiseren van woningen en daardoor dus tevens een geluidgevoelige functie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (woningen)

Al in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam (2011), het Strategiebesluit Amstel III (2011), de nota Koers 2025 en het 'Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III, kantorenstrategie' is transformatie van het gebied voorzien waarbij woningen worden toegevoegd. Het realiseren van de woningen past binnen deze gemeentelijke beleidskaders, zie verder paragraaf 4 van dit hoofdstuk.

In het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III Oost' is aangegeven dat voor Amstel III waar het projectgebied onderdeel van is, wordt gestreefd naar een transformatie van het kantorengedrag naar een gemengd woon-werkgebied. Het bestemmingsplan voorziet daarin door de bestaande kantoorvoorraad te fixeren en in de plaats daarvan nieuwe functies, zoals wonen, horeca, hotels, dienstverlening, sport, cultuur en leisure, flexibel in het gebied toe te voegen. In het bestemmingsplan zijn commerciële functies in de plint bij recht al toegestaan en er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen door ter plaatse ook wonen of andere (geluid)gevoelige functies toe te staan. De gemeenteraad van Amsterdam heeft met het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid dan ook in beginsel ingestemd met de voorgenomen transformatie naar een gemengd woon-werkgebied.

Het realiseren van auto- en fietsparkeerplaatsen ten behoeve van wonen

Het geldende bestemmingsplan laat fietsparkeren binnen de bestemming 'Gemengd' niet bij recht toe maar gezien het beleid mag verondersteld worden dat geen sprake is van een ongewenst / onaanvaardbaar gebruik van gronden en gebouwen. Autoparkeren en fietsparkeren is verbonden aan de woonfunctie. Het beleid is erop gericht om het gebruik van de fiets te stimuleren en het aantal parkeerplaatsen voor auto's te reguleren. Aan dit beleid wordt met de voorliggende ontwikkeling voldaan.

Overschrijding maximum bebouwingspercentage

Door het bouwen van de hoogbouw wordt het toegelaten bebouwingspercentage overschreden tot maximaal 77%. Het te realiseren bouwvolume dat de overschrijding veroorzaakt is stedenbouwkundig inpasbaar. Het realiseren van gebouwen in hoge dichtheden maakt het mogelijk dat de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk wordt benut en zoveel mogelijk woningen kunnen worden gerealiseerd op de beschikbare ruimte.

Overschrijding maximum bouwhoogte

Het overschrijden van de toegestane bouwhoogte past binnen het beleidskader van de gemeente Amsterdam (zie paragraaf 3.5) om in de zone langs het spoor, waar het bouwplan onderdeel van is, het bouwen in hoge dichtheden en tot grote bouwhoogten (< 60 meter) te stimuleren. Dit draagt ook bij aan de gemeentelijke doelstelling om te voorzien in een substantieel aantal extra woningen.



**Gemeente
Amsterdam
Zuidoost**

Bezoekadres
Anton de Komplein 150
1102CW Amsterdam

Postbus 12491
1100AL Amsterdam
Telefoon 14 020
www.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 12491, 1100AL Amsterdam

Ringgoed C.V.
t.a.v. de heer L.R. Wittebrood
Postbus 69491
1060 CM Amsterdam

Datum
Ons kenmerk 3699373
Adres Karspeldreef 4, 1101 CJ Amsterdam
Behandeld door A Hoekema
Doorkiesnummer 020 2506381
Email a.hoekema@amsterdam.nl
Kopie aan Gemachtigde
Bijlage
Onderwerp Beoordeling op de aanmeldnotie

VERZONDEN OP
26 JULI 2018

Geachte heer Wittebrood,

Beoordeling aanmeldnotitie

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) moet onder andere bij een voornemen dat betrekking heeft op de aanleg, wijziging of uitbreiding van (o.a.) een stedelijk ontwikkelingsproject worden beoordeeld of er sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Kan van belangrijke nadelige milieugevolgen sprake zijn, dan moet een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden doorlopen

Bij de beslissing op de aanmeldingsnotie wordt in overeenstemming met artikel 7.17, lid 3, van de Wm rekening gehouden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling aangegeven omstandigheden zijnde:

- de kenmerken van het project: omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen (m.n. door gebruikte stoffen of technologieën);
- de plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu): bestaande grondgebruik, rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen, opnamevermogen van het natuurlijke milieu (met name aandacht voor gebieden als wetlands, reservaten en natuurparken, speciale beschermingszones, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang);
- de kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project: het bereik/grootte van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensover-

schrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

In de MER aanmeldnotitie Karspeldreef 4 te Amsterdam (De Karsp!) van 4 juni 2018 (hierna: "de Aanmeldnotitie"), welke als bijlage bij dit besluit is gehecht, wordt per criterium ingegaan op de van toepassing zijnde gevolgen die de activiteit kan hebben. De kenmerken van het project en de plaats van het project (criteria a en b) worden in hoofdstuk 2 en 3 van de Aanmeldnotitie beschreven. De potentiële milieu-/omgevingseffecten (criterium c) worden in hoofdstuk 4 van de Aanmeldnotitie beschreven.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande kan worden ingestemd met de bijgevoegde Aanmeldnotitie Karspeldreef 4 te Amsterdam (De Karsp!) waaruit voldoende naar voren is gekomen dat de voorgenomen ontwikkeling niet zal leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu en dat om die reden geen aanleiding is tot het uitvoeren van een MER.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,
namens hen,
afdelingsmanager Vergunningen van stadsdeel Zuidoost,

H.J. Eleveld



MER Aanmeldnotitie

Karspeldreef 4 te Amsterdam (De Karsp!)

Datum: 21 juni 2018

Status: revisie

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Op het perceel Karspeldreef 4 staan twee kantoorgebouwen. Deze zullen worden gesloopt en het perceel wordt bebouwd met twee nieuwe woontorens en een twee laagse parkeergarage op maaiveldniveau die de twee torens verbindt.

In de torens zullen 274 huurwoningen worden gerealiseerd en op de begane grond wordt circa 730 m² bvo commerciële / maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd.

Het voornemen waarvoor een kavelpaspoort ontwikkeld is, past in de doelstelling dat voor ogen wordt gehouden met het gebied Amstel III. Dit gebied zal de komende jaren worden getransformeerd van puur kantorengedrag naar een levendig werk-woongebied. Specifiek voor het Bullewijkpadbuurt is ook een buurtvisie ontwikkeld waar met het voorliggende project invulling aan wordt gegeven.

De twee torens kunnen niet worden gebouwd binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. In dit geval biedt artikel 2.12 Wabo de basis voor verlening van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. Om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen zal een afwijkingsprocedure op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) doorlopen moeten worden. Deze Aanmeldnotitie op basis van het gewijzigde Besluit m.e.r. van 7 juli 2017, is opgesteld in het kader van de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (artikel 2.1, eerste lid onder c Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Ten behoeve van de omgevingsvergunningaanvraag is een Ruimtelijke Onderbouwing opgesteld. Deze en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken zijn als bijlage toegevoegd aan de voorliggende Aanmeldnotitie.

1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan

of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen".

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in onderstaande tabel.

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--------	---	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (274 woningen en circa 730 m² commerciële / maatschappelijke ruimte) blijft ruim onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-Aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER - Aanmeldnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect. Zie onderstaande tabel.

Criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten	Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bestaande grondgebruik, • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
3. Kenmerken van het potentiële effect	Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen: • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is Ringgoed C.V. (Postbus 69491, 1060 CM Amsterdam, kvk 64772640, BTW NL855832654B01)

2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

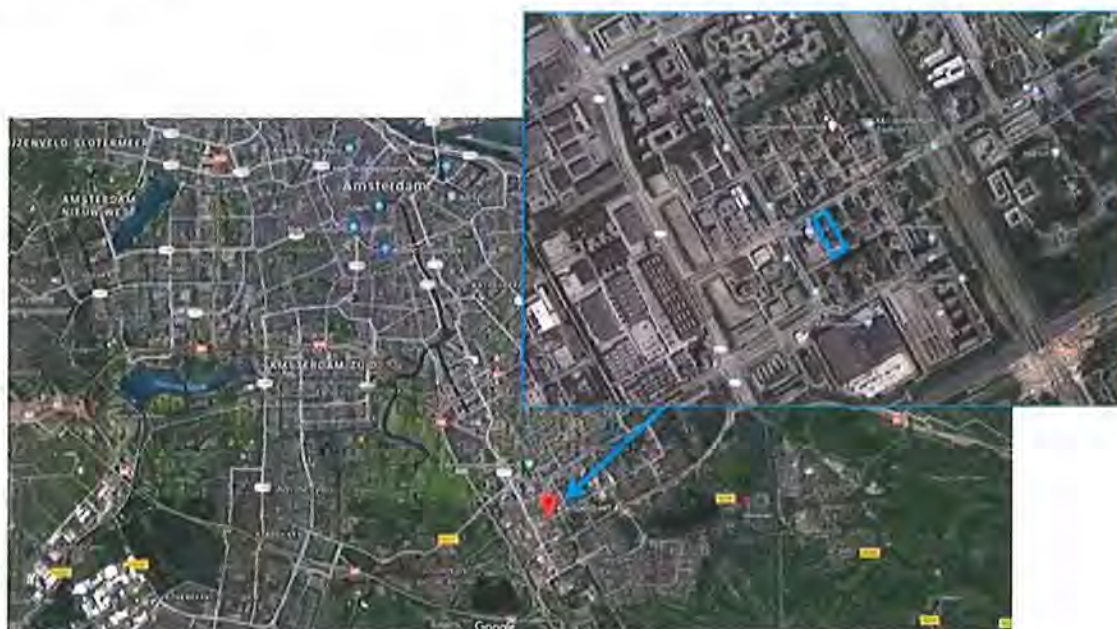
Al in de Structuurvisie van de gemeente Amsterdam (2011), het Strategiebepsluit Amstel III (2011), de nota Koers 2025 en het 'Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III, kantorenstrategie' is transformatie van het gebied voorzien waarbij woningen worden toegevoegd. In het vigerende bestemmingsplan is dit verder vastgelegd.

Amsterdam kent bovendien ook een groot tekort aan betaalbare woningen in ieder segment. Met voorliggend project wordt hieraan tegemoet gekomen, door realisatie van sociale huurwoningen, huurwoningen in het middensegment en ook duurdere huurwoningen (vanaf € 971,-).

2.2. De locatie van het project

De projectlocatie (kavelgrootte ca. 4.013 m²) ligt op de kantorenstrook Amstel III Oost in het stadsdeel Zuidoost. Het gebied kenmerkt zich door een invulling met voornamelijk kantoorgebouwen en bedrijfsverzamelgebouwen.

Op de volgende afbeelding is de ligging van de projectlocatie ten opzichte van de omgeving weergegeven.



De noordzijde van het perceel grenst aan de Karspeldreef en de zuidzijde grenst aan het Bullewijkpad. De navolgende afbeelding toont de projectlocatie in haar directe omgeving. Op de projectlocatie bevinden zich twee kantoorgebouwen (kantoorvloeroppervlak 7.215 m²) die met elkaar zijn verbonden. Er zijn parkeerplaatsen op maaiveld en een twee laags parkeergebouw aan de zuidzijde van het perceel, aan het Bullewijkpad. De projectlocatie is omgeven door andere kantoorgebouwen.



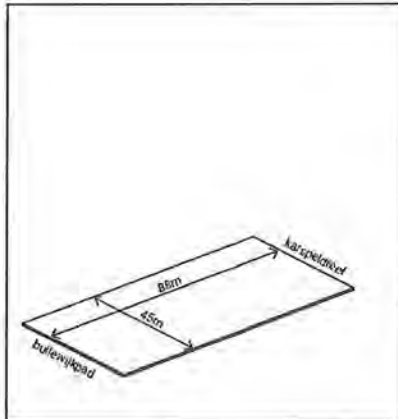
2.3. Een beschrijving van de activiteit

Met 'De Karspl' worden 2 woontorens aan het gebied toegevoegd. In de torens zijn in totaal 274 huurwoningen gepland. De woningen van 2 en 3 kamers zijn grotendeels middensegment huur. In de noordelijke toren zijn huurwoningen in het sociale segment opgenomen en op de bovenste verdiepingen zijn een aantal duurdere huurwoningen gesitueerd.

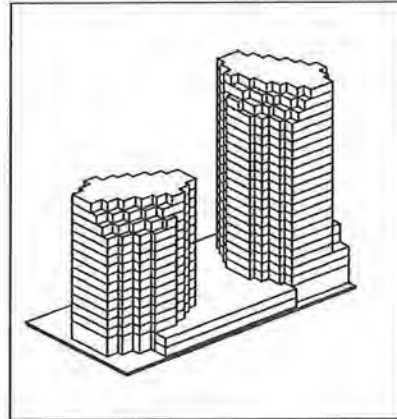
In de plint van de torens komen commerciële / maatschappelijke voorzieningen en kleinschalige kantoorruimte.

Parkeren vindt plaats in een 2 laagse parkeergarage tussen de voorzieningen van beide torens. De toegang van de Parkeergarage is toegankelijk vanaf de Karspeldreef en enigszins terug liggend gesitueerd naast de entrees van de commerciële ruimte en de woningen. De garage zal ook voorzien worden van een goed toegankelijke fietsenstalling met veel daglicht. De fietsenstalling is zowel toegankelijk vanaf het Bullewijkpad als van de Karspeldreef. Door de parkeergarage terug te

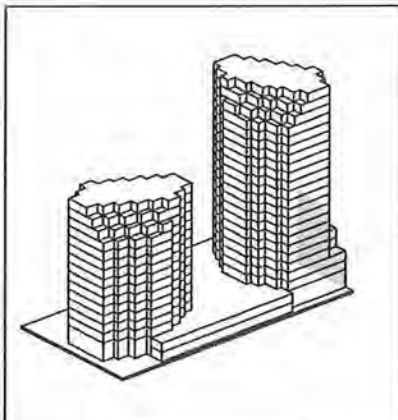
leggen op de kavel, deze tussen de 2 torens te situeren en de fietsenstalling strategisch te positioneren wordt het parkeren zoveel mogelijk uit het zicht onttrokken.



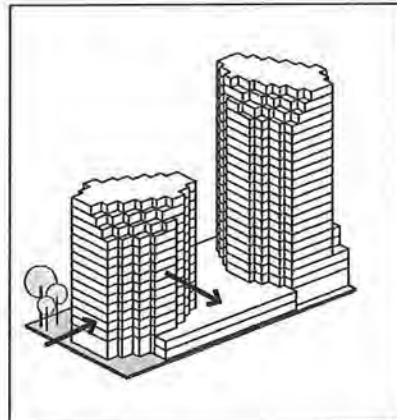
Kavel



1 ensemble - 2 torens



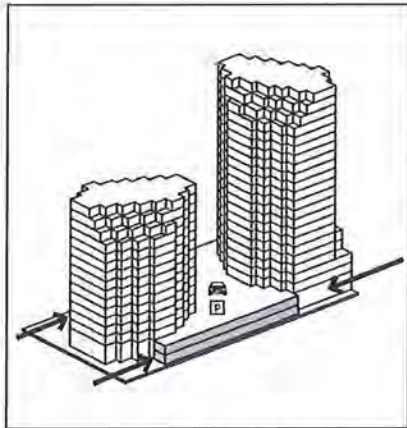
karspeldreef - volume in de rooilijn / straatwand



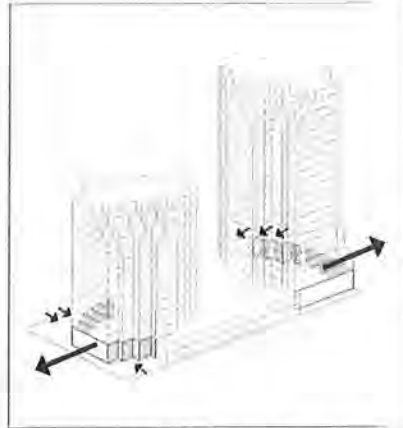
bullewynpad - verspringende rooilijn t.b.v. 'pocketpark'

De hogere Noordtoren ligt met de brede zijde aan de Karspeldreef. De laagbouw van de toren begeleidt de dreef die samen met andere ontwikkelingen in de toekomst moet veranderen in een stadstraat met voorzieningen.

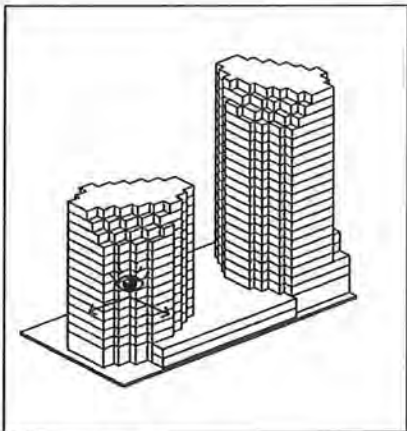
De Zuidtoren is ten opzichte van de Noordtoren een kwartslag gedraaid en ligt met de smalle zijde, 3,3 m teruggelegd van de kavelgrens, aan het Bullewynpad. Hierdoor biedt het de mogelijkheid het Bullewynpad plaatselijk te verbreden en door te laten lopen op de kavel. De zogenaamde 'pockets' die zo ontstaan zullen worden geprogrammeerd door commerciële / maatschappelijke voorzieningen en geactiveerd door de entrees van de woontoren en de fietsenstalling.



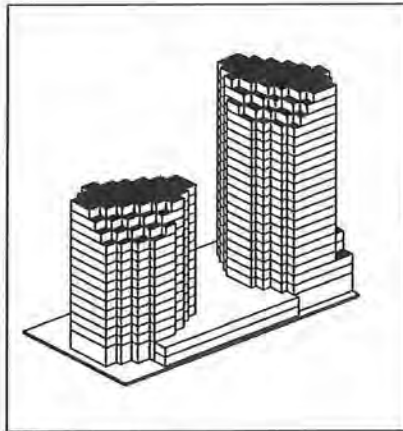
gebouwd parkeren - terugliggend op kavel



Representatieve en publieksfuncties aan de straat



overhoeks uitzicht



vertrapping = identiteit

Door de zuiddoren te ontsluiten via, en te adresseren aan het Bullewijkpad zal deze het toekomstige 'Bullewijkpadpark' voeden met levendigheid. Toegang tot de zuiddoren over het Bullewijkpad is vooral voor voetgangers en (brom)fietsers. Toegang voor taxi, hulpdiensten en bevoorrading voor de entree aan het Bullewijkpad verloopt bij voorkeur vanaf de Hondsrugweg.

De bebouwing heeft een footprint van circa 3.100 m², inclusief parkeren en fietsenstalling. Er wordt circa 28.529 m² bvo gerealiseerd. Dit is als volgt onderverdeeld:

Commercieel / maatschappelijk

- Commercieel: circa 730 m² bvo
- Pocketpark: circa 410 m²

Parkeren

- Aantal pp: 101
- Bvo parkeren: 3.086 m²
- Parkeerbalans: 0,38 pp / woning
- Bvo fietsenstalling: 666 m²

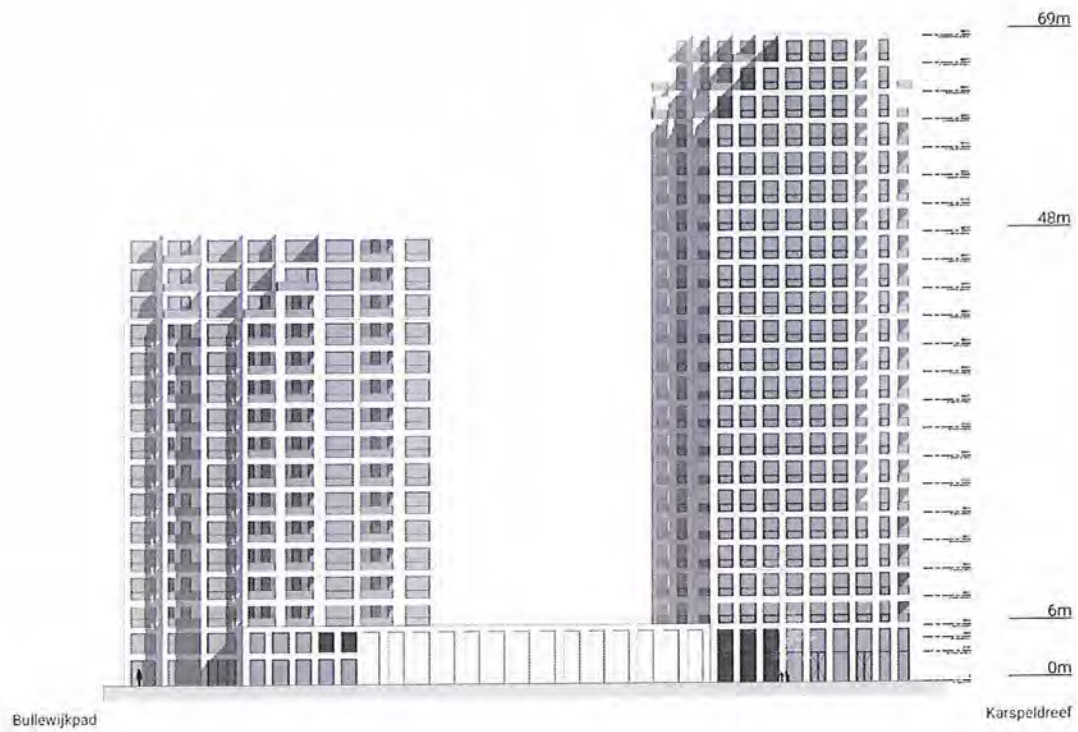
Wonen

- Aantal woningen: 274
 - Sociale huur: 28 studio's / tweekamer appartementen (30 -59 m² GO)
 - Middeldure huur: 164 twee / drie kamer appartementen van circa 59 m² en 69 m² GO (tot € 971,-)
 - Duurdere huur: 82 appartementen van circa 59 tot 80 m² GO (vanaf € 971)
- Bvo: 24.136 m²
- GO: 17.223 m²
- GO/bvo: 71,4 %



Afbeelding: links perspectief vanaf Bullewijkpad en rechts vanaf Karspeldreef

De hoogte van de nieuwe bebouwing betreft 69 meter (incl. installaties 72 meter) voor de toren aan de Karspeldreef en 48 meter (incl. installaties 51 meter) voor de toren aan het Bullewijkpad. De twee laagse parkeergarage wordt 6 meter hoog.



Afbeelding: nieuwe situatie met in groen het met groen bedekte parkeerdek

2.4. Functionele behoefte

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

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

Woningen algemeen

In de Structuurvisie Noord-Holland van de provincie is aangegeven dat de woningbehoefte voor de metropoolregio Amsterdam circa 150.000 woningen bedraagt voor de periode tot 2040. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 van de gemeente Amsterdam is vanwege de trek naar de stad en op grond van demografische ontwikkelingen een opgave van 70.000 woningen voor de gemeente Amsterdam geformuleerd. In de “Koers 2025” (2016) is voor Amsterdam een woningbouwopgave van 50.000 woningen aangehouden. In Amsterdam en omgeving zijn diverse plannen in uitvoering en in voorbereiding om de grote vraag naar woningen op te lossen (de zogenaamde planvoorraad) en tevens te voorzien in een woningvoorraad die aansluit bij de vraag vanuit de markt. Vooral kleine woningen voor starters kennen een grote vraag. Het onderhavige project kan hier goed op inspelen en past binnen de regionale behoefte aan woningen.

Sociale- en middeldure huur

Uit de ‘Monitor betaalbare woningvoorraad 2015’ komt naar voren dat vooral in het sociale en middeldure huursegment de vraagdruk groot is. De behoefte heeft zich vertaald in het ‘Ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief Amstel III’, dat inzet op vooral de realisatie van sociale- en middeldure huurwoningen. Ook de ‘Woonvisie tot 2020’ zet in op woningen voor de lage en middeninkomensgroepen. Het voorliggende project draagt hieraan bij, met voornamelijk middeldure huurwoningen, aangevuld met enkele sociale huurwoningen.

Voorzieningen

De transformatie van een monofunctioneel kantorengedrag naar een levendig woon-werkgebied, gaat niet zonder ook de realisatie van voorzieningen. Het ‘Strategiebesluit Amstel III’ en het ruimtelijk en programmatisch ontwikkelperspectief voor dit gebied benadrukken dit.

2.5. Het tijdspad van de activiteit

Zodra de omgevingsvergunning verleend is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Bij een doorlooptijd van de uitgebreide voorbereidingsprocedure van een half jaar is start van de werkzaamheden in het derde kwartaal van 2018 realistisch en is oplevering in de tweede helft van 2020 te verwachten. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2.6. Productieproces of wijze van aanleg

De huidige bebouwing wordt gesloopt om ruimte te maken voor de nieuwbouw. Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is sprake van afvoer van bouw- en sloofafval, en in de gebruiksfase van productie en verwijdering van huishoudelijk afval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van huishoudelijk afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke (rest)effecten in relatie tot een m.e.r.-procedure.

2.7. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

Karspeldreef 4 ligt in een kantorengedrag waar een werk-woongebied wordt nagestreefd door functiewijziging en vernieuwing van bestaande bebouwing, hoofdzakelijk geïnitieerd door individuele ontwikkelaars of eigenaren. Er zijn momenteel geen ruimtelijke projecten in uitvoering of in voorbereiding waarvan de effecten het zeer lokale niveau overstijgen en waarmee een ruimtelijke of functionele samenhang bestaat.

Wel zijn er projecten in Amstel III die de totale ontwikkeling voor de komende jaren vormen. Dit betreft bijvoorbeeld woningbouwprojecten aan de Hogehilweg 5, 7, 10, 14, 15, Karspeldreef 14 en 16 en Hullenbergweg 1-3. Bij de voorliggende ontwikkeling wordt bij ieder ruimtelijk deelaspect rekening gehouden met de relevante ontwikkelingen in Amstel III. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij de verkeersonderzoek en bij het windhinderonderzoek.

2.8. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

De Structuurvisie Amsterdam 2024, het Strategieberaad Amstel III, het Ontwikkelingsperspectief Amstel III, de Kantorenstrategie en het Gebiedsplan 2017 voor Amstel III zetten gezamenlijk in op de omzetting van het monofunctionele kantorengedrag naar een levendige woon-werkomgeving. Hier horen toegankelijke openbare voorzieningen en een kwalitatief goede openbare ruimte bij. Zo komen er veilige routes voor fietsers en voetgangers, meer groen en bankjes en ruimte voor sport en recreatie.

3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

De planlocatie De Karsp! ligt op een binnenstedelijke locatie in Amsterdam Zuidoost, genaamd Amstel III. Dit is een groot gebied langs het spoor tussen de Amsterdam ArenA en het Academisch Medisch Centrum (AMC) met de metrostations Bullewijk en Holendrecht als toegangspoorten. Amstel III bestaat uit twee type gebieden: een typisch bedrijventerrein langs de A2 waar onder andere automotieve ondernemingen gevestigd zijn en een transformatiegebied in de kantorenzone. In de kantorenzone worden meer woningen gerealiseerd. Aan het bedrijventerrein worden geen woningen toegevoegd. Hier wordt juist ingezet op behoud van en ruimte voor bedrijvigheid. De projectlocatie is gelegen in het transformatiegebied in de kantorenzone. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven. Zie voor een uitgebreide omschrijving en samenvatting van de uitgevoerde onderzoeken bij de ruimtelijke onderbouwing die als bijlage bij deze Aanmeldnotitie is gevoegd.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de bouw twee woontorens met 274 woningen, circa 730 m² commerciële / maatschappelijke voorzieningen en een twee laagse parkeergarage die de torens met elkaar verbindt. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen op de omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die in de ruimtelijke onderbouwing uitgebreider beschreven zijn.

Het plangebied is het perceel Karspeldreef 4. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. In geval van de twee woontorens omvat het plangebied grofweg de omliggende wegen die zorgen voor de ontsluiting voor autoverkeer en het fiets- en wandelverkeer naar het metrostation Bullewijk. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Verkeer

Om de invloed van het project op de verkeersafwikkeling te onderzoeken, wordt door Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd (Verkeerskundig onderzoek De Karsp Amsterdam, Goudappel Coffeng, ref. WNM013/Hqr/0003.03, 30 mei 2018).

In dit verkeersonderzoek zijn de verkeerseffecten van de planontwikkeling van De Karsp in beeld gebracht. Daarnaast is de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau Karspeldreef - Hondsrugweg nader geanalyseerd. Dit leidt tot de volgende conclusies:

In vergelijking met de basissituatie (2015) neemt het aantal motorvoertuigen in Amstel III toe in de autonome situatie (2030). De Karsp zorgt voor een toename in aantal motorvoertuigen per etmaal van enkele honderden, waarmee de procentuele toename ten opzichte van de autonome situatie gering is. Met een toename van enkele procentpunten is de impact van De Karsp op het wegennet gering.

De verkeersafwikkeling van het kruispunt Karspeldreef - Hondsrugweg vormt in de huidige situatie geen probleem. In de autonome situatie en de plansituatie in 2030 blijft de maximale verzadigingsgraad met 89% onder de grenswaarde van 90%. Het is mogelijk de verzadigingsgraad naar beneden bij te stellen door de cyclustijd te verlengen. Met een geprognosticeerde cyclustijd van nog eens 61 seconden is daar nog mogelijkheid toe. Ook onderliggende criteria, zoals de wachttijd voor voetgangers en fietsers alsmede het openbaar vervoer (over de Hondsrugweg) voldoen aan de in de gemeente Amsterdam geldende eisen. Geconcludeerd kan worden dat de

planontwikkeling van De Karsp op het verkeer in Amstel III geen effecten heeft die dusdanig nadelig zijn dat zij geldende normeringen overschrijden. Het onderwerp verkeer geeft daardoor geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.2. Bodem

De bodemkwaliteit is van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de toekomstige functie.

Uit het milieuhygiënisch bodemonderzoek dat is uitgevoerd op de projectlocatie (VERKENNEND BODEMONDERZOEK CONFORM NEN 5740, Karspeldreef 4 te Amsterdam, SGS Search, ref. 25.16.00466.1, 25 oktober 2016) blijkt dat de bovengrond ter plaatse van één boring licht is verontreinigd met koper, lood, zink, PAK, PCB en minerale olie. De zintuiglijk schone bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met PCB. De zintuiglijk schone ondergrond is niet verontreinigd met de onderzochte parameters. Het grondwater is licht verontreinigd met barium.

De conclusie is dat de relatief lage gehalten echter geen aanleiding geven tot het verrichten van vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen belemmeringen met betrekking tot de voorgenomen aanvraag van een omgevingsvergunning voor de herontwikkeling tot woningbouw.

De toekomstige woonfunctie in de nieuwbouw heeft vanwege de activiteiten en de gebruikelijke afvalstoffen geen nadelige gevolgen voor de aanwezige bodemkwaliteit. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hiermee is aangetoond dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn die aanleiding geven tot het uitvoeren van een MER.

4.3. Geluid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij is het aspect geluid ook van belang.

Door M+P is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de nieuwe woningen die worden gerealiseerd op de projectlocatie (Nieuwe woontorens project De Karsp, Karspeldreef 4 te Amsterdam, akoestisch onderzoek, M+P, ref. M+P.UBA.17.01.1, 1 december 2017). De locatie ligt binnen de invloedssfeer van de spoorlijn Duivendrecht – Abcoude en de volgende wegen: de Rijksweg A2/A9, de Karspeldreef-Hessenbergweg, Hondsrugweg en de Laarderhoogtweg-Hullenbergweg. Ook is de invloed van de geluidsbelasting van de omliggende bedrijven onderzocht door Peutz (De Karsp! te Amsterdam, Geluidsimmissie op de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van naastgelegen bedrijven, Peutz, 4 juni 2018, kenmerk: MJa/EB//H6036-6-RA-002).

Spoorweg- en wegverkeer

In het akoestisch onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

Rijkswegen A2/A9

- Gebouw A: De maximale geluidsbelasting bedraagt 56 dB op de zuidzijde (verdieping 19-21). De maximaal mogelijke ontheffingswaarde wordt hiermee op een paar geveldelen overschreden. Deze geveldelen zullen doof moeten worden uitgevoerd. Op de overige gevels wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB nergens overschreden. Een hogere waarden besluit is benodigd.
- Gebouw B: De maximale geluidsbelasting bedraagt 53 dB op de zuidzijde (verdieping 9-14). De maximale ontheffingswaarde wordt hiermee nergens overschreden, de voorkeursgrenswaarde wel. Een hogere waarden besluit is nodig.

Karspeldreef – Hessenbergweg

- Gebouw A: De maximale geluidsbelasting bedraagt 58 dB op de noordzijde. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. Een hogere waarde is nodig.
- Gebouw B: De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt nergens overschreden en een hogere waarde is daarom niet nodig.

Hondsrugweg

- Gebouw A: De voorkeursgrenswaarde wordt op de zuidwestgevel met maximaal 1 dB overschreden tot 49 dB. Een hogere waarde is nodig.
- Gebouw B: Geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en daarom geen hogere waarde nodig.

Laarderhoogtweg – Hullenbergweg

Zowel bij gebouw A als bij gebouw B vindt nergens een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats.

Railverkeer

- Gebouw A: De maximale geluidsbelasting bedraagt 62 dB op de noordoostzijde. De voorkeursgrenswaarde wordt hiermee overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Hogere waarden zijn nodig.
- Gebouw B: De maximale geluidsbelasting bedraagt 60 dB op de noordoostzijde. De voorkeursgrenswaarde wordt hiermee overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Hogere waarden zijn nodig.

Conclusie

Omdat verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en aan het gebouw bezwaren met zich meebrengen, is het realistisch om hogere waarden aan te vragen voor de geluidbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai en spoorweglawaai van:

- Rijksweg A2/A9: 53 dB;
- Karspeldreef – Hessenbergweg: 58 dB;
- Hondsrugweg: 49 dB;
- Spoorweg Duivendrecht – Abcoude: 62 dB.

Om een hogere waarde te kunnen verlenen is er vanuit het Amsterdamse Geluidbeleid de voorwaarde gesteld dat er een stille zijde nodig is. Het onderzoek van Peutz naar geluidreducerende maatregelen aan de gebouwen beschrijft hoe de gevels van de gebouwen kunnen worden uitgevoerd teneinde aan het Amsterdams geluidbeleid te voldoen. Het ontwerp van balkons en loggia's zal dusdanig zijn dat overal stille zijden worden gerealiseerd waar dat nodig is. Ook zullen enkele woningen met een dove gevel worden uitgevoerd.

De vanuit het Bouwbesluit vereiste binnenwaarde van 33 dB zal overal worden gerealiseerd.

Bedrijven

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang om ook de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven te beschouwen. Door Peutz is beoordeeld in welke mate de woningen de bestaande omliggende bedrijven beïnvloeden in hun bedrijfsvoering en in hoeverre de geluidsbelasting vanuit omliggende bedrijven op de te realiseren woningen acceptabel is.

Drie omliggende bedrijven zijn onderzocht, te weten: het Tricity Gebouw, Credit Europe Bank en het OZO hotel. Ten behoeve van deze bedrijven is het stappenplan uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' gebruikt om de inpasbaarheid van de voorliggende ontwikkeling van de woontorens te beoordelen. Tevens is beoordeeld of en in hoeverre de nieuwbouw van de woningen resulteert in een beperking van de genoemde bedrijven. Hierbij is gebruik gemaakt van het Activiteitenbesluit, daar de bedrijven onder dit besluit vallen.

VNG-publicatie / ruimtelijke aanvaardbaarheid woningen

- Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Na het treffen van maatregelen bij het OZO hotel kan, vanwege zowel het OZO hotel, de CEB en Tricity, betreffende de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus worden voldaan aan de grenswaarden van 55 dB(A) in de dagperiode, 50 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. Ten aanzien van de ruimtelijke inpasbaarheid van het bouwplan ter plaatse kan worden gesteld dat stap 2 uit de VNG Handreiking niet toereikend is, waardoor stap 3 zal dienen te worden doorlopen. In stap 3 is gesteld dat langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus toelaatbaar zijn tot een waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde (voor gebiedstype gemengd gebied). Bij de afweging over de toelaatbaarheid dient cumulatie met het reeds aanwezige geluid te worden betrokken.

De gecumuleerde langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege het OZO hotel, de CEB en Tricity tezamen bedraagt 52 dB(A) in de dagperiode, 49 dB(A) in de avondperiode en 45 dB(A) in de nachtperiode. Deze gecumuleerde waarden voldoen eveneens aan de grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde.

Voor de appartementen geldt voorts dat sprake is van een geluidbelasting van 50 dB tot 58 dB (Lden) vanwege het verkeer. In voorliggend geval is de geluidbelasting vanwege wegverkeer derhalve maatgevend. In het Amsterdams geluidbeleid is gesteld dat er geen onaanvaardbare geluidbelasting is indien de gecumuleerde waarde minder dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden (i.c. 63 + 3 dB). De gecumuleerde geluidbelasting (industrielawaai en wegverkeer) bedraagt in voorliggend geval ten hoogste 60 dB.

Geconcludeerd kan derhalve worden dat geen sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting c.q. geen onaanvaardbare cumulatieve effecten.

- Maximale geluidniveaus

Ten gevolge van de activiteiten vanwege de nabij gelegen inrichtingen treden op de gevels van de nieuwbouw maximale geluidniveaus ("pieken") op tot ca. 72 dB(A) in de dagperiode, 66 dB(A) in de avondperiode en ten hoogste 64 dB(A) in de nachtperiode. Deze maximale geluidniveaus zijn het gevolg van piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer (vrachtwagens en personenauto's). Er kan worden voldaan aan stap 3 van het stappenplan uit de VNG Handreiking.

Gesteld kan derhalve worden dat de maximale geluidniveaus niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woonklimaat.

Activiteitenbesluit / hinder voor omliggende bedrijven

Ten aanzien van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus kan worden voldaan aan de grenswaarden van respectievelijk 55 dB(A), 50 dB(A) en 45 dB(A) uit het Activiteitenbesluit.

Betreffende de maximale geluidniveaus wordt voldaan aan de grenswaarden van 75 dB(A), 70 dB(A) en 65 dB(A) gedurende respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

De omliggende bedrijven worden derhalve niet beperkt in de bedrijfsvoering door de nieuwbouw.

Conclusie

Na het treffen van maatregelen bij het OZO hotel kan, vanwege zowel het OZO hotel, de CEB en Tricity, betreffende de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus worden voldaan aan de grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Ten aanzien van de ruimtelijke inpasbaarheid van het bouwplan ter plaatse dient dan stap 3 uit de VNG Handreiking te worden doorlopen.

Betreffende de maximale geluidniveaus treden op de gevels van de nieuwbouw waarden ("pieken") op tot ca. 72 dB(A) in de dagperiode, 66 dB(A) in de avondperiode en ten hoogste 64 dB(A) in de nachtperiode. Deze maximale geluidniveaus zijn het gevolg van piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer (vrachtwagen en personenauto's). Er kan worden voldaan aan stap 3 van het stappenplan uit de VNG Handreiking.

De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus leiden niet tot een onevenredige aantasting van het woonklimaat.

Aanvullend kan worden gesteld dat kan worden voldaan aan de grenswaarden volgens het Activiteitenbesluit. De nieuwbouw resulteert derhalve niet in een beperking in de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven.

Algehele conclusie geluid

Het onderzoek van M+P toont aan dat er door het treffen van maatregelen aan de gevel kan worden voldaan aan het Amsterdams geluidsbeleid en de Wet geluidhinder en daarmee sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het onderzoek van Peutz toont aan dat na het treffen van maatregelen bij het OZO hotel, vanwege zowel het OZO hotel, de CEB en Tricity, betreffende de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus kan worden voldaan aan de grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde. Ten aanzien van de ruimtelijke inpasbaarheid van het bouwplan ter plaatse dient dan stap 3 uit de VNG Handreiking te worden doorlopen.

Betreffende de maximale geluidniveaus treden op de gevels van de nieuwbouw waarden ("pieken") op tot ca. 72 dB(A) in de dagperiode, 66 dB(A) in de avondperiode en ten hoogste 64 dB(A) in de nachtperiode. Deze maximale geluidniveaus zijn het gevolg van piekgeluiden door aan- en afrijdend verkeer (vrachtwagen en personenauto's). Er kan worden voldaan aan stap 3 van het stappenplan uit de VNG Handreiking.

De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus leiden niet tot een onevenredige aantasting van het woonklimaat.

Aanvullend kan worden gesteld dat kan worden voldaan aan de grenswaarden volgens het Activiteitenbesluit. De nieuwbouw resulteert derhalve niet in een beperking in de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven.

Er is derhalve geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteitseisen

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) van toepassing, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan (of andere planologische procedure) moet worden voldaan aan grenswaarden voor onder meer stikstofdioxide en fijn stof. In het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen" is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als "niet in betekenende mate" er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. Deze grens is in het Besluit gesteld op 3%, wat betekent dat de concentratie stikstofdioxide of fijn stof met maximaal 3% mag toenemen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen die een planologische procedure toestaat. Als het meer is dan 3% moet worden getoetst aan de grenswaarden. In de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen" is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van "niet in betekenende mate". Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het project betreft de bouw van 274 woonappartementen en blijft ver onder de grens van 1.500 woningen. In de verkeersparagraaf (4.1) is ook aangegeven dat er geen significante wijzigingen in de verkeerssituatie worden verwacht.

Dit volgt ook uit het verkeersonderzoek: de verkeerstoename als gevolg van de woningen in verhouding tot de kantoorinvulling bedraagt 128 verkeersbewegingen per etmaal in 2030. Het aandeel vrachtverkeer hierbij is 3,4 %. Wanneer de NIBM-tool met deze gegevens wordt ingevuld, dan volgt hieruit dat deze toename niet in betekenende mate is en dat er verder geen maatregelen nodig zijn. Zie de tabel die hierna is weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2030
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		128
Aandeel vrachtverkeer		3,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,05
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Omdat het hier geen vestiging van gevoelige functies betreft, is het project in lijn met het Besluit gevoelige bestemmingen en de richtlijn gevoelige bestemmingen van de gemeente Amsterdam.

Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hierom is geen MER noodzakelijk.

4.5. Externe veiligheid

Door AVIV is een notitie beschreven waarin de externe veiligheidsrisico's worden beschreven en beschouwd. Deze notitie is als bijlage bijgevoegd (Notitie Externe Veiligheid project De Karsp in Amsterdam, AVIV, 183561, 1 februari 2018).

De risicobronnen zijn in de navolgende afbeelding weergegeven. Het betreft de Spoorlijn Duivendrecht – Breukelen, De rijkswegen A2 en A9, een route gevaarlijke stoffen ten noorden van de projectlocatie, een hogedruk aardgasleiding ten Westen van de projectlocatie en de tankstations Laarderhoogtweg en Muntbergweg.



Afbeelding: risicobronnen ten opzichte van het projectgebied

Spoorlijn

De planlocatie ligt ruimschoots buiten de 200 m zone rond het spoor waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico. Wel ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied rond de spoorlijn. In de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning dient dan in elk geval ingegaan te worden op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die spoorweg, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

Rijkswegen

A2

Op meer dan 950 m ten westen van de planlocatie bevindt zich rijksweg A2 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De planlocatie ligt daarmee buiten het invloedsgebied van 880 m (giftige vloeistoffen, stofcategorie LT2) rond de A2.

Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

A9

Op meer dan 450 m ten zuiden van de planlocatie bevindt zich rijksweg A9 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De planlocatie ligt daarmee ruimschoots buiten de 200 m zone rond de A9 waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico.

Wel ligt de planlocatie binnen het invloedsgebied van 880 m (giftige vloeistoffen, stofcategorie LT2) rond de A9. In de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van een omgevingsvergunning dient dan in elk geval ingegaan te worden op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die spoorweg, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

Route gevaarlijke stoffen

De route bevindt zich ruimschoots buiten de 200 m zone rond deze route waarbinnen verantwoording afgelegd dient te worden over het groepsrisico. Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

Hogedruk aardgasleiding

Het invloedsgebied van deze buisleiding reikt tot 380 meter. De planlocatie ligt op meer dan 1.250 m afstand. Deze risicobron kan verder buiten beschouwing worden gelaten.

Tankstations

Laarderhoogtweg

Verkoop van LPG is hier volgens bestemmingsplan Amstel III Oost niet toegestaan en vindt ook niet plaats. Op de risicokaart staat deze inrichting ten onrechte vermeld als LPG-tankstation. Een benzine tankstation is geen Bevi-inrichting.

Muntbergweg

Dit tankstation ligt ruim buiten het invloedsgebied van het LPG-vulpunt en de LPG tank. Deze inrichting kan buiten beschouwing worden gelaten.

Beoordeling

Uit de notitie blijkt dat er geen aanvullende onderzoeken nodig zijn. Wel dient ten behoeve van de spoorlijn en de A9 te worden ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die (spoor)weg, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die (spoor)weg een ramp voordoet.

Met betrekking tot het voorgaande kan het volgende worden gesteld. Bronmaatregelen met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen zijn reeds onderzocht en worden genomen in het kader van het landelijk Basisnet. Als gevolg hiervan zijn de groepsrisico's binnen dit plangebied langs spoor en weg overal lager dan de oriëntatiewaarde.

Conform het 'Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam' (gemeente Amsterdam, 10 mei 2012) mogen woningen of andere plekken waar kwetsbare groepen langdurig verblijven niet worden gerealiseerd binnen 100 meter van enkele spoortrajecten. In geval van De Karsp worden geen voorzieningen voor kwetsbare groepen gerealiseerd en is de afstand tot de spoorlijn bovendien 250 minimaal meter. Op dit punt kan aan het beleid worden voldaan. Tevens wordt een eventueel kinderdagverblijf op de begane grond gerealiseerd waardoor deze groep zichzelf snel in veiligheid kan brengen. Met het Bullewijkpad en de Karspeldreef zijn er voldoende vluchtwegen.

Het uitvoeringsbeleid geeft voor Rijkswegen aan dat ontwikkelingen op ruimere afstand (>200 m) van de weg niet of nauwelijks bijdragen aan het groepsrisico. In dit geval ligt de ontwikkeling op meer dan 350 meter van de A9 en op meer dan 800 meter van de A2. Hierdoor is er veel afschermende bebouwing aanwezig en zijn er veel mogelijkheden voor mensen om zich in veiligheid te brengen.

De conclusie is dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Een MER is derhalve niet nodig.

4.6. Water

Watercompensatie

Het voornemen gaat uit van de bouw van nieuwe bebouwing. Er wordt geen water gedempt, compensatie in de vorm van nieuw open water is daarmee niet aan de orde.

In de huidige situatie is de kavel volledig bebouwd en verhard. Er is daarmee geen sprake van een toename van het bebouwde/verharde oppervlak waarvoor compensatie in de vorm van nieuw open water nodig is.

Grondwater

Er worden geen ondergrondse constructies gerealiseerd, waardoor er geen veranderende invloed is op de ondergrondse grondwaterstromen. Een ondergrondse constructie als een parkeergarage kan de grondwaterstroming belemmeren, waardoor er opstuwingen of juist verlagingen in de lokale grondwaterstand kunnen ontstaan.

Rainproof

In de nieuwe situatie wordt het dak van het parkeergebouw groen / rainproof uitgevoerd, waarmee een snelle afvoer van regenwater wordt voorkomen doordat regenwater wordt opgenomen in de groene dakbedekking en het overtollige regenwater wat wel moet worden afgevoerd de tijd krijgt om in de bodem te zakken.

Conclusie

Er zijn voor wat betreft de waterhuishouding geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Het rainproof bouwen heeft een positief effect op de waterafvoer. Hiermee heeft het plan geen negatieve invloed op het grondwater. Er is geen MER noodzakelijk.

4.7. Archeologie

Uit een archeologische waardestelling die in 2008 is opgesteld door Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam blijkt dat er voor heel Amstel III een negatieve verwachting ten aanzien van archeologie geldt. Er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied.

4.8. Ecologie

Een quick scan ecologie is door ecologisch adviesbureau Els & Linde uitgevoerd. De quick scan is als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd (Quick scan ecologie, Karspeldreef 4 te Amsterdam, Els & Linde B.V., 21 juni 2018). Op 24 januari 2018 is de projectlocatie bezocht en is beoordeeld of er beschermde planten- en diersoorten aanwezig zijn binnen de planlocatie en of deze soorten schade ondervinden van de gewenste ontwikkelingen.

Uit de resultaten van het onderzoek is gebleken dat de aanwezigheid van beschermde soorten binnen de grenzen van de planlocatie op voorhand uit te sluiten zijn. Een afdoend onderzoek naar beschermde soorten is niet nodig en er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig.

Er zijn op het terrein steenhopen aanwezig. Deze dienen voor de sloop te worden gecontroleerd op overwinterende of schuilende dieren. Aanwezige dieren die niet zelf het gebied kunnen verlaten moeten worden gevangen en uitgezet op een veilige plek buiten de planlocatie. Dit kan eventueel worden gedaan door een ecooloog.

Er is geen afwijking van de ruimtelijke verordening Noord-Holland aan de orde en een melding van de PAS is niet noodzakelijk. Vanwege de grote afstand tussen Natura 2000 gebieden en het perceel kan een effect op voorhand worden uitgesloten.

Geconcludeerd kan worden dat er geen ecologische waarden worden verstoord als gevolg van het project. Er zijn op dit punt geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten, zowel niet in het plangebied als het studiegebied.

4.9. Milieuzonering

Het project wordt gerealiseerd in een gemengd stedelijk gebied waar wonen, werken en voorzieningen (inmiddels) gemengd voorkomen. De ontwikkeling heeft geen nadelige gevolgen voor bestaande bedrijven die leiden tot de noodzaak van een MER.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER - Aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de bouw van de twee woontorens met in totaal 274 woningen en de commerciële / maatschappelijke ruimtes op de begane grond er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Geconcludeerd wordt dat er geen MER noodzakelijk is.

Bijlagen

- I. Verkeerskundig onderzoek De Karsp Amsterdam, Goudappel Coffeng, ref. WNM013/Hqr/0003.03, 30 mei 2018
- II. Verkennend Bodemonderzoek Conform NEN 5740, Karspeldreef 4 te Amsterdam, SGS Search, ref. 25.16.00466.1, 25 oktober 2016
- III. Nieuwe woontorens project De Karsp, Karspeldreef 4 te Amsterdam, akoestisch onderzoek, M+P, ref. M+P.UBA.17.01.1, 1 december 2017
- IV. De Karsp te Amsterdam, Geluidsimmissie op de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van naastgelegen bedrijven, Peutz, 4 juni 2018, kenmerk: MJa/EB//H6036-6-RA-002
- V. Notitie Externe Veiligheid project De Karsp in Amsterdam, AVIV, 183561, 1 februari 2018
- VI. Quick scan ecologie, Karspeldreef 4 te Amsterdam, Els & Linde B.V., 21 juni 2018

