

Ruimtelijke onderbouw

Project	<i>Wijziging parkeerkelder Dreeftoren</i>
Status	<i>Versie 1.1</i>
Projectnummer	<i>17002</i>
Datum	<i>21 juni 2021</i>
Auteur	<i>Drs. I.M. Dias</i>



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

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

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Projectbeschrijving	5
2.1	Projectlocatie	5
2.2	Projectplan	6
2.3	Geldend bestemmingsplan	7
3	Omgevingsaspecten	11
3.1	Ruimtelijke effecten	11
3.2	Archeologie	11
3.3	Bedrijven en milieuzonering	12
3.4	Bodem	13
3.5	Externe veiligheid	13
3.6	Geluid	14
3.7	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	15
3.8	Natuur	15
3.9	Verkeer en parkeren	17
3.10	Water	22
3.11	Toets stedelijke ontwikkeling Besluit m.e.r.	24
4	Beschrijving uitvoerbaarheid	25
4.1	Economische uitvoerbaarheid	25
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
Bijlagen		
1	Stikstofberekening	
2	Verkeersonderzoek	
3	Grondwateronderzoek	

1 INLEIDING

In opdracht van Provast heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de wijziging van de ondergrondse parkeerkelder behorende bij het project Dreeftoren. In afwijking van de eerder vergunde tweelaagse parkeerkelder, wordt er nu een enkellaagse parkeerkelder gerealiseerd. Omdat de realisatie van een enkellaagse parkeerkelder volgens het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam niet mogelijk zou zijn zonder opnieuw een planologische procedure te doorlopen, is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

De planologische procedure wordt doorlopen aan de hand van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'planologisch strijdig gebruik'. Onderdeel van deze omgevingsvergunning is de motivatie om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan, de zogenoemde Goede Ruimtelijke Onderbouwing (GRO). Voorliggende rapportage betreft de GRO, waarin de strijdigheid wordt getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de wenselijkheid wordt gemotiveerd.

2 PROJECTBESCHRIJVING

2.1 PROJECTLOCATIE

De projectlocatie is gelegen aan de Haaksbergweg 3 te Amsterdam. Op deze locatie wordt een woongebouw gerealiseerd en wordt de bestaande kantootoren gerenoveerd. Onder het maaiveld ligt op dit moment al een parkeerkelder. Daarnaast zijn parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig.

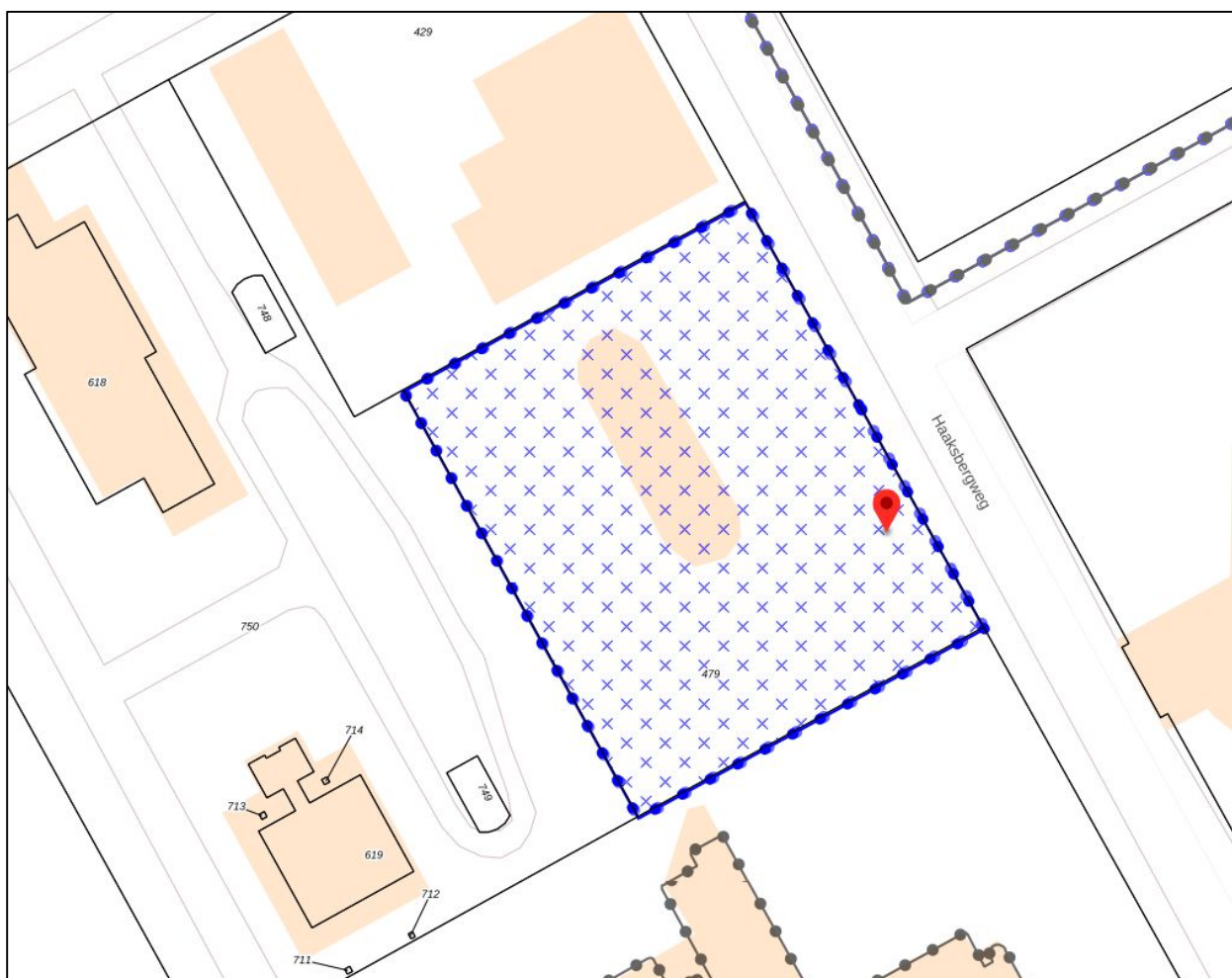
De locatie is gelegen tussen de Haaksbergweg, de Hoogoordreef, de Holterbergweg en de Entree in Amsterdam-Zuidoost. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van de projectlocatie en de omgeving weer.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie



Op onderstaand figuur is met arcering het kadastrale perceel af te lezen en de plek waarbinnen de parkeerkelder gerealiseerd wordt.

Figuur 2. Locatie en kadastrale kaart parkeerkelder



2.2 PROJECTPLAN

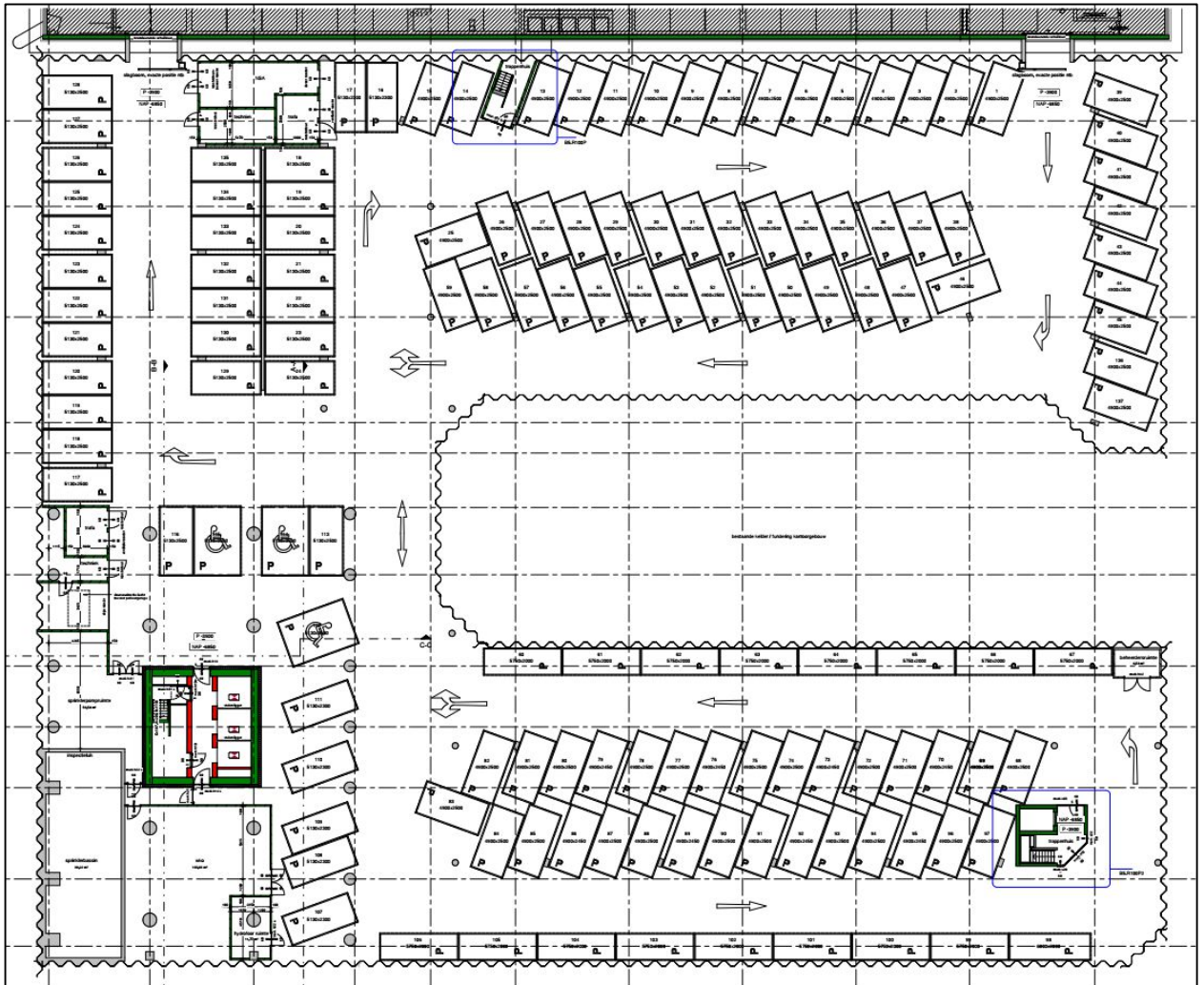
De vergunning is verleend voor het realiseren van een woontoren en een tweelaagse parkeerkelder die onder het gehele perceel gerealiseerd zou worden, dus inclusief de locatie van de naastgelegen kantoorstoren. Een groot deel van deze vergunde parkeerkelder strekt zich uit onder het omringende maaiveld. De bij besluit van 13 september 2019 eerder vergunde parkeerkelder bestaat uit twee lagen met uitzondering van het deel direct onder de toren. Dit deel wordt uitgevoerd met slechts één laag. Het voornemen is nu om de volledige tweede laag van de parkeerkelder achterwege te laten bij de bouw. Dit betekent dat er een enkellaagse parkeergarage met in totaal 137 parkeerplaatsen gerealiseerd wordt. Daarnaast worden nu 40 parkeerplaatsen op een naastgelegen kavel gereserveerd voor dit plan.

De overige vergunde situatie blijft ongewijzigd en wordt dus conform de reeds verleende vergunning uitgevoerd. De wijziging betreft dus uitsluitend het niet realiseren van de tweede parkeerlaag. In plaats van de tweede parkeerlaag worden nu 40 parkeerplaatsen op een naastgelegen terrein (dat ook in eigendom is van de ontwikkelaar) gereserveerd.

Voor het realiseren van een enkellaagse parkeerkelder is nu een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd. De aanvraag behelst uitsluitend een wijziging van het bouwplan waarvoor reeds op 13 september 2019

omgevingsvergunning (met nummer 3764937) is verleend, bestaande uit het vervallen van de tweede kelderlaag van de parkeerkelder met hieruit voortvloeiende vereenvoudiging van de constructie.

Figuur 3. Nieuwe parkeerkelder (bron: Inbo, 2021)

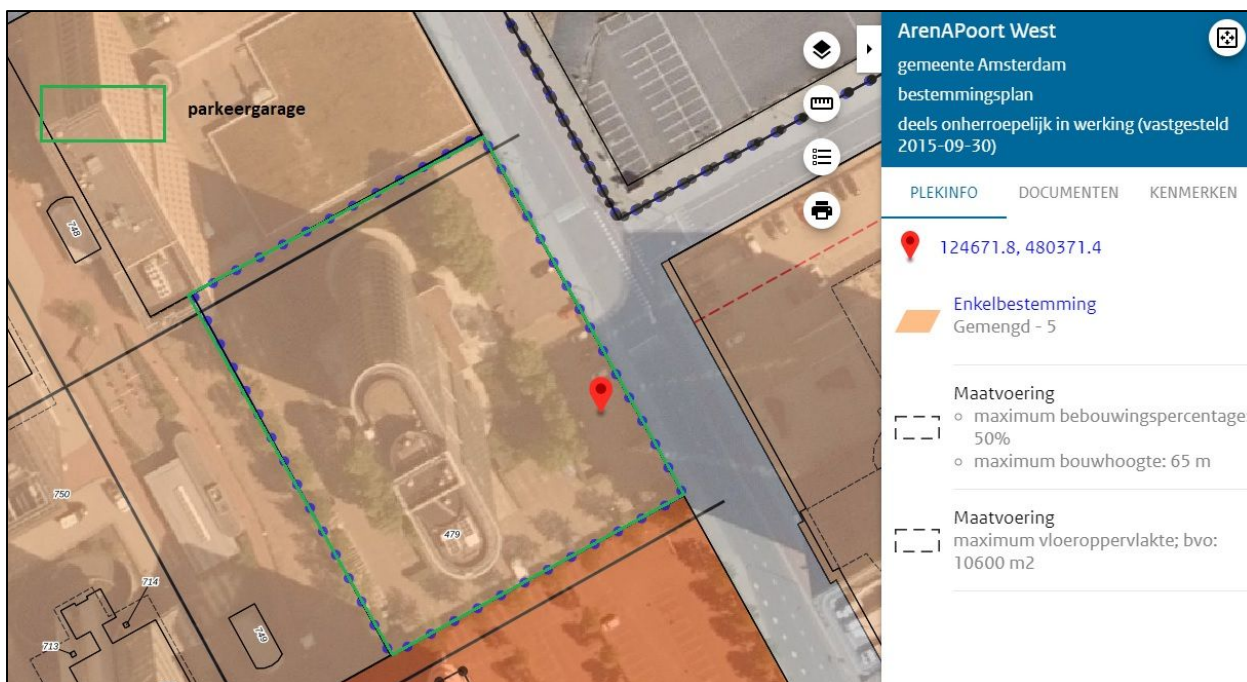


2.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

2.3.1 ArenAPoort West

Het geldende bestemmingsplan is bestemmingsplan 'ArenAPoort West', zoals (opnieuw) vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015. Het bestemmingsplan kent aan de locatie de bestemming 'Gemengd – 5' toe. Het maximale toegestane bebouwde vloeroppervlakte bedraagt 10.600 m² bvo. Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 50% en de maximale bouwhoogte 65 meter. Onderstaande afbeelding bevat een uitsnede van de verbeelding. De projectlocatie van de parkeerkelder is (globaal) aangeduid met het groene kader.

Figuur 4. uitsnede bestemmingsplankaart (bron: ruimtelijkeplannen.nl)



Artikel 10 Gemengd – 5

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - 5' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- kantoor;
 - horeca III;
 - horeca IV;
 - dienstverlening;
 - openbare ruimte;
 - fietsparkeervoorzieningen;
 - (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen met bijbehorende in- en uitritten;
- met de daarbij behorende:
- groenvoorzieningen;
 - tuinen en erven;
 - nutsvoorzieningen;
 - bergingen en andere nevenruimten;
 - water;
 - overige voorzieningen ten behoeve van de bestemming.

10.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 10.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met in achtneming van de volgende regels.

10.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen.

- De bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)' mag niet worden overschreden.
- Het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)' mag niet worden overschreden.
- Het brutovloeroppervlakte (bvo) ter plaatse van de aanduiding 'maximum vloeroppervlakte; bruto (m²)' mag niet worden overschreden.

- d. Ter plaatse van het aanduidingsvlak met de aanduiding 'relatie' dient bij de oprichting van nieuwe bebouwing een zone met een minimum breedte van 6 meter vrij te blijven van bebouwing.

Relatie tot het project

Er wordt een enkellaagse parkeerkelder gerealiseerd ter vervanging van de bestaande kleinere parkeerkelder onder de kantoorstoren en in aansluiting op de bestaande Mikado garage. Deze nieuwe parkeervoorziening past qua functie binnen de regels van het bestemmingsplan. Doordat de parkeerkelder onder het volledige kavel wordt gebouwd, wordt het toegestane bebouwingspercentage van 50% overschreden.

De algemene afwijkingsregels zoals opgenomen in artikel 33 van het bestemmingsplan zijn voor dit project niet bruikbaar. Ook kan deze afwijking niet worden vergund met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2o van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), waardoor de aanvraag slechts kan worden vergund met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo.

Conclusie

Het project is ten aanzien van het realiseren van een parkeerkelder die het hele kavel beslaat, in strijd met de regels van het bestemmingsplan. Om deze planologische strijdigheden weg te nemen, wordt een planologische procedure doorlopen aan de hand van een omgevingsvergunning zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c jo. 2.12, eerste lid, onder a, onder 3 van de Wabo. Deze procedure dient te worden voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Voorliggende rapportage bevat deze ruimtelijke onderbouwing.

2.3.2 Ontwerp-paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 18 mei 2021 het ontwerp-paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders vrijgegeven voor terinzagelegging. Met ingang van 3 juni 2021 ligt het ontwerp voor zes weken ter inzage.

Het ontwerp-parapluplan Grondwaterneutrale kelders heeft betrekking op de vigerende bestemmingsplannen binnen het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam. De grens van het ontwerp-parapluplan valt samen met de gemeentegrens. Het ontwerp-parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het ontwerp-paraplubestemmingsplan is om te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater.

Relatie tot het project

De gronden van de projectlocatie hebben volgens het ontwerp-paraplubestemmingsplan de bestemming 'Overige zone – 1' gekregen. Ter plaatse van de gebiedsaanduidingen 'overige zone 1' en 'overige zone 2' zijn de betreffende gronden, naast de daarvoor aangewezen andere bestemmingen en aanduidingen, mede bestemd voor de bescherming van het belang van grondwaterneutraal bouwen. Dit betekent dat er niet zonder vergunning van Burgemeester en Wethouders een kelder is te bouwen of te vergroten en dat de kelder grondwaterneutraal gebouwd moet worden. Hiervoor dient een geohydrologisch onderzoek overlegd te worden waarmee aangetoond wordt dat de stand en stroming van het grondwater niet of nauwelijks verandert.

In voorliggend project is sprake van een vereenvoudiging van de kelder ten opzichte van de vergunde situatie. Daarnaast is de aanvraag omgevingsvergunning voor de wijziging van de parkeerkelder op 28 mei 2021 ingediend, dus voordat dit ontwerp-paraplubestemmingsplan ter inzage is gelegd. De aanhoudingsplicht als bedoeld in artikel 3.3 van de Wabo is dus niet van toepassing op de voorliggende aanvraag.

Volledigheidshalve is dit aspect wel meegenomen in voorliggende ruimtelijke onderbouwing en is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. In paragraaf 3.10 wordt hier nader op ingegaan.

2.3.3 Motivering plan

Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid dat de ontwikkelaar niet langer de vergunde tweelaagse parkeerkelder wil realiseren, maar een enkellaagse parkeerkelder, waarbij er nu parkeerplaatsen worden gereserveerd voor de realisatie van de woontoren op een aangrenzend terrein. De aanvraag behelst uitsluitend een wijziging van het bouwplan waarvoor reeds op 13 september 2019 omgevingsvergunning (met nummer 3764937) is verleend, bestaande uit het vervallen van de tweede kelderlaag van de parkeerkelder met hieruit voortvloeiende vereenvoudiging van de constructie. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt derhalve enkel ingegaan het realiseren van een enkellaagse parkeerkelder in plaats van een tweelaagse parkeerkelder. De woontoren met commerciële functies is reeds gemotiveerd en vergund en daar wordt in voorliggende ruimtelijke onderbouwing ook niet nader op ingegaan. Wel wordt ingegaan op de effecten van het realiseren van een enkellaagse parkeerkelder ten opzichte van de vergunde tweelaagse parkeerkelder. Onder andere de gevolgen voor het parkeren, de ruimtelijke effecten en de gevolgen voor de diverse omgevingsaspecten worden daarbij behandeld.

3 OMGEVINGSASPECTEN

3.1 RUIMTELIJKE EFFECTEN

Zoals hiervoor is opgemerkt, wordt in voorliggende wijziging van het bouwplan enkel een tweede parkeerlaag niet uitgevoerd. De vergunde woontoren met 312 appartementen met 1.560 m² commerciële ruimten, waarvan maximaal 400 m² restaurant met een bouwhoogte van 133 meter wordt nog steeds gebouwd. Het programma is in zoverre niet gewijzigd. Ook de ingang van de parkeerkelder blijft aansluiten op de bestaande Mikado garage, waardoor het maaiveld rondom de woontoren nog steeds kwalitatief hoogwaardig en groen ingericht kan worden.

Het ontwerp van de woontoren is ook niet aangepast en blijft de gewenste uitstraling zoals vergund behouden. De ruimtelijke uitstraling blijft derhalve ongewijzigd ten opzichte van de onherroepelijke omgevingsvergunning en daarmee blijft de door de gemeente gewenste kwaliteit, zowel in gebouw als qua openbare ruimte gewaarborgd. De wijziging zorgt daarmee niet voor een andere belevingswaarde en visuele ervaring van gebouw en omgeving na oplevering dan is vergund en gewenst. In zoverre leidt de wijziging van het bouwplan niet tot andere ruimtelijke effecten dan het oorspronkelijke, reeds vergunde bouwplan.

3.2 ARCHEOLOGIE

3.2.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting in 2022 in werking treedt.

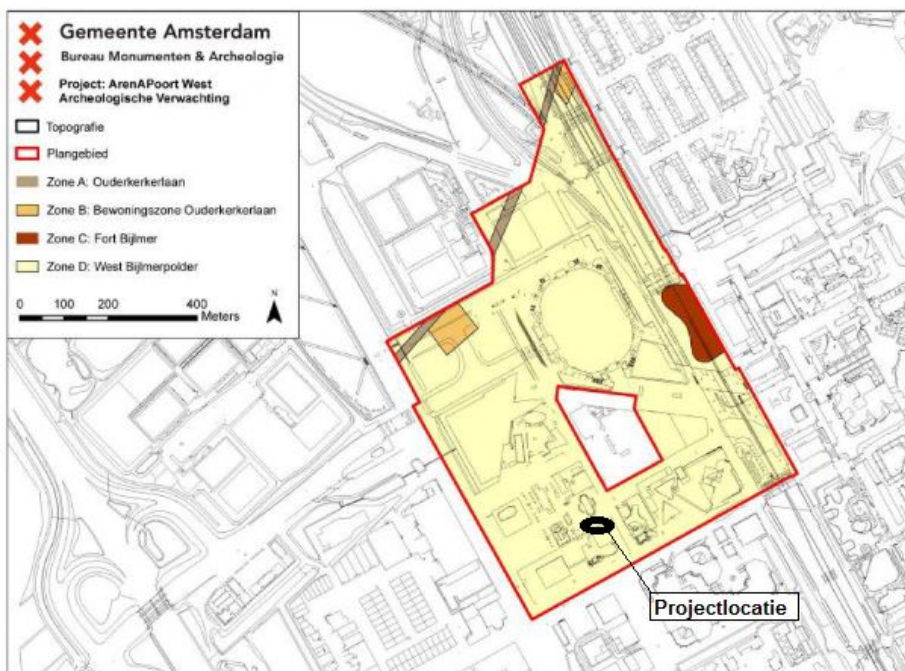
Nota Belvédère (1999)

Vanuit een ontwikkelingsgerichte visie op de omgang met cultuurhistorie worden in de Nota Belvédère beleidsmaatregelen voorgesteld die tot een kwaliteitsimpuls bij de toekomstige inrichting van Nederland zouden moeten leiden. Doelstelling van de nota is om de alom aanwezige cultuurhistorische waarden sterker richtinggevend te laten zijn bij de inrichting van Nederland. Dit met als doel het aanzien van Nederland aan kwaliteit te laten winnen en tegelijkertijd de onderlinge samenhang van cultuurhistorische waarden op het terrein van de archeologie, gebouwde monumenten en historische cultuurlandschap te versterken.

3.2.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten behoeve van de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan 'ArenAPoort West' is in januari 2012 door Bureau Monumenten en Archeologie een bureauonderzoek uitgevoerd naar mogelijke archeologische waarden in het plangebied. Op basis van dat onderzoek kent het plangebied van 'ArenAPoort West' vier verwachtingszones, waarbij de archeologische verwachting laag is. Het projectgebied van de Dreeftoren ligt in zone D: West Bijlmerpolder.

figuur 5. Kaart archeologische verwachting ArenAPoort West (bron: bestemmingsplan ArenAPoort West)



Zone D: West Bijlmerpolder

Archeologische verwachting: laag

Dit betreft het gebied dat voor de verstedelijking poldergebied was. Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met landgebruik vanaf de middeleeuwen tot de verstedelijking in de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. Bovendien zijn grote delen waarschijnlijk verstoord tijdens bebouwing van het gebied. De archeologische verwachting is daarom laag.

Op basis van de verwachtingszones is er een beleidszone opgesteld. Voor het gehele projectgebied geldt beleidsvariant 11, hetgeen inhoudt dat er een uitzondering geldt van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen. Voor de locatie van de Dreeftoren geldt derhalve dat archeologisch onderzoek, in verband met de lage verwachting, niet noodzakelijk is. De wijziging van tweelaagse- naar enkellaagse parkeerkelder leidt dus niet tot een verstoring van mogelijke archeologische waarden.

3.2.3 Conclusie

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

3.3 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

3.3.1 Algemeen

Milieuozonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de

handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

3.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Het betreft hier de realisatie van een enkellaagse ondergrondse parkeerkelder ten opzichte van een vergunde tweelaagse ondergrondse parkeerkelder. In het kader van milieuzonering is geen sprake van het toevoegen van een woonfunctie die omliggende bedrijven kan belemmeren of het toevoegen van een bedrijfsfunctie die bestaande woningen kan belemmeren. Milieuzonering speelt derhalve geen rol bij de wijziging van de ondergrondse parkeerkelder.

3.3.3 Conclusie

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

3.4 BODEM

3.4.1 Algemeen

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

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

3.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van een enkellaagse ondergrondse parkeerkelder. Dit is geen gevoelige functie in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. In het kader van de reeds vergunde woontoren en dubbellaagse ondergrondse parkeerkelder is reeds onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de bodem ter plaatse. Hierbij is geconcludeerd dat er geen bezwaar bestaat voor het realiseren van de gewenste ontwikkeling. De voorliggende wijziging leidt niet tot andere conclusies.

3.4.3 Conclusie

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

3.5 EXTERNE VEILIGHEID

3.5.1 Algemeen

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

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

buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

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

3.5.2 Relatie tot ontwikkeling

Met de wijziging van de parkeerkelder worden geen kwetsbare objecten toegevoegd op de projectlocatie. Het aspect externe veiligheid speelt derhalve geen rol bij het realiseren van een enkellaagse ondergrondse parkeerkelder.

3.5.3 Conclusie

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

3.6 GELUID

3.6.1 Algemeen

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

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

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

3.6.2 Relatie tot ontwikkeling

Het realiseren van een enkellaagse ondergrondse parkeerkelder is geen geluidsgevoelig object. Het aspect geluid is derhalve niet relevant voor deze wijziging.

3.6.3 Conclusie

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

3.7 LUCHTHAVENINDELINGSBESLUIT SCHIPHOL (LIB)

3.7.1 Algemeen

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

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

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

3.7.2 Relatie tot ontwikkeling

Middels een door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontwikkelde webapplicatie kan worden beoordeeld of een plan binnen een relevant gebied in het kader van het LIB gelegen is. De projectlocatie is gelegen binnen het beperkingengebied. Voor de realisatie van een ondergrondse enkellaagse parkeerkelder gelden geen hoogtebeperkingen en is enkel de beperking aanwezig in het kader van de toetszone windturbines en lasers. Aangezien het project niet de realisatie van windturbines of laserinstallaties bevat, geldt hier geen belemmering vanuit het LIB.

3.7.3 Conclusie

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

3.8 NATUUR

3.8.1 Algemeen

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

Wet natuurbescherming

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

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de regeling Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden. Wanneer uit de rekenresultaten een hogere depositie dan 0,00 mol/ha/jaar, kan al sprake zijn van een significant negatief effect.

Natuurnetwerk Nederland

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

3.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Soortenbescherming

Met de wijziging van dubbellaagse naar enkellaagse ondergrondse parkeerkelder zijn geen effecten op beschermde soorten te verwachten: de ondergrondse vereenvoudiging van de vergunde parkeerkelder leidt niet tot een verstoring van mogelijk beschermde soorten.

Gebiedsbescherming

De constructieve vereenvoudiging van de uitvoer van de ondergrondse parkeerkelder leidt niet direct tot effecten op de beschermde natuurgebieden. Aangezien hier wel sprake is van een nieuwe aanvraag, is opnieuw een stikstofberekening uitgevoerd door Peutz (16 juni 2021, zie bijlage). Hierbij is volledigheidshalve uitgegaan van een worst-case waarbij de werkzaamheden met betrekking tot het volledige plan (ook de reeds vergunde situatie) is meegenomen.

Uit het onderzoek volgt dat geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden (lees: geen stikstofdepositie te verwachten is van > 0,00 mol/ha/jaar). Hiermee vormt stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

3.8.3 Conclusie

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

3.9 VERKEER EN PARKEREN

3.9.1 Algemeen

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

In voorliggende wijzigingsaanvraag gaat het om het weglaten van een eerder vergunde tweede ondergrondse parkeerlaag. Dit kan direct gevolgen hebben voor de parkeerbehoefte en oplossing van de vergunde functies van wonen en commercieel op de locatie. Daarom is in deze paragraaf opnieuw de parkeerbehoefte en oplossing en de verkeersafwikkeling van het totale project beoordeeld.

3.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Ten opzichte van de vergunde situatie (248 parkeerplaatsen over twee lagen) wordt er nu één parkeerlaag gerealiseerd met daarin ruimte voor 137 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt op een naastgelegen terrein (ook in eigendom van First Sponsor, de aanvrager van de omgevingsvergunning) een 40-tal parkeerplaatsen gereserveerd voor deze ontwikkeling. In totaal betekent dit dat er 177 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

De vraag is wat het voorstel voor de wijzigingsvergunning betekent voor de parkeerbehoefte en verkeerstoets. Provast en First Sponsor hebben Goudappel B.V. gevraagd de eerder opgestelde notitie (kenmerk: 003265.20190721.N2.05) te actualiseren. De resultaten zijn hieronder integraal weergegeven, de rapportage is als bijlage terug te vinden.

Parkeren

De ter plaatse geldende parkeernormen zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen (2017) van de gemeente Amsterdam.

Conform de gebiedsindeling, behorende bij de Nota, behoort het plangebied tot een A-locatie. Er geldt voor woningen een *maximale* parkeernorm van 1 parkeerplaats per appartement. Voor het antwoord op de vraag of het aangepaste, voorliggende bouwplan (en, meer in het bijzonder, het wegvallen van 69 parkeerplaatsen ten opzichte van het oorspronkelijke bouwplan) voorziet in voldoende parkeergelegenheid dient te worden uitgegaan van de minimale parkeernorm, die 0 bedraagt. De theoretische behoefte is derhalve 0 parkeerplaatsen.

Wel worden een aantal parkeerplaatsen toegewezen aan de woningen. Er worden 312 appartementen gerealiseerd. Op deze locatie worden 80 parkeerplaatsen gereserveerd ten behoeve van de appartementen. Dit komt neer op: $80/312 = 0,26$ parkeerplaatsen per appartement.

Voor bezoekersparkeren van de woningen geldt een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. De totale parkeerbehoefte voor bezoekers is daarmee: $312 \times 0,1 = 31,2$ parkeerplaatsen.

De commerciële ruimte heeft een omvang van 1.160 m². De Nota Parkeernormen verwijst voor een commerciële ruimte naar de publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren -Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) van CROW. De parkeernorm van de commerciële ruimte is 0,9 parkeerplaats per 100 m². De parkeerbehoefte is daarmee $1.160/100 \times 0,9 = 10,4$ parkeerplaatsen.

De horeca heeft een omvang van 400 m². De parkeernorm voor een restaurant is 8 parkeerplaatsen per 100 m². Het restaurant zal zich echter voornamelijk richten op de bezoekers van de voorzieningen (de diverse andere functies in het gebied waaronder de kantoren en de geplande woningen en met name de evenementen) in de omgeving. Deze bezoekers zijn al aanwezig in het gebied. Daarmee is de parkeerbehoefte al deels opgelost in de omgeving. In deze notitie is uitgegaan van een parkeernorm van 4 parkeerplaatsen per 100 m². De aanname is dus dat de helft van de bezoekers de horeca bezoekt zonder

een bezoek te brengen aan de overige functies in de omgeving. De parkeerbehoefte is daarmee: $400/100 \times 4 = 16$ parkeerplaatsen.

De kantoren (18.841 m² bvo) hebben (bij een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo) een parkeerbehoefte van maximaal 75 parkeerplaatsen. Er zijn echter 99 parkeerplaatsen toegewezen aan de kantoren (bestaande rechten). Om die reden is dit aantal gehanteerd in de parkeerbalans.

Het uitgangspunt binnen de parkeerbalans is dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Om die reden worden de aanwezigheidspercentages gebruikt. De parkeerbehoefte is weergegeven in figuur 5. Op alle momenten past de parkeerbehoefte binnen het parkeeraanbod van 177 parkeerplaatsen. Er is dus sprake van een acceptabele parkeersituatie op eigen terrein.

Figuur 5. Parkeerbehoefte (bron: Goudappel, 21 juni 2021).

		ongewogen werkdag					zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	80	40	40	72	64	80	48	64	56
woningen bezoekers	31,2	3,1	6,2	25	21,8	0	18,7	31,2	21,8
kantoren	99	99	99	5	5	0	0	0	0
commerciële dienstverlening	10,4	10,4	10,4	0,5	7,8	0	0	0	0
restaurant	16	4,8	6,4	14,4	15,2	0	11,2	16	6,4
parkeervraag	237	158	162	117	114	80	78	112	85
parkeeraanbod	177	177	177	177	177	177	177	177	177

Conclusie parkeren

De parkeerbehoefte van het bouwplan bedraagt op het maatgevende moment (werkdagmiddag) 162 parkeerplaatsen. Er worden in totaal 177 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het aspect parkeren vormt gelet hierop geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van het project.

Verkeersgeneratie en ontsluiting

Verkeersgeneratie woningen

De verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling is bepaald aan de hand van kencijfers van CROW (Publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'). Voor koopappartementen in het dure prijssegment gaat CROW uit van 4,5 tot 5,3 rit per weekdagemaal. Vermenigvuldiging met 1,11 levert het aantal ritten per werkdagemaal op: 5,0 tot 5,9 per appartement. Voor huurappartementen in het duurdere prijssegment wordt uitgegaan van 2,9 tot 3,7 per appartement. Per werkdagemaal geldt dan 3,2 tot 4,1 ritten per appartement. Het werkdagemaal is bepalend voor de verkeersgeneratie van een woningbouwlocatie.

Het kencijfer voor de verkeersgeneratie is in de systematiek van CROW gekoppeld aan het parkeerkencijfer. De gehanteerde parkeernorm ($0,26 + 0,1 = 0,37$ parkeerplaats per woning) is lager dan het CROW kencijfer voor de parkeerbehoefte van een duur appartement in een zeer sterk verstedelijkt gebied (1,0 parkeerplaats per woning). Minder parkeerplaatsen leveren dus ook minder verkeersgeneratie op: +/-63%. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie wordt dus met dit percentage verlaagd: 1,9 tot 2,2 ritten per koopappartement per werkdagemaal en 1,2 tot 1,5 per huurappartement per werkdagemaal.

In de studie is gerekend met de gemiddelde kengetalen: 2,05 ritten per etmaal voor de 48 koopwoningen en 1,35 ritten per etmaal voor de 264 huurappartementen. Dit levert $(48 \times 2,05) + (264 \times 1,35) = 455$ ritten per werkdag etmaal op.

In onderstaande tabel (figuur 6) is een vertaling naar verschillende maatgevende momenten van de werkdag weergegeven: het drukste ochtend- en avondspitsuur. Tevens is hierbij onderscheid gemaakt naar vertrekkende en aankomende ritten. De prognose van de verkeersgeneratie in het drukste ochtend- en avondspitsuur is bepaald aan de hand van de richtlijnen van CROW publicatie 256.

Figuur 6. Verkeersgeneratie van de Dreeftoren per maatgevend moment voor de woonfunctie (bron: Goudappel, 10 juni 2021).

	ochtendspitsuur 08.00 – 09.00 uur	avondspitsuur 17.00 – 18.00 uur
doorsnede (aankomende + vertrekkende ritten)	41 (9% van etmaal)	32 (7% van etmaal)
aankomende ritten	5 (11% van doorsnede)	20 (64% van doorsnede)
vertrekkende ritten	36 (89% van doorsnede)	12 (36% van doorsnede)

Uit de tabel blijkt dat de maatgevende verkeersgeneratie 41 ritten per uur is (totaal van vertrekkende en aankomende ritten). In de drukste richting zijn maximaal 36 auto's per uur te verwachten. Dit komt neer op maximaal 0,6 auto's per minuut die de parkeerkelder van de Dreeftoren uit rijden. In het drukste avondspitsuur komt in de drukste richting 0,33 keer per minuut een auto aan bij de parkeerkelder van de Dreeftoren.

Verkeersgeneratie kantoor

De verkeersgeneratie van het kantoor zal door de verminderde beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor personeel afnemen: er zullen 's ochtends minder auto's richting de Dreeftoren en 's avonds minder auto's vanaf de Dreeftoren rijden. Het gaat in beide richtingen om circa 104 ritten per spitsperiode. Dit is als volgt geprognosticeerd: 104 minder parkeerplaatsen voor kantoorpersoneel levert:

- in de ochtendspits 104 minder aankomende ritten op;
- in de avondspits 104 minder vertrekkende ritten op.

Niet alle personeelsleden komen in één uur aan. Conform landelijke richtlijnen van CROW is het drukste spitsuur te bepalen door de verkeersgeneratie te vermenigvuldigen met 55%. Dit betekent dat in het drukste ochtendspitsuur er 57 minder aankomende ritten zijn en er in het drukste avondspitsuur 57 minder vertrekkende ritten zijn.

De etmaalsituatie is bepaald door de verkeersgeneratie van de ochtends- en avondspits bij elkaar op te tellen: 208 ritten per werkdag etmaal.

Verkeersgeneratie commercieel

Naast kantoren (zonder baliefunctie) en woningen wordt tevens een commerciële plint ontwikkeld. In de plint van het gebouw is ruimte voor in totaal 1.160 m² commercieel. Net zoals voor de woningen wordt bij het bepalen van de verkeersgeneratie van de commerciële functie ook gerekend met bandbreedtes. De bandbreedte voor de commerciële functie (conform CROW 381 'commerciële dienstverlening') betreft 6,5 tot 8,8, wat resulteert in een gemiddeld kencijfer van 7,7 per 100 m². De omrekenfactor voor werken bedraagt 1,33 waarmee de werkdag etmaal periode wordt bepaald.

Voor de commerciële functie worden gedurende een werkdag 10,2 motorvoertuigen per 100 m² gegenereerd. Dit levert $(1.160/100 \times 10,2)$ 118 ritten per werkdag etmaal op. In tabel 3.2 is een vertaling naar verschillende maatgevende momenten van de werkdag weergegeven: het drukste ochtend- en avondspitsuur. Tevens is hierbij onderscheid gemaakt naar vertrekkende en aankomende ritten. De prognose van de verkeersgeneratie in het drukste ochtend- en avondspitsuur in onderstaande tabel (figuur 7) is bepaald aan de hand van de richtlijnen van CROW publicatie 256.

Figuur 7. Verkeersgeneratie van de Dreeftoren per maatgevend moment voor de commerciële functie (bron: Goudappel, 10 juni 2021).

	ochtendspitsuur 08.00 – 09.00 uur	avondspitsuur 17.00 – 18.00 uur
doorsnede (aankomende + vertrekkende ritten)	11 (9% van etmaal)	8 (7% van etmaal)
aankomende ritten	10 (89% van doorsnede)	2 (20% van doorsnede)
vertrekkende ritten	1 (11% van doorsnede)	6 (80% van doorsnede)

Verkeersgeneratie restaurant

CROW heeft voor een restaurant geen verkeersgeneratiekengetal beschikbaar. Om die reden wordt voor het restaurant ervan uit gegaan, dat per dag een parkeerplaats 2,5 keer per dag gebruikt wordt door bezoek. Dit komt neer op: $2,5 \times 16$ parkeerplaatsen $\times$ 2 ritten = 80 ritten per etmaal. In de ochtendspits zijn geen ritten te verwachten, aangezien pas in de loop van de ochtend bezoekers verwacht worden. In de avondspits wordt verwacht dat de 16 parkeerplaatsen worden gevuld met bezoekers. Dit leidt tot 16 aankomende ritten.

Effect op de omgeving

De Dreeftoren staat in het bedrijfengebied ArenAPoort in Amsterdam-Zuidoost, nabij publiekstrekkende recreatieve voorzieningen als de Amsterdam ArenA, Ziggo Dome, AFAS Live en Pathé en grootwinkelbedrijven als Decathlon, Mediamarkt en Villa ArenA. Deze voorzieningen trekken met name in het weekend en in de avonduren verkeer. Er vinden evenementen plaats in het gebied die veel bezoekers trekken (wedstrijden van Ajax, concerten in AFAS Live en Ziggo Dome). In de avonduren is de verkeersgeneratie van de appartementen nog lager dan in de ochtend- en avondspits te verwachten is. De verkeersdruk in de omgeving wijzigt dan ook minimaal bij evenementen. ArenAPoort is als (hoog)stedelijk gebied met de evenementen en de grootschalige voorzieningen ook een werkgebied. Dit betekent dat er sprake is van een sterke ochtend- en avondspitsrichting.

Het gebied wordt ontsloten via De Entree en Haaksbergweg. Vervolgens wordt het verkeer geleid via de Holterbergweg (S111) en Burgemeester Stramanweg. De Holterbergweg vormt de verbinding met de A9 (afslag 3 – Amsterdam Zuidoost). De Burgemeester Stramanweg vormt de verbinding met de A2 (afslag 1 – Ouderkerk aan de Amstel). Via de Hoogoorddreef en Foppingadreef wordt de S112 (Gooiseweg) bereikt.

De verkeersgeneratie van aankomende en vertrekkende ritten van de Dreeftoren wordt dus verdeeld over verschillende wegen. Maximaal per uur gaat het om 39 vertrekkende en aankomende ritten in het drukste ochtendspitsuur. Conform wens van de gemeente worden deze ritten ontsloten via De Entree. Een klein deel van de verkeersgeneratie (40 parkeerplaatsen) wordt voor de helft geleid via de Haaksbergweg – Hoogoorddreef.

In figuur 8 is de verkeersintensiteit voor De Entree en de Haaksbergweg weergegeven voor de referentie- en planvariant (bron: verkeersmodel Amsterdam, versie 3.5, prognosejaar 2030).

Figuur 8. Verkeersintensiteit De Entree en Haaksbergweg (bron: Goudappel, 10 juni 2021).

De Entree 2030		
	Werkdag etmaal	Gemiddeld daguur
De Entree referentievariant	11.700	773
Minus effect minder kantoorritten	-185	-51
Plus effect meer ritten woningen	+405	+36
Plus effect meer ritten commercieel	+105	+10
Plus effect meer ritten horeca	+71	+14
De Entree planvariant	12.096 (+3,4%)	782 (+1,2%)

Haaksbergweg 2030		
	Werkdag etmaal	Gemiddeld daguur
De Entree referentievariant	6.949	458
Minus effect minder kantoorritten	-23	-6
Plus effect meer ritten woningen	+50	+5
Plus effect meer ritten commercieel	+13	+1
Plus effect meer ritten horeca	+9	+2
De Entree planvariant	6.998 (+0,7%)	460 (+0,4%)

Uit figuur 8 blijkt dat het effect van de Dreeftoren op de omliggende wegen minimaal is. Bovendien is er sprake van een omgekeerde beweging: juist in de ochtendspitsperiode vertrekken er meer ritten vanuit het gebied. De wegen hebben voldoende capaciteit om de extra verkeersdruk op te vangen.

Conclusie verkeersgeneratie

Als gevolg van een verminderde beschikbaarheid van 104 parkeerplaatsen voor de kantoorstoren neemt het aantal autoritten in de ochtendspits met 104 aankomende autoritten en in de avondspits met 104 vertrekkende autoritten af. Op etmaalbasis zal er sprake zijn van een afname van 208 autoritten.

Uit de notitie van Goudappel blijkt dat het aantal vertrekkende en aankomende ritten van de Dreeftoren (woontoren) in de maatgevende ochtend- en avondspits beperkt is. Op uurniveau is de toename van maximaal 1,2%, terwijl op etmaalniveau er sprake is van een toename van 3,4%. Daarnaast zullen de meeste ritten van de Dreeftoren in de ochtend- en avondspits een omgekeerde beweging maken in vergelijking met de kantoren en bedrijven in de omgeving van de Dreeftoren. Het gebied trekt in de ochtendspits juist veel verkeer aan, terwijl de appartementen in de woontoren juist vertrekkende ritten genereert. In de avondspits is het omgekeerde waarneembaar: vertrekkende ritten van de bedrijven versus aankomende ritten van de woningen. De bewoners zullen 's ochtends dus gemakkelijk de A2 of A9 bereiken, terwijl in de avondspits hetzelfde geldt voor de rit vanaf de snelweg naar de Dreeftoren.

Gegeven de beschikbare wegcapaciteit in de omgeving (veel routes naar de hoofdwegen A2 en A9 beschikbaar) is de verwachting dat het effect op de doorstroming in het omliggende gebied niet tot nauwelijks waarneembaar zal zijn. Het is dus niet nodig om aanvullende maatregelen met betrekking tot de infrastructuur te treffen.

De realisatie van de Dreeftoren en een enkellaagse parkeerkelder leidt tot een zeer beperkt effect in aantal autoritten per uur en per etmaal. Dit zal niet leiden tot een substantieel ander verkeersbeeld dan thans op straat waarneembaar is.

3.9.3 Conclusie

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

3.10 WATER

3.10.1 Algemeen

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

3.10.2 Relatie tot ontwikkeling

Het project valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen Amsterdam worden de taken van AGV voor wat betreft onder meer de zorg voor het oppervlaktewater en het grondwater waargenomen door Waternet.

Met voorliggende aanvraag wordt een wijziging beoogd waarbij sprake is van een vereenvoudiging van de constructie door het weglaten van een ondergrondse parkeerlaag. Er wordt nu een parkeerlaag minder gerealiseerd onder de grond. Dit kan een effect hebben op de grondwaterstand. Bovendien wordt hier getoetst aan het Afwegingskader Grondwaterenaturale kelders. Gemeente Amsterdam heeft samen met de waterbeheerder een afwegingskader opgesteld waarbij het uitgangspunt is dat ongewenste effecten als gevolg van de aanleg van kelders voorkomen worden. Van een grondwaterneutrale kelder is volgens het Afwegingskader sprake als door de aanleg van die kelder de stand en stroming van het grondwater niet of

nauwelijks verandert, waar mogelijk zal verbeteren en waarbij er geen negatieve grondwater effecten optreden.

Grondwater

Ondergrondse constructies zoals kelders en parkeerkelders moeten waterdicht worden uitgevoerd. Permanente polderconstructies en kunstmatige ontwateringsmiddelen zijn niet toegestaan. Door Geomet is onderzocht of de ondergrondse parkeerkelder van één laag effecten heeft op het freatisch grondwater in de bouw- en gebruiksfase.

Invloed bemaling op omgeving

Invloed op grondwaterpotentialen omgeving

De verlaging van de grondwaterstand buiten de gesloten bouwput is naar verwachting beperkt tot maximaal 0,10 meter in zowel de topzandlaag als de diepe zandlaag vanaf ca. 8,5 m- NAP. Een voorwaarde hiervoor is dat het damwandscherm volledig gesloten is. De natuurlijk laagste grondwaterstand bedraagt ca. 4,4 m- NAP en zal naar verwachting niet worden onderschreden. Ter controle zullen peilbuizen buiten de bouwput worden geïnstalleerd.

Zettingen

De berekende verlagingen van de freatische grondwaterstand buiten de bouwput bevinden zich waarschijnlijk binnen de natuurlijke fluctuaties. Bij de maximaal optredende verlagingen worden geen additionele zettingen verwacht.

Funderingen bestaande bebouwing in omgeving

De berekende verlagingen van de freatische grondwaterstand buiten de bouwput bevinden zich binnen de natuurlijke fluctuaties. Door de verlaging zullen daarom geen negatieve effecten optreden voor bestaande funderingen, ook niet indien deze panden een fundering op staal of op houten palen hebben.

Landbouw en groenvoorzieningen

De berekende verlagingen van de freatische grondwaterstand buiten de bouwput bevinden zich binnen de natuurlijke fluctuaties. Bij de berekende verlagingen zijn geen negatieve effecten op bomen en groenvoorzieningen te verwachten.

Koude-warmteopslag

In de omgeving van de bouwlocatie zijn meerdere WKO-systemen in werking. De dichtst bij de bouwput gelegen bron bevindt zich aan de overzijde van de Haaksbergweg op minimaal 20 meter tot de rand van de bouwlocatie. Het betreft een koude bron waarop in de winter wordt geïnfiltreerd met een maximaal debiet van 100 m³/uur (installatie in gebruik). Gezien de toepassing van een gesloten bouwput en verlaging van de stijghoogte met minder dan 0,10 meter worden geen negatieve invloeden verwacht op de werking van deze en andere WKO-systemen.

Beoordeling invloed op freatisch grondwater in gebruiksfase

Voor de invloed van de parkeerkelder op het freatisch grondwater in de gebruiksfase zijn 2 effecten waarmee rekening moet worden gehouden:

- a) blokkade voor horizontale grondwaterstroming
- b) kortsluiting freatisch grondwater met zandlaag vanaf 8,5 à 9,0 m- NAP

Voor het eerste punt is de invloed naar verwachting beperkt. Er lijkt geen sprake te zijn van een overheersende stromingsrichting van het freatisch grondwater. Er is in de directe omgeving geen open water aanwezig. Daarom is horizontale drainage zowel in de huidige als toekomstige situatie bepalend voor het freatisch grondwaterpeil. Ook de situatie van omliggende parkeerkelders speelt daarbij een rol van betekenis.

Bij andere projecten in Amsterdam is door de gemeente voorgeschreven om draineerzand onder en naast de kelder aan te brengen zodat horizontale grondwaterstroming mogelijk blijft. Bij de parkeerkelder in dit project is dat geen optie omdat dan een ongewenste kortsluiting met de diepe zandlaag zou ontstaan.

Het tweede effect is de kortsluiting die ontstaat met de diepere zandlaag vanaf 8,5 à 9,0 m- NAP. De onderkant van de fundering ligt namelijk in deze zandlaag. Op basis van de peilbuismetingen op locatie is de potentiaal in de zandlaag ca. 0,30 meter hoger dan het freatisch grondwater. De waterremmende werking van het klei-/veenpakket mag door de bouw niet worden doorbroken omdat anders een permanente kwelsituatie ontstaat met grondwateroverlast tot gevolg. Een permanente damwand is in dat geval een goed uitgangspunt omdat het klei-/veenpakket aansluit tegen de damwand en zijn waterremming behoudt.

Met inachtneming van de maatregel om een permanente damwand te realiseren is er dus geen sprake van negatieve effecten op de grondwaterstand.

3.10.3 Conclusie

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

3.11 TOETS STEDELIJKE ONTWIKKELING BESLUIT M.E.R.

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

Voor alle activiteiten die op de D-lijst staan geldt bovendien sinds 16 mei 2017 dat het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit moet nemen. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU. Voor voorliggend project geldt echter dat het Besluit m.e.r. niet van toepassing is, omdat de wijziging door het weglaten van een kelderlaag ten behoeve van parkeren niet op de C of D lijst vermeld staat. Zo betreft het gelet op de aard en omvang van de ontwikkeling ten opzichte van hetgeen nu planologisch mogelijk is en daarnaast vergund is, geen stedelijk ontwikkelingsproject en ook andere categorieën die vermeld staan op de C of D lijst zijn in onderhavige situatie niet aan de orde. Er geldt derhalve geen m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht.

4 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

4.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

4.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

4.2.1 Planologische procedure

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

