

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Gemeente Amsterdam
Van: Sanne Groot
Datum: 26 augustus 2020
Kopie: Adriaan Koopman
Ons kenmerk: BG3477_TP_NT_C11_-bmzonering SMH
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Bedrijven- en milieuzonering Smart Mobility Hub

1 Inleiding

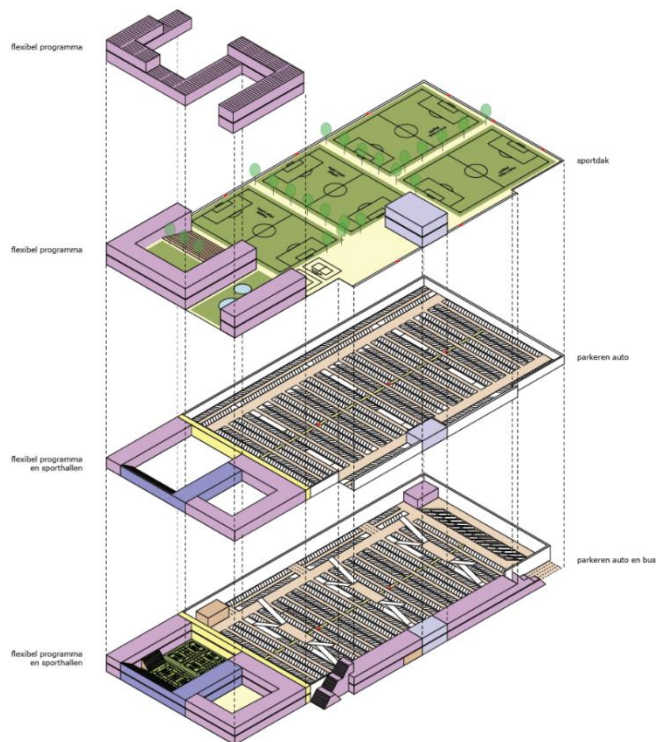
In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bij een nieuw initiatief rekening worden gehouden met de belangen van gevestigde bedrijven en met een goed woon- en leefklimaat van de omgeving. Door middel van milieuzonering wordt voldoende ruimtelijke scheiding aangebracht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Hierin zijn afstanden opgenomen voor verschillende vormen van hinder, zoals geur, stof, geluid en gevaar.

De gemeente Amsterdam is van plan om een 'Smart Mobility Hub' (SMH) te realiseren. De SMH is een centrum voor smart mobility-vriendelijk vervoer en transport. Het complex bestaat uit een efficiënte mobiliteitsvoorziening als knooppunt ('hub') voor auto's, bussen, touringcars, taxi's en kiss-& ride verkeer en fietsers, binnen- en buiten sportfaciliteiten en publieke voorzieningen in de plint. Het programma voor het plangebied bevat naast de SMH ook een los te ontwikkelen kantorenprogramma.

Het betreft een gebouw waarin het volgende programma komt:

- Parkeervoorzieningen voor auto's, bussen, taxi's, fietsen en scooters
- Sportfaciliteiten (binnen- en buitensportvelden incl. bijbehorende voorzieningen)
- Kantoren
- Plintfuncties met onder andere detailhandel en dienstverlening, horeca, een huisarts, fysiotherapeut en kleine creatieve bedrijven.

Een schematische weergave van de SMH is te zien in figuur 1. Het getoonde beeld betreft een conceptueel model van de SMH; de werkelijke vorm, structuur en indeling kan afwijken van deze impressie.



Figuur 1: Schematische weergave SMH

De SMH is gepland in Amsterdam Zuidoost tussen De Passage en MediArena, waar nu tennisvereniging L.T.C. Strandvliet en voetbalclub F.C. Amsterdam zijn gelegen. In figuur 2 is een satellietfoto opgenomen van de huidige inrichting van de projectlocatie en de ligging in de omgeving. De projectlocatie bevindt zich in de gemeente Ouder-Amstel.



Figuur 1: Satellietfoto van omgeving. Projectlocatie is bij benadering met rode omlijning weergegeven.

De projectlocatie valt binnen het bestemmingsplan Strandvliet (1970) van de gemeente Ouder-Amstel. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is er besloten om een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

2 Basisanalyse

Ten behoeve van de benoemde nieuwbouwplannen is voorliggende analyse omtrent bedrijven en milieuzonering uitgevoerd. Voor voorliggende analyse zijn de richtlijnen, behorende bij de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2009) gebruikt ter beoordeling van de milieuzoneringsafstanden. De SMH gaat verschillend typen functies herbergen met betrekking tot richtafstandenlijst 1.

Analyse omgevingstype gebied

De SMH is gelegen tussen het bedrijvencentrum MediArena, de Johan Cruyff Arena, de metro- en spoorlijnen van en naar station Bijlmer Arena en Strandvliet, P-Noord, de Ziggodome en Golfclub

Amsterdam Old Course. Het gebied rondom de planlocatie herbergt nog vele andere functies met betrekking tot recreatie, sport en bedrijvigheid en kan dus beschouwd worden als gemengd gebied. Bij een gemengd gebied mag er volgens de VNG-publicatie één afstandsstep worden gecorrigeerd ten opzichte van de (basis) richtafstanden (die gelden voor functies ten opzichte van een rustige woonwijk). Dat betekent concreet dat er kleinere afstanden tussen milieubelastende functies en milieugevoelige functies gehanteerd mogen worden dan bij rustige woonwijken of rustige buitengebieden. Deze kleinere afstanden zijn reeds opgenomen in tabel 1.

In tabel 1 is een overzicht te zien van de verschillende functies in het plan en de zoneringscategorie waartoe zij behoren. De aan te houden richtafstand van de voorgenoemde functies wordt noodzakelijk geacht vanuit het aspect geluid en luchtkwaliteit. Genoemd zijn de gecorrigeerde richtafstanden voor gemengd gebied (zie ook de alinea 'Analyse omgevingstype gebied' hierna). Bij sommige omschrijvingen staat tussen haakjes een verwijzing naar de overeenkomstige categorie in de VNG-publicatie.

Het planvoornemen herbergt geen hindergevoelige functies, waardoor geen analyse hoeft plaats te vinden met hinderveroorzakende functies in de omgeving van het plangebied.

Tabel 1: Overzicht omschrijving van functies en bijbehorende categorieën m.b.t. richtafstanden in een gemengd gebied.

Omschrijving	Categorie (vóór correctie voor gemengd gebied)	Richtafstand in meters (ná correctie voor gemengd gebied)
Kantoor	1	0
Parkeergarage	3.1	30
Stalling bussen openbaar vervoer (<i>busstation/remise</i>)	3.1	30
Sportvelden (<i>veldsportcomplex</i>)	3.1	30
Clubgebouw (<i>bij sportvelden</i>)	2	10
Sporthallen	3.1	30
Detailhandel, dienstverlening	1	0
Horeca (<i>restaurants, cafetaria's, ijssalons etc.</i>)	1	0
Huisarts	1	0
Fysiotherapeut	1	0
Daklozen winterverblijf (<i>hotel en pension met keuken</i>)	1	0
Hostel (<i>hotel en pension met keuken</i>)	1	0

Alle milieufuncties die in het SMH mogelijk worden gemaakt middels het nieuwe bestemmingsplan zijn in tabel 1 genoemd. De genoemde categorie-indeling gaat (onder meer) uit van een gemiddelde bedrijfsomvang. Voor toepassing in deze situatie zijn evenwel enkele nuancerings c.q. aanpassingen op zijn plaats.

Ten aanzien van de functie 'Parkeergarage'

Een parkeergarage behoort volgens de VNG publicatie richtafstandenlijst eigenlijk tot categorie 2. Omdat het hier niet gaat om een traditionele parkeergarage maar om een grote parkeergarage of een zogenoemde 'mobiliteitshub' is er in tabel 1 een hogere categorie toegekend aan de functie parkeergarage. Er is zodoende een veiligere 'cumulatieve' categorie toegekend.

Ten aanzien van de functie 'Stalling bussen openbaar vervoer'

Een ondergeschikt gedeelte van de parkeergarage wordt ingericht voor het parkeren of stallen van bussen. De parkeerplaatsen voor bussen zullen mede worden gebruikt voor (nacht-)stalling van bussen voor het openbaar vervoer. Het betreft hier uitsluitend elektrisch aangedreven OV-bussen waarvan de batterijen tijdens het stallen worden opgeladen.

In de VNG-publicatie is de functie van busremise ingedeeld in categorie 3.2 (Bus-, tram-, en metrostations en -remises) met een grootste richtafstand van 100 m. In deze situatie is echter geen sprake van een volwaardig busstation of busremise, maar van (nacht-) stalling van elektrische bussen, zonder reguliere remisevoorzieningen zoals werkplaatsen voor onderhoud of wasplaatsen. Voor een remise is eveneens maatgevend dat voertuigen in- en uitrijden wat voor hinder kan zorgen. In de VNG publicatie wordt de richtafstand van 100 meter gehanteerd vanwege het aspect geluid. Bij de SMH zal uiteraard ook sprake zijn van in- en uitrijdende bussen, echter gaat het hier om volledig elektrisch aangedreven bussen, waardoor geluidsoverlast minimaal zal zijn. Daarom is een correctie met een afstandsstap omlaag aanvaardbaar. Daarnaast is ook ten aanzien van deze functie sprake van een situering in een 'gemengd gebied' waardoor correctie met een extra afstandstap, evenals voor de andere functies, in de rede ligt.

Ten aanzien van de interne milieuzonering

Binnen de SMH komen diverse functies voor die ook op elkaar van invloed zouden kunnen zijn voor wat betreft milieuzonering. Er is voldoende aanleiding te veronderstellen dat er in de praktijk geen problemen op dit aspect ontstaan, omdat in de planregels de vestiging van geluid- en luchtgevoelige functies (zoals scholen en kinderdagverblijven) expliciet wordt uitgesloten. Daarnaast moet in het kader van de uitwerking van het bouwplan worden voorzien in aanvaardbare binnenniveaus voor wat betreft geluidsnormen. Dit wordt gewaarborgd in het spoor van de omgevingsvergunning.

Analyse richtafstanden

De publicatie "Bedrijven en milieuzonering" geeft richtafstanden tussen twee functies die niet tot dezelfde inrichting (of activiteit) behoren. Het plan behoort niet tot een inrichting en bevat verschillende activiteiten. Er wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om milieuhinderveroorzakende functies in de SMH in relatie tot hindergevoelige functies nabij het plangebied te realiseren.

Hotel Jaz in the City Amsterdam

Er ligt ten zuiden van het projectgebied een hotel: Jaz in the City Amsterdam. Dit hotel ligt op circa 80 meter afstand van het projectgebied. Uit tabel 1 blijkt de grootste richtafstand 30 meter te bedragen. Omdat het SMH-complex op circa 80 meter afstand van het hotel wordt gerealiseerd (dus bijna drie keer de richtafstand), is het aannemelijk dat de SMH niet of nauwelijks van invloed is op de verblijfsfunctie van het hotel.

De Nieuwe Kern

Gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern gaat uit van een gemengd woon- en werkgebied ten noorden van de SMH. Ten westen van de SMH is eveneens een complex met woningen geprojecteerd. De gebiedsontwikkeling is planologisch nog niet verankerd. Alle woningen nabij de SMH worden op tenminste 30 meter afstand van de SMH gerealiseerd, zie hiervoor figuur 3. Dit is voldoende om aan de richtafstanden te voldoen zoals in tabel 1 is weergegeven.



Figuur 3: Afstanden tussen ontwikkelvelden van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern en de Smart Mobility Hub.

3 Conclusie

Naar aanleiding van voorgaande analyse is de conclusie dat de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de richtafstanden die zijn opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".