



Zuidpark te Ouder-Amstel

Aanvulling op rapport O 16160-2-RA-002 (Peutz, d.d. 26 maart 2019)



Zuidpark te Ouder-Amstel

Aanvulling op rapport O 16160-2-RA-002 (Peutz, d.d. 26 maart 2019)

opdrachtgever	Bureau Verkuylen
rapportnummer	OA 16160-3-RA
datum	16 oktober 2019
referentie	TKr/TKr/YvdM/OA 16160-3-RA
verantwoordelijke	MSc T.B.W. Kraaijenbrink
opsteller	MSc T.B.W. Kraaijenbrink +31 85 822 87 21 t.kraaijenbrink@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Beoogde ontwikkeling	5
2.1	Locatie plangebied	5
2.2	Eerdere beoogde ontwikkeling	5
2.3	Wijzigingen beoogde ontwikkeling	6
3	Milieuaspecten	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Luchtkwaliteit	8
3.3	Geluid	8
3.4	Externe veiligheid	9
3.4.1	Uitgangspunten	9
3.4.2	Berekeningen	9
3.4.3	Resultaten en beoordeling	10
3.4.4	Verantwoording groepsrisico	11
4	Conclusie	12

1 Inleiding

In opdracht van Madefor Projects is d.d. 26 maart 2019 onderzoek uitgevoerd naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid in de nabijheid van een ruimtelijke ontwikkeling op het Amstel Business Park te Over - Amstel. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in rapportage O 16160-2-RA-002.

De ontwikkeling betrof de realisatie van een beeldbepalend gebouw voor de creatieve industrie aan de Spaklerweg op het bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid gelegen langs de A10 en de Duivendrechtsevaart (zie figuur 1). De bouwhoogte bedraagt maximaal 45 m.

Het vigerende bestemmingsplan staat deze hoogte echter niet toe, wel kent het bestemmingsplan de mogelijkheid tot wijzigen van het plan door Burgemeester en wethouders ten aanzien van de bouwhoogte tot 45 m, mits voldaan wordt aan de wettelijke eisen voor externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluidbelasting.

Ten behoeve van het gewenste binnenplans afwijken van het bestemmingsplan is derhalve voornoemd onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluid.

Recentelijk is besloten dat de indeling van de beoogde gebouwen, almede het beoogde bruto vloeroppervlak gewijzigd zal worden. Daarnaast zal de beoogde ontwikkeling worden opgeknipt in twee afzonderlijk van elkaar te realiseren ontwikkelingen. Hiermee sluiten de conclusies uit voorgaand onderzoek (ten dele) niet meer aan bij de actuele beoogde ontwikkelingen. Voorliggende notitie beschrijft de wijzigingen in uitgangspunten almede de implicaties die dit heeft op eerdere conclusies.

2 Beoogde ontwikkeling

2.1 Locatie plangebied

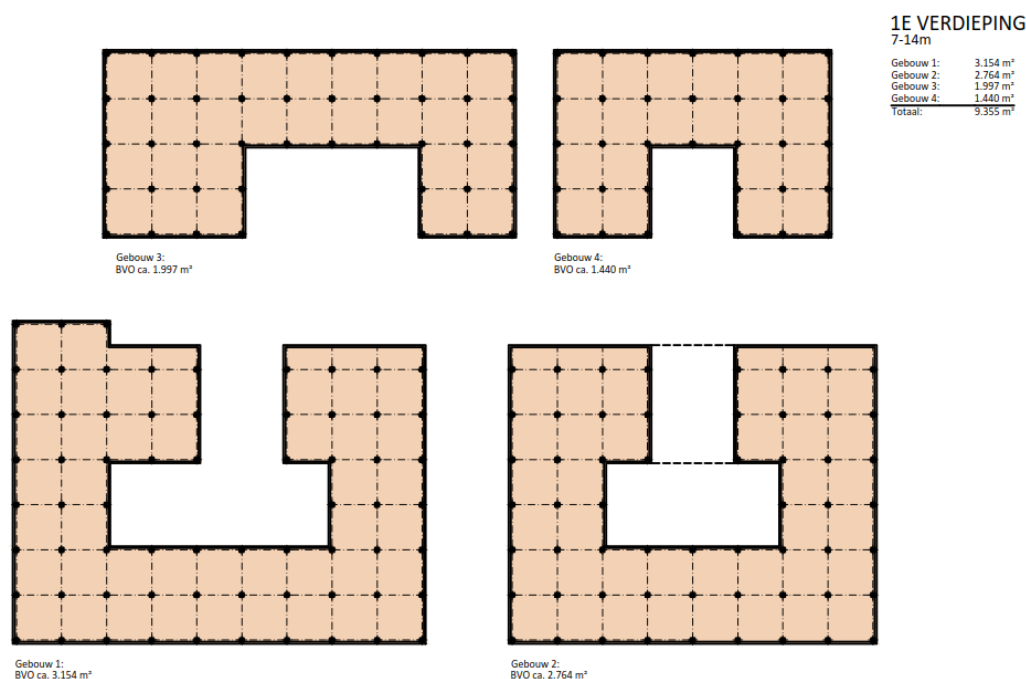
Het plangebied is gelegen tussen de rijksweg A10, de Willem Fenegastraat en de Van Marwijk Kooystraat te Over - Amstel. Ten oosten van het plangebied is de doorgaande ontsluitingsweg de Spaklerweg gelegen. Daarnaast is aan de oostzijde van het plangebied de spoorlijn en verhoogde metrolijn Amsterdam Duivendrecht – Amsterdam Amstel gelegen. De metrolijn loopt eveneens ten noorden van het plangebied.

Voor het aspect externe veiligheid is de A10 en de spoorlijn Duivendrecht – Amstel relevant. Ten aanzien van (wijzigingen in) luchtkwaliteit in de omgeving zijn de Spaklerweg, de Van Marwijk Kooystraat en de afrit S111 relevant te noemen. Ten aanzien van geluid zijn deze wegen eveneens relevant, alsmede de nabijgelegen (metro)spoorlijnen.

2.2 Eerdere beoogde ontwikkeling

In de eerder plannen was de beoogde bebouwing voorzien tot maximaal 45 meter hoogte met 10 bouwlagen van 3,5 meter. Op de ontwikkellocatie waren daartoe 4 vrijstaande gebouwen beoogd. Het gezamenlijk bruto vloeroppervlak was circa 111.728 m², waarvan circa 81.000 m² voor werkgelegenheid. De overige oppervlakte was ten behoeve van (parkeer)kelders. In figuur 1 is de begane grond van de eerder beoogde bebouwing opgenomen.

f1 Bebouwing begane grond eerdere plannen

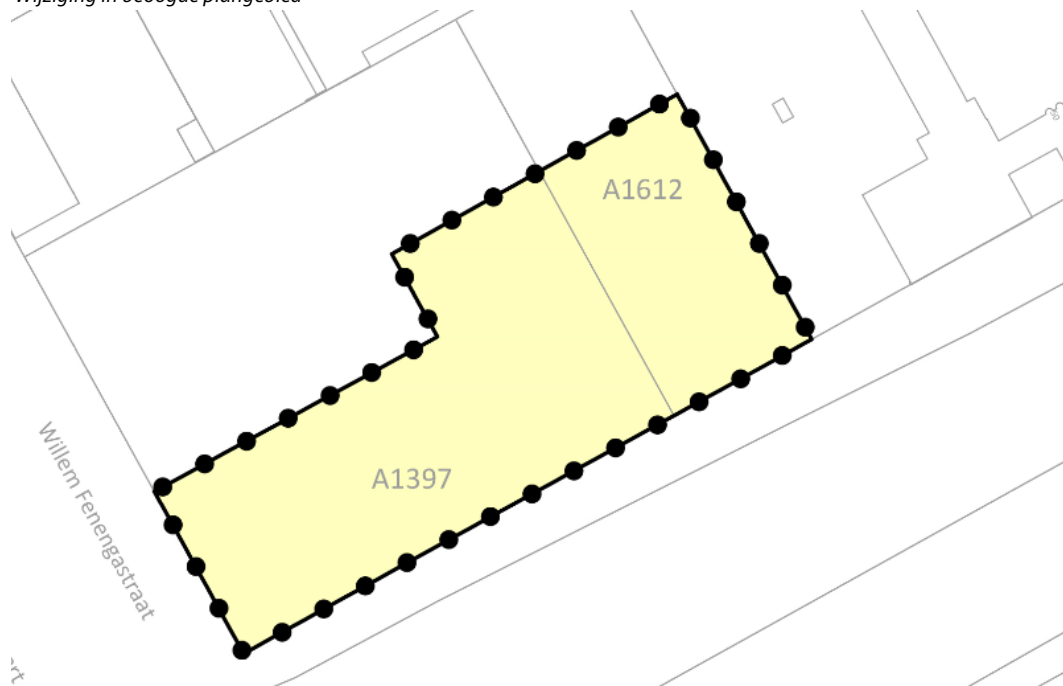


2.3 Wijzigingen beoogde ontwikkeling

De wijzigingen in de plannen omvatten het volgende:

- Het plangebied wordt in oppervlakte gereduceerd, waarbij in tegenstelling tot voorgaande plannen uitsluitend uit wordt gegaan van ontwikkelingen in het zuidoostelijk deel van het gebied (zie figuur 2).
- Het totaal bruto vloeroppervlak van de kantoorbebouwing daalt van circa 81.000 m² naar circa 45.000 m² (zie figuur 3 voor een impressie van de begane grond, het betreft uitsluitend gebouwen A,B en C).
- De afstand van de meest dichtstbijzijnde gevel van de beoogde ontwikkeling tot de A10 blijft gelijk.
- De ontwikkeling omvat in deze fase nog steeds geen woningen.

f2 Wijziging in beoogde plangebied



f3 Wijziging bebouwing begane grond beoogde ontwikkeling



3 Milieuaspecten

3.1 Algemeen

Voor wet en regelgeving in het kader van geluid (Wet geluidhinder, Wgh), luchtkwaliteit (NeR, heden Activiteitenbesluit) en externe veiligheid (Besluit externe veiligheid transportroutes, Bevt), zie rapportage O 16160-2-RA-002. Tevens voorziet deze rapportage voor zover op voorliggende notitie van toepassing in de uitgangspunten behorende bij de berekeningen.

3.2 Luchtkwaliteit

In rapport O 16160-2-RA-002 is de volgende conclusie opgenomen:

- zowel in 2019 als in 2029 is na planrealisatie geen sprake van overschrijding van grenswaarden voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5};
- aangezien de toename van de concentraties van voornoemde stoffen minder bedraagt dan 3% van de grenswaarden is sprake van een 'niet in betekenende mate bijdrage' (NIBM) van het plan;
- de berekende concentraties van de luchtkwaliteitsbepalende stoffen zijn inherent verbonden aan de ligging van het plangebied in een stedelijke omgeving nabij diverse wegen. Deze concentraties zijn echter vrijwel volledig toe te schrijven aan de achtergrondconcentratie ofwel de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Doordat het beoogde BVO in voorliggend onderzoek kleiner is dat in eerdere plannen voorgesteld, zullen de nieuwe plannen geen grotere verkeersgeneratie kennen. Daarnaast zullen de gebouwen op min of meer dezelfde locatie aan de A10 worden gesitueerd. Zodoende kan worden geconcludeerd dat voor de in voorliggende notitie beoogde ontwikkeling eveneens sprake is van een "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdrage en geen overschrijding van de geldende luchtkwaliteitsnormen.

Hiermee is de conclusie uit rapport O 16160-2-RA-002 voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit ongewijzigd en is luchtkwaliteit geen belemmering voor het toestaan van een binnenplanse afwijking.

3.3 Geluid

Met het oog op de wet en regelgeving als genoemd in paragraaf 5.1 van rapport O 16160-2-RA-002 dient slechts beoordeeld te worden of sprake is van een goede ruimtelijke ordening voor wat geluid betreft indien de aanwezigheid van geluidgevoelige bestemmingen dit vereist. Op de ontwikkellocatie is in de hernieuwde plannen eveneens uitsluitend sprake van het bouwen van werkgelegenheden, welke volgens de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemmingen zijn. Derhalve is het aspect geluid geen belemmering voor de binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan.

3.4 Externe veiligheid

Voor het aspect externe veiligheid geldt dat de rekenresultaten onder meer afhankelijk zijn van de aanwezige personen in de beoogde ontwikkeling. Aangezien de beoogde ontwikkeling een verandering van bouwvolumes en een verandering van positionering van bebouwing kent, is een nieuwe berekening uitgevoerd.

3.4.1 Uitgangspunten

Transport gevaarlijke goederen

De uitgangspunten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de snelweg A10 en de spoorlijn Duivendrecht – Amstel zijn ongewijzigd ten opzichte van paragraaf 3.2 uit rapport O 16160-2-RA-002.

Populatiegegevens

Voor de bepaling van het groepsrisico is het noodzakelijk dat de bevolking binnen het invloedsgebied van het spoor geïnventariseerd wordt. Voor de populatiegegevens van de omgeving is gebruik gemaakt van de populatieservice¹. Deze tool is gebaseerd op de basisadministratie en gebouwen (BAG) en aanwezigheidskentallen conform de Hart.

Conform de Handleiding risicoberekeningen transportroutes (Hart) is het grootste invloedsgebied >4000 meter. Derhalve is de populatie opgevraagd binnen een straal van 4 kilometer om het plangebied heen.

De te realiseren gebouwen zullen per 30 vierkante meter bvo een persoon bevatten. De populatiegegevens voor de geplande werkgelegenheden zijn opgenomen in tabel 3.1.

t3.1 Populatie per gebouw

Omschrijving	Totale Oppervlakte (m ²)	Aantal personen(-)
Gebouw A	19786	660
Gebouw B	6854	229
Gebouw C	18250	609

3.4.2 Berekeningen

Conform artikel 14 tweede lid van de Regeling Basisnet dienen berekeningen te worden uitgevoerd met het computerprogramma RBM II versie 2.3 overeenkomstig de Handleiding Risicoanalyse Transport (hierna: HART) versie 1. Voor de berekeningen is voorts conform het Hart een lengte van de routes aangehouden tot 1 kilometer vanaf het plangebied.

De rekenparameters zijn gelijk gehouden aan de parameters als genoemd in paragraaf 3.3 van rapport F 16160-2-RA-002.

¹ <http://populatieservice.demis.nl/#/>

3.4.3 Resultaten en beoordeling

Plaatsgebonden risico: snelweg A10

Het maximale plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar (het plaatsgebonden risicoplaafond) voor de rijksweg A10 volgt uit bijlage II van de Regeling Basisnet en is op 0 meter gemeten vanuit de doorgaande route. De beoogde bebouwing in het plangebied is op meer dan 0 meter van de A10 gelegen (circa 35 meter), hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico zoals opgenomen in het Bevt.

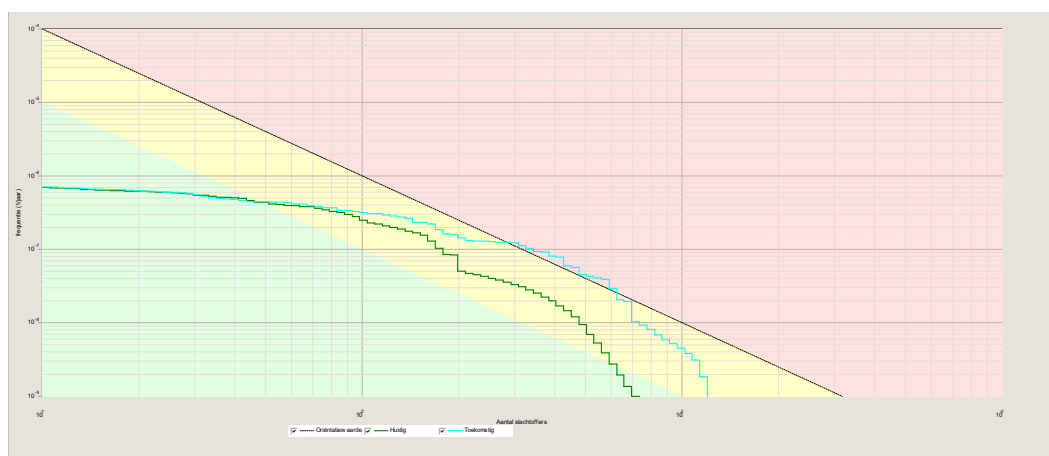
Plaatsgebonden risico: spoorlijn Duivendrecht – Amstel

Het maximale plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar (het plaatsgebonden risicoplaafond) voor het spoortraject Duivendrecht – Amstel volgt uit bijlage II van de Regeling Basisnet en is op 0 meter gemeten vanuit de doorgaande route. De beoogde bebouwing in het plangebied is echter op meer dan 0 meter van het spoortraject Duivendrecht – Amstel gelegen (circa 400 meter), hiermee wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico zoals opgenomen in het Bevt.

Groepsrisico: snelweg A10

In figuur 4 is het groepsrisico weergegeven voor de referentiesituatie en de beoogde ontwikkeling ten gevolge van de snelweg A10. In de figuur is de vigerende situatie weergegeven in het groen, de beoogde ontwikkeling is weergegeven in het blauw. Uit de figuur valt af te leiden dat het groepsrisico toeneemt als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

f4 Berekende fN-curves voor de huidige situatie(groen) en de toekomstige situatie(blauw)



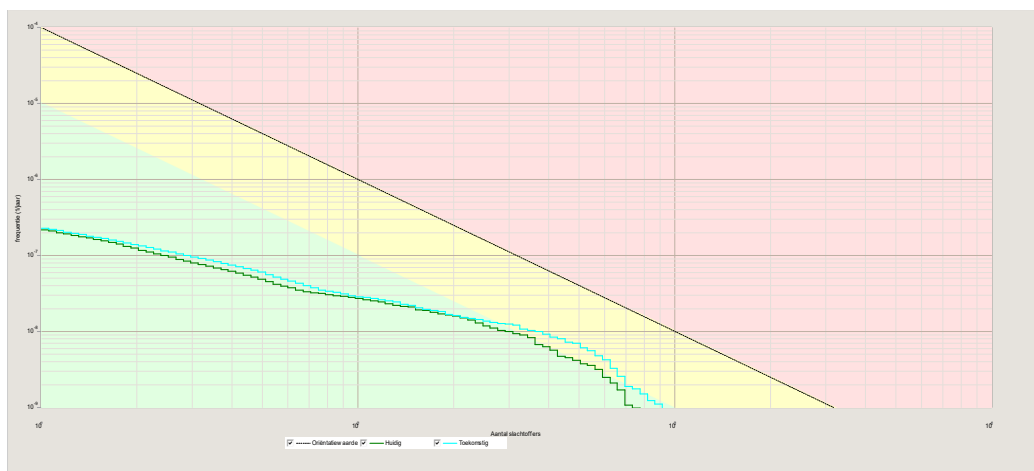
Het berekende groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,36 maal de oriëntatiewaarde en maximaal 530 slachtoffers bij een ongeval met CF3 transport. Het berekende groepsrisico bedraagt in de toekomstige situatie 1,43 maal de oriëntatiewaarde en maximaal 1199 slachtoffers.

Uit figuur 4 volgt verder dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden in de toekomstige situatie. Daarnaast neemt het groepsrisico ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen met meer dan 10% toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat er voor de nieuwe plannen eveneens een verantwoording van het groepsrisico plaats dient te vinden.

Groepsrisico: spoorlijn Duivendrecht – Amstel

In figuur is het groepsrisico weergegeven voor de referentiesituatie en de beoogde ontwikkeling ten gevolge van de spoorlijn Duivendrecht – Amstel. In de figuur is de vigerende situatie weergegeven in het groen, de beoogde ontwikkeling is weergegeven in het blauw. Uit de figuur valt af te leiden dat het groepsrisico beperkt toeneemt als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

f5 Berekende fN-curves voor de huidige situatie(groen) en de toekomstige situatie(blauw)



Het berekende groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,11 maal de oriëntatiewaarde en maximaal 735 slachtoffers. Het berekende groepsrisico bedraagt in de toekomstige situatie 0,18 maal de oriëntatiewaarde en maximaal 913 slachtoffers.

Uit figuur 4 volgt verder dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden in de toekomstige situatie. Het groepsrisico ten gevolge van de beoogde ontwikkeling neemt echter toe met meer dan 10% ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat er een verantwoording van het groepsrisico behoeft plaats te vinden.

3.4.4 Verantwoording groepsrisico

In vergelijking met voorgaande rapportage is met name het groepsrisico voor de snelweg A10 sterk verminderd, echter is nog steeds sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde alsmede een stijging van het groepsrisico van > 10 %, derhalve dient verantwoording van het groepsrisico te geschieden. Aangezien de eerdere plannen en de plannen in voorliggend onderzoek nagenoeg gelijk zijn, wordt voor de verantwoording groepsrisico verwezen naar rapportage O 16160-2-RA-002.

4 Conclusie

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

Externe veiligheid

Op basis van de in voorliggende rapportage uitgevoerde QRA voor de nieuwe plannen kan het volgende worden geconcludeerd dat:

- Het plangebied is gelegen buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico conform het Bevt wordt voldaan.
- Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg neemt respectievelijk toe van 0,11 naar 0,18 maal de oriëntatiewaarde en van 0,36 naar 1,43 maal de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde wordt door het groepsrisico ten gevolge van de weg overschreden. In het geval van het spoor wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden, maar is de toename ten opzichte van de huidige situatie meer dan 10%. De toename van het groepsrisico dient in beide situaties verantwoord te worden.
- Een verantwoording van het groepsrisico is op basis van bij het bestemmingsplan uitgevoerde verantwoording groepsrisico in rapportage O 16160-2-RA-002 opgenomen. De fysieke en organisatorische (principe) maatregelen die getroffen kunnen worden, zijne eveneens in genoemde rapportage toegelicht.

De uiteindelijke beoordeling van mogelijk te treffen maatregelen en de uitgevoerde verantwoording van het groepsrisico is primair een verantwoordelijkheid van het bevoegde gezag.

Luchtkwaliteit

Op basis van het in rapportage O 16160-2-RA-001 uitgevoerde onderzoek kon worden geconcludeerd dat voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat na realisatie van die ontwikkeling sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In voorliggend onderzoek is sprake van een kleiner BVO, waarmee een lagere verkeersgeneratie te verwachten is. De conclusie uit voorgaande rapportage kan daarmee gehandhaafd blijven.

Geluid

Aangezien ter plaatse van het plangebied geen woningen zijn voorzien, is toetsing aan een goed- woon en leefklimaat niet aan de orde. De beoogde werkgelegenheden worden immers conform artikel 1 van de Wet geluidhinder niet gezien als geluidgevoelige bestemming.

Dit rapport bevat 12 pagina's.

Zoetermeer,

