Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan TAM-Omgevingsplan H22G De Nieuwe Meervaart

Ontwerp

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan TAM-omgevingsplan H22G de Nieuwe Meervaart

Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling, gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.F2407OPGST-OW01
Datum print	5 November 2025
Planstatus	ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel wijziging omgevingsplan	8
1.3	Bevoegdheden	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Het plangebied**	**11**
2.1	Ligging en begrenzing besluitgebied	11
2.2	Historie van het besluitgebied	13
2.3	Beschrijving huidige situatie besluitgebied	22
2.4	Geldend juridisch planologisch kader	26
Hoofdstuk 3	**Beleid en regelgeving**	**29**
3.1	Rijksbeleid	29
3.2	Provinciaal beleid	32
3.3	Regionaal beleid - Metropoolregio	37
3.4	Gemeentelijk beleid - Stedelijke kaders	37
Hoofdstuk 4	**Het ruimtelijk kader**	**43**
4.1	Ruimtelijk functionele aspecten	43
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	44
Hoofdstuk 5	**Milieueffectrapportage**	**53**
5.1	Wetgeving	53
5.2	MER / MER beoordeling	54
5.3	MER-beoordelingsbesluit	62
Hoofdstuk 6	**Verkeer en Vervoer**	**63**
6.1	Verkeersveiligheid	63
6.2	Bereikbaarheid auto, OV en fiets	63
6.3	Parkeren	78
Hoofdstuk 7	**Geluid**	**89**
7.1	Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen	89
7.2	Geluid vanwege milieubelastende activiteiten	89
7.3	Geluid vanwege luchtvaart	90
Hoofdstuk 8	**Bedrijven en Milieuzonering**	**91**
8.1	Algemeen	91
8.2	Onderzoek	91
Hoofdstuk 9	**Luchtkwaliteit**	**99**
9.1	Regelgeving en beleid	99
Hoofdstuk 10	**Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)**	**103**
10.1	Algemeen	103

10.2	Regelgeving	104
10.3	Gemeentelijk beleid	104
10.4	Besluitgebied	105
Hoofdstuk 11	**Bodem en ondergrond**	**107**
11.1	Bodemkwaliteit	107
11.2	Niet gesprongen explosieven	111
Hoofdstuk 12	**Water**	**113**
12.1	Beleid en regelgeving	113
12.2	Besluitgebied	117
Hoofdstuk 13	**Ecologie**	**129**
13.1	Beleid en regelgeving	129
13.2	Ecologie in het besluitgebied	135
13.3	Stikstofdepositie	147
Hoofdstuk 14	**Cultuurhistorie en archeologie**	**153**
14.1	Wet- en regelgeving - algemeen	153
14.2	Te beoordelen aspecten	156
14.3	Besluitgebied	157
Hoofdstuk 15	**Duurzaamheid en klimaatadaptatie**	**161**
15.1	Algemeen	161
15.2	Wet- en regelgeving en beleid	162
15.3	Besluitgebied	164
Hoofdstuk 16	**Juridische toelichting**	**167**
16.1	Algemeen	167
16.2	Toelichting op de regels TAM-omgevingsplan H22G Nieuwe Meervaart	167
Hoofdstuk 17	**Uitvoerbaarheid**	**169**
17.1	Eigendomsverhouding en gemeentelijke grondexploitatie	169
17.2	Kostenverhaal	169
17.3	Nadeelcompensatie	169
17.4	Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid	170

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Meervaart, hét theater en congrescentrum en een culturele ontmoetingsplaats in Amsterdam Nieuw-West is uit zijn jasje gegroeid. Op de huidige locatie is te weinig ruimte voor uitbreiding en om de culturele voorzieningen in het groeiende stadsdeel Nieuw-West te versterken. Het gebouw voldoet ook niet meer aan de huidige technische eisen.

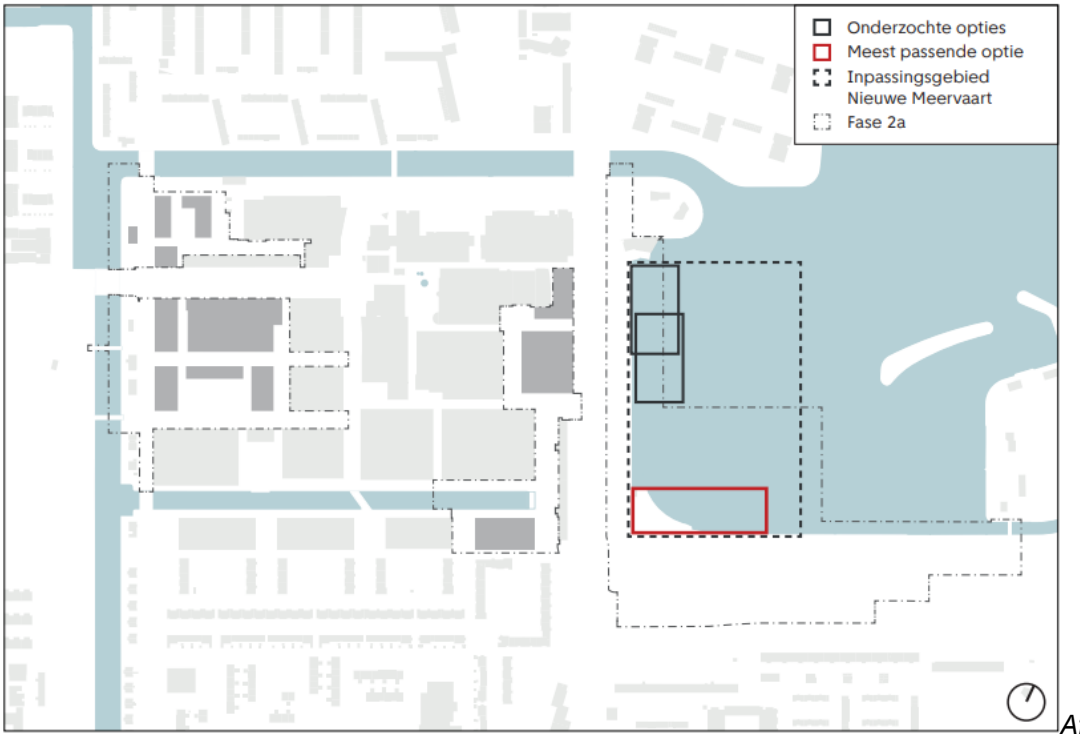
Het besluitvormingstraject voor de nieuwe Meervaart omvatte diverse fasen.

In 2005 is het Vernieuwingsplan voor het Osdorperplein en omgeving vastgesteld. Dit vernieuwingsplan is in 2014 herzien middels het Herziening Vernieuwingsplan Osdorpplein 2013. Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, is de (door)ontwikkeling van Osdorpplein stadsdeelcentrum tot stedelijk centrum bekrachtigd.

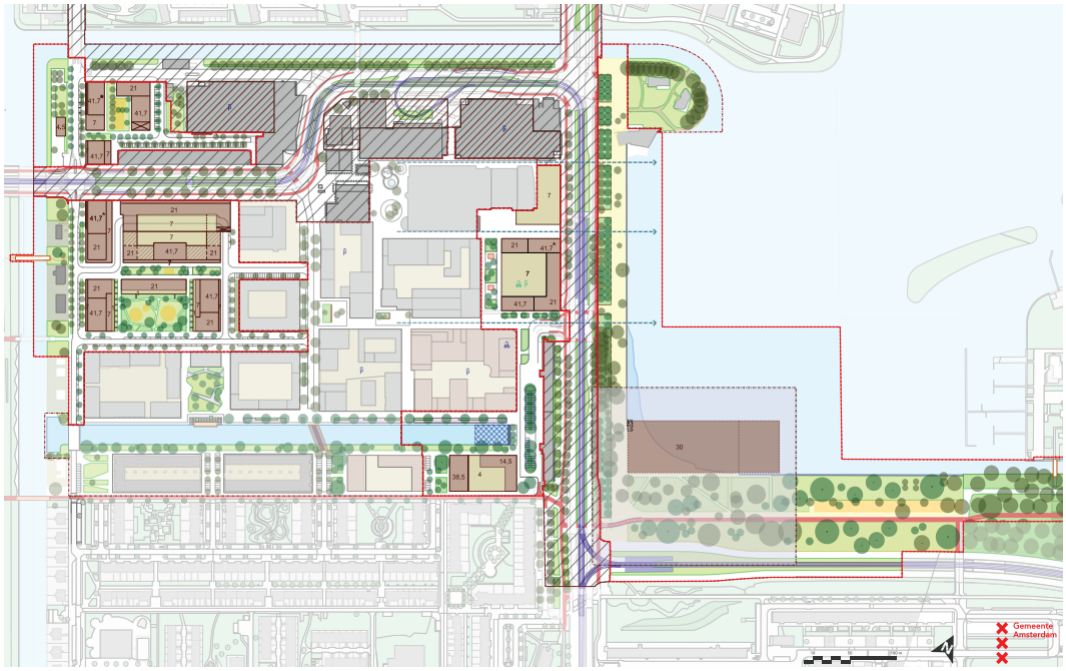
In juli 202 heeft de gemeenteraad besloten een nieuw theater te bouwen. De locatie van De Nieuwe Meervaart is op 16 juli 2021 opnieuw behandeld in de gemeenteraad. Op 11 oktober 2022 heeft het college de concept investeringsnota Stadscentrum Osdorpplein fase 2 vrijgegeven voor inspraak.

In maart 2024 is door de gemeenteraad ingestemd met het investeringsbesluit Stadscentrum Osdorpplein fase 2a met daarin de keuze voor optie Zuid voor de Nieuwe Meervaart.

Hierbij is als locatie de zuidwestoever van de Sloterplas bepaald, de zogenaamde waterlocatie. Na onderzoek en inspraak blijkt optie Zuid de meest passende locatie voor het nieuwe theatergebouw (meest passende optie in onderstaande afbeelding).



Afbeelding 1: onderzochte opties Nieuwe Meervaart met meest passende optie Zuid (bron: gemeente Amsterdam)



Afbeelding 2: plankaart Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2a (bron: gemeente Amsterdam)

De ontwikkeling van de Nieuw Meervaart op optie Zuid past echter niet binnen de kaders van het omgevingsplan gemeente Amsterdam (voorheen bestemmingsplan). Om medewerking te kunnen verlenen is een wijziging van het omgevingsplan nodig. Dit document voorziet hierin.

1.2 Doel wijziging omgevingsplan

Met voorliggende wijziging van het omgevingsplan gemeente Amsterdam wordt het mogelijk maken van de Nieuwe Meervaart op de nieuwe locatie nagestreefd.

1.3 Bevoegdheden

Op grond van de Omgevingswet wordt het omgevingsplan door de raad gewijzigd. De raad kan deze bevoegdheid delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Daar is in deze situatie geen sprake van.
Het besluitgebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Nieuw-West.

De Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 verdeelt de taken (bijlage 2) en bevoegdheden (bijlage 3) tussen de centrale stad en stadsdelen (en het stadsgebied Weesp).
Het plangebied is op de kaart in bijlage A behorende bij de Verordening niet aangewezen als stedelijk gebied of project. Daarom ligt de voorbereiding van de wijziging van het omgevingsplan tot aan de vrijgave van het ontwerpbesluit tot wijziging van het omgevingsplan bij het dagelijks bestuur. Vanaf het besluit tot terinzagelegging van de ontwerpwijziging van het omgevingsplan tot aan de besluitvorming door de gemeenteraad ligt de voorbereiding bij de centrale stad.

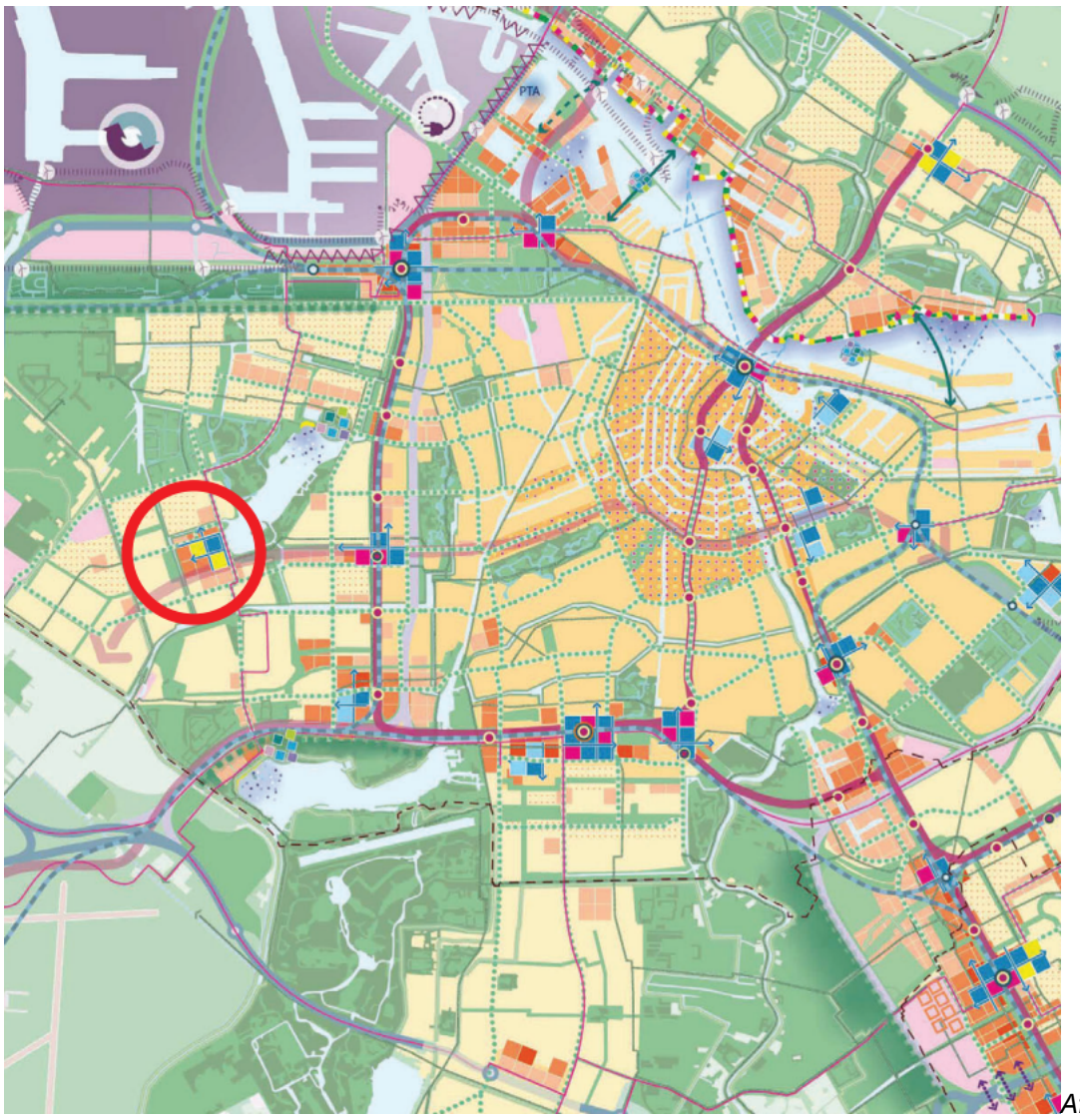
1.4 Leeswijzer

Na dit hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder meer ingegaan op de ligging en begrenzing van het besluitgebied. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijke (planologische en stedenbouwkundige kader) toegelicht. In hoofdstuk 5 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid (inclusief participatie).

Hoofdstuk 2 Het plangebied

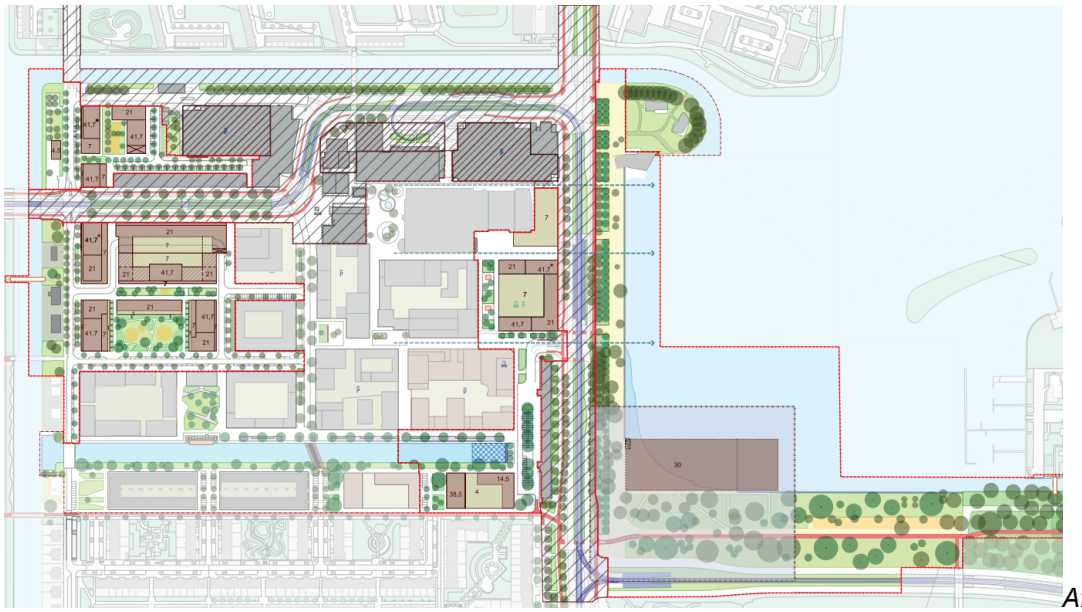
2.1 Ligging en begrenzing besluitgebied

De locatie van de Nieuwe Meervaart bevindt zich in de randzone van Stadscentrum Osdorpplein (rood omcirkeld in onderstaande afbeelding) in de oever van de Sloterplas.



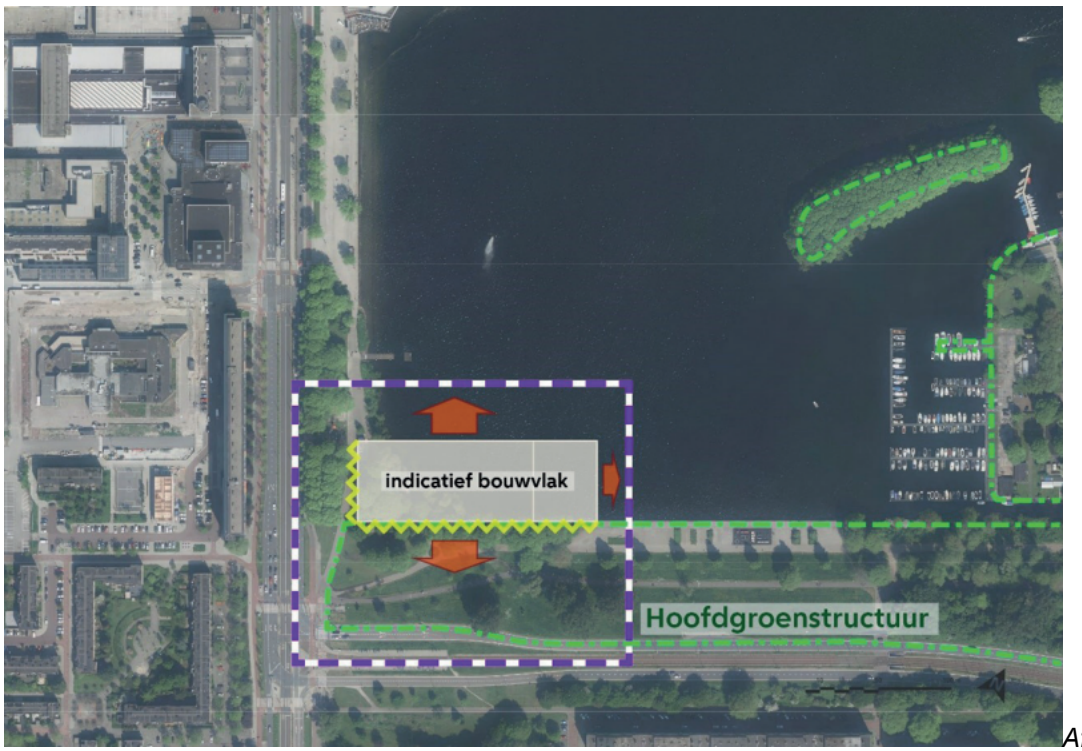
Afbeelding 3: ligging Stadscentrum Osdorp (bron: gemeente Amsterdam)

Het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart komt in de zuidwesthoek van de Sloterplas op de hoek Lelylaan met Meer en Vaart (het inpassingsgebied komt tot de middenberm Lelylaan en tot de rijbaan Meer en Vaart) zoals aangegeven op onderstaande afbeeldingen. Dit betekent dat het gebouw en ook de ontsluitingsaspecten ergens in dit inpassingsgebied dienen te komen.



Afbeelding 4: Plankaart Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorperplein fase 2a, met indicatieve footprint Nieuwe Meervaart (in bruin) en het inpassingsgebied voor de Nieuwe Meervaart (de rechthoek met bruine stippellijn in zuidwesthoek Sloterplas en oever tot aan kruising Cornelis Lelylaan en Meer en Vaart (bron: gemeente Amsterdam)

Onderstaande afbeelding geeft de begrenzing van het inpassingsgebied weer.



Afbeelding 5: begrenzing inpassingsgebied Nieuwe Meervaart (bron: gemeente Amsterdam)

De paarse lijn in afbeelding 5 is het inpassingsgebied, de gele zigzaglijnen duiden de zijden aan waar

de ontsluiting kan komen en de rode pijlen geven de schuifruimte van het gebouw weer. De groene stippellijn s de begrenzing van de Hoofdgroenstructuur (2011).

Besluitgebied

Het besluitgebied omvat het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart uit het Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2a, evenals de gronden rondom de horecabestemming, iets ten noorden van het inpassingsgebied. Voor de exacte ligging van het besluitgebied wordt verwezen naar de geometrie/ verbeelding.

2.2 Historie van het besluitgebied

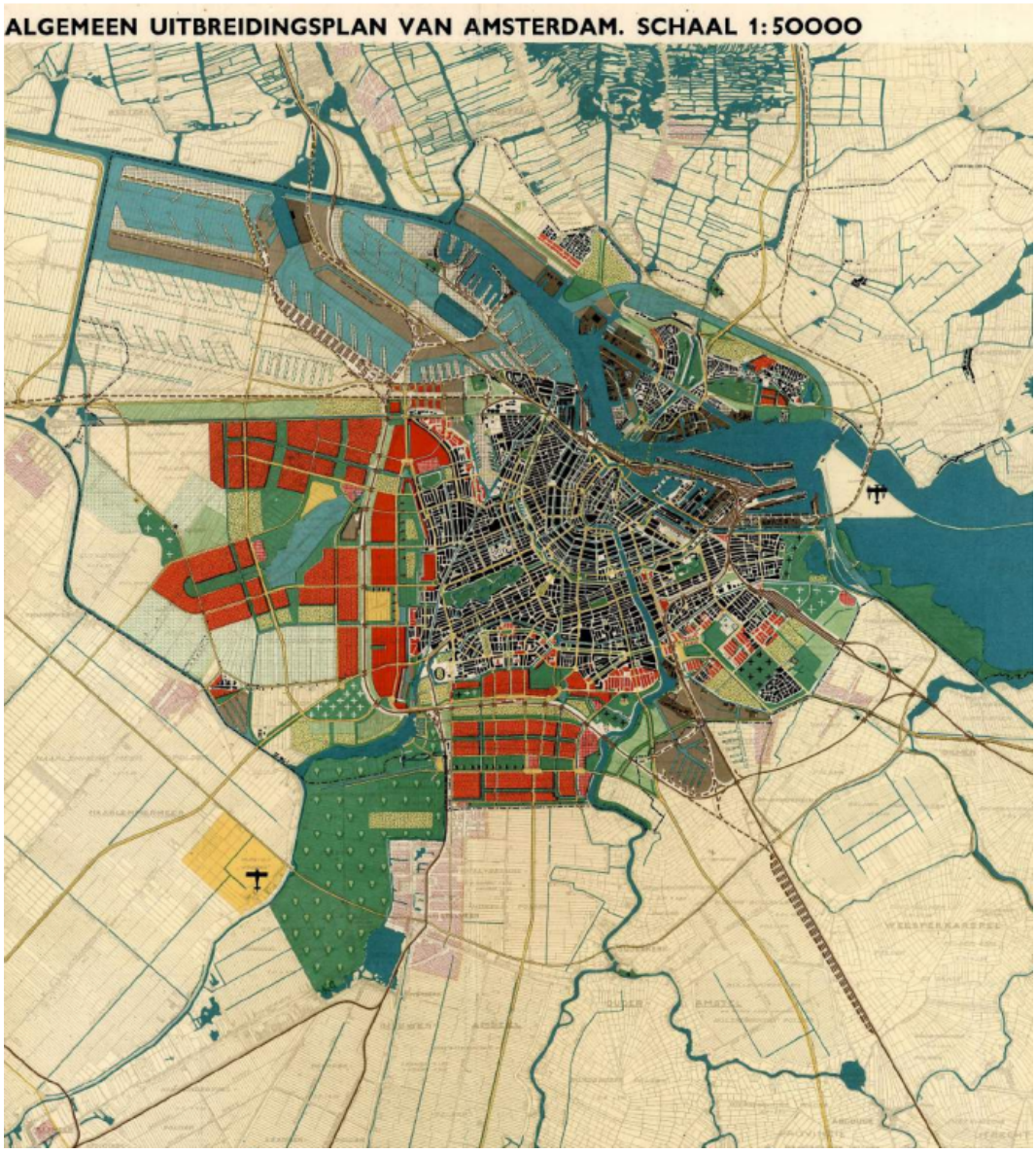
Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP)

Het besluitgebied maakt onderdeel uit van de Westelijke Tuinsteden die volgens de stedenbouwkundige principes van het Algemeen UitbreidingsPlan van Amsterdam (AUP) zijn gerealiseerd. Het Algemeen UitbreidingsPlan van Amsterdam was een rechtstreeks gevolg van de grote annexatie van 1921, waarbij het grondgebied van Amsterdam vrijwel werd verviervoudigd. De stad kampte toentertijd met een chronisch ruimtegebrek en een chaotische stadsrand. Het maken van een allesomvattend uitbreidingsplan was daarom noodzakelijk. Onder leiding van C. van Eesteren werd een stedenbouwkundig Plan in Hoofdzaken gemaakt, waarin ruimte werd gelaten voor nadere uitwerking. Het AUP was in 1935 gereed, maar is grotendeels na de Tweede Wereldoorlog uitgevoerd.

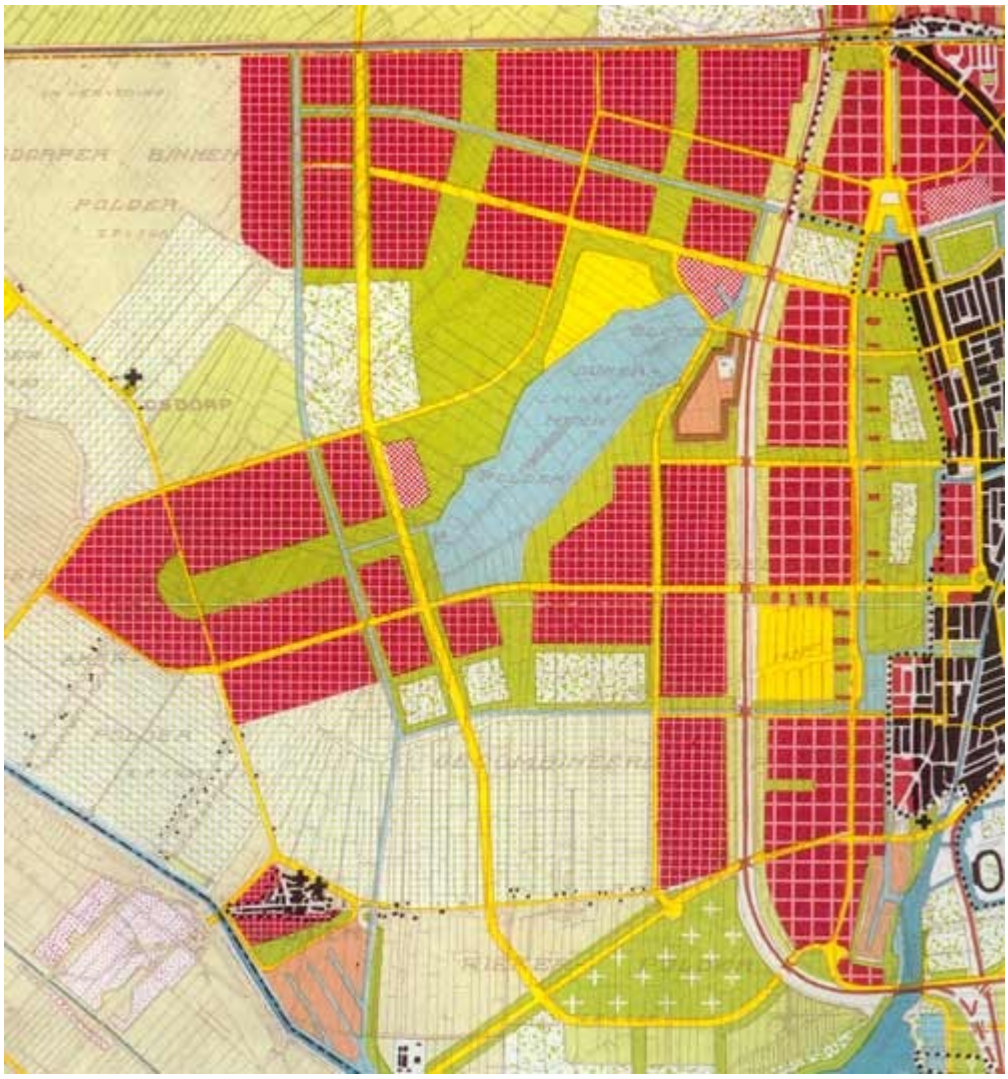
Het plan introduceerde voor Amsterdam het vingerstadmodel waarbij het groen via groene scheggen tot diep in het stedelijk gebied doordringt. Nieuw-West kent één kleine (De Bretten) en twee grote (Sloterplas en Amsterdamse Bos / Nieuwe Meer) groene scheggen. Binnen het plan werd een viertal stedelijke functies benoemd, die een eigen plek dienden te krijgen: wonen, werken, ontspanning en verkeer. Het werken diende zich te concentreren in de bestaande binnenstad (City) en het aan te leggen Westelijk Havengebied. De voornaamste nieuwe woongebieden werden gepland in het westen (Nieuw-West) en zuiden (Buitenveldert). Recreatie zou tussen de woon- en werkgebieden kunnen plaatsvinden, in parken en groenstroken.

In 1950 werd de 'Partiële herziening van het westelijke gedeelte van het AUP' vastgesteld, het plangebied omvatte het gedeelte tussen Tuinstad Slotermeer en de Nieuwe Meer. Op basis van deze partiële herziening maakte men twee voorontwerpen, die gezien kunnen worden als nadere uitwerking van de 'Partiële herziening van het westelijke gedeelte van het AUP'.

Uitgangspunt bij het ontwerpen van de wijken was de toetreding van lucht, licht en ruimte. Het gevolg zijn planmatige wijken met een sterke nadruk op de stedenbouwkundige structuur. Wegen, water en groen vormen een doorgaande openbare ruimte. De gebouwen worden daar zorgvuldig in geplaatst in een veelal open verkaveling: een combinatie van laag-, middelhoog- en hoogbouw waarbij het groen om de bebouwing heen 'vloeit'. Inmiddels worden steeds meer delen van de oorspronkelijke bebouwing vervangen door bebouwing in een hogere dichtheid. Belangrijk daarbij is dat de nieuwe bouwlocaties zich in grote lijnen voegen naar de stedenbouwkundige AUP karakteristiek. Dit geldt in mindere mate voor de architectuur. Gezocht wordt naar een hedendaagse interpretatie van de principes van het AUP die voldoen aan de wensen en eisen van nu.



Afbeelding 6: Plan in hoofdzaken, Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 1934



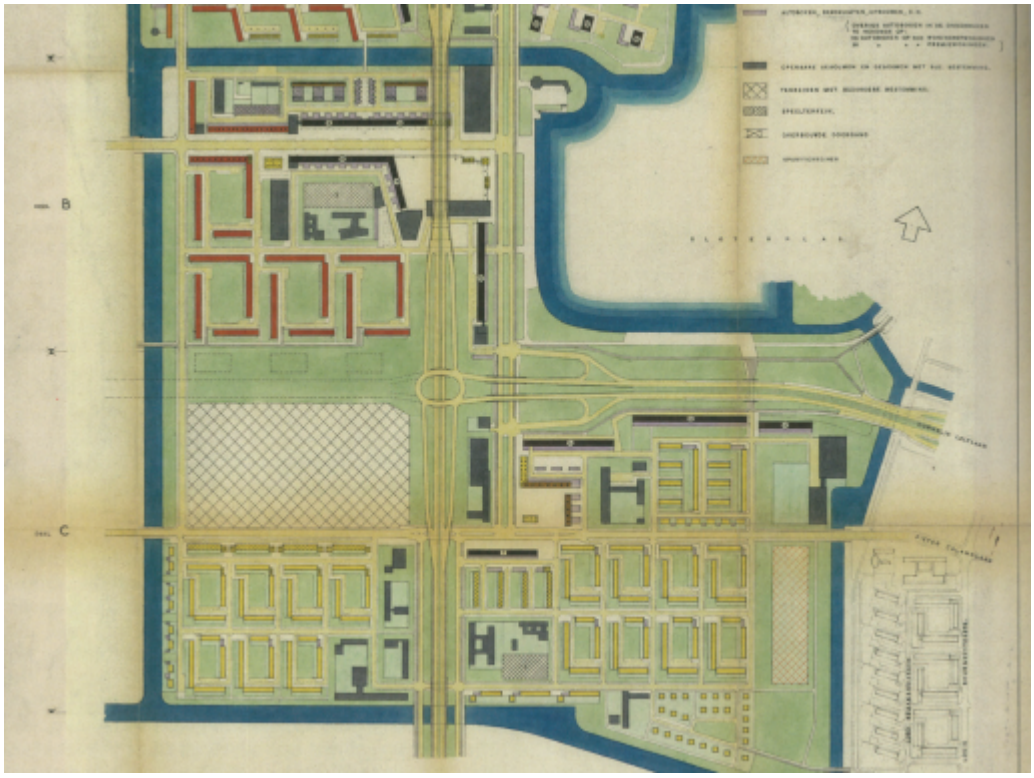
Afbeelding 7: kaart AUP (bron: gemeente Amsterdam)

Osdorpplein in het AUP

Het Algemeen Uitbreidingsplan voorzag een centrum met overwegend wonen in strokenbouw. Langs een centrale as, de Tussen Meer, waren winkels voorzien. Structurerend element was het groen, dat als een doorlopende tapijt onder de strokenbouw lag. Doordat strokenbouw zowel voor- als achterkanten heeft, kreeg het groen een semi-openbare functie.

Het Osdorpplein was omringd door twee grote autowegen. In de verdere planuitwerking was een viaduct en ventweg parallel aan de Sloterplas voorzien. Zo kon het doorgaande verkeer worden gescheiden van het bestemmingsverkeer. De autoluwe Meer en Vaart zou een makkelijke oversteek tussen Osdorpplein en Sloterplas mogelijk maken.

Het viaduct en ventweg zijn er echter nooit gekomen. Hierdoor bleef de Meer en Vaart een verkeersader voor doorgaand verkeer. Het uitblijven van aantrekkelijke functies in de plint aan Meer en Vaart, heeft de verbinding tussen Osdorpplein en de Sloterplas verder verzwakt.



Afbeelding 8: kaart uitwerking Osdorp (bron: gemeente Amsterdam)

Ontwikkeling Osdorpplein

De eerste paal van de ontwikkeling in Osdorp werd geslagen in 1957. Niet lang daarna werden de eerste woningen in gebruik genomen en de winkels langs Tussen Meer opgeleverd. De Tussen Meer zou oorspronkelijk doorlopen tot aan de Sloterplas, en de winkelstraat met de plas verbinden. Voortschrijdende inzichten over winkelen hebben de plannenmakers er toe gebracht om, naar modern Amerikaans voorbeeld, een shopping mall te introduceren. De Tussen Meer werd ingekort en verbonden met het nieuwe winkelcentrum. De rechtstreekse verbinding van Tussen Meer met de Sloterplas verdween.

Het winkelcentrum Osdorpplein werd in 1964 geopend. Het Osdorpplein – oorspronkelijk bedoeld als een koopcentrum op wijkniveau – transformeert geleidelijk naar een centrum voor het hele stadsdeel. Eerst waren er vooral winkels, later werd dit aangevuld met andere voorzieningen, zoals de Meervaart.

De Meervaart

De komst van de Meervaart markeert een volgende fase van het Osdorpplein, zo niet een trendbreuk: van winkelcentrum voor Osdorp naar een voorzichtige aanzet tot een centrum met een breder bereik. In de jaren zeventig stelde de toenmalige minister van cultuur, Marga Klompé, in vier steden in Nederland geld beschikbaar voor een publieke voorziening; het zogenoemde zes miljoen potje. Voor de Westelijke Tuinsteden werd gedacht aan een overdekte ijsbaan of een cultuurcentrum. Aan bewoners werd gevraagd waar hun voorkeur naar uitging. In overgrote meerderheid werd gekozen voor een cultuurcentrum. Bewoners hoefden niet langer naar de binnenstad om naar cultuur te gaan, zoals destijds de algemene gang van zaken was. Met een keuze voor een cultuurcentrum in de Westelijke Tuinsteden werd daar verandering in gebracht. De grote maatschappelijke betrokkenheid bij de

Meervaart bleek ook na de opening van het gebouw in 1977. In de eerste jaren hielpen veel vrijwilligers mee. Sindsdien is de Meervaart uitgegroeid tot een theater en congrescentrum, maar ook een makersplek met plek voor talentontwikkeling. Rond 1990 bleek het gebouw niet meer te voldoen aan de kwaliteitseisen en gebruikswensen. In 1998 werd het gebouw bijna tot het skelet gestript en verbouwd.

In de huidige situatie is de Meervaart een eigentijds grootstedelijk theater waar publiek en makers met uiteenlopende achtergronden, smaakvoorkeuren en ambities met elkaar in contact komen. De Meervaart verbindt de buurt, de stad en de wijdere wereld met elkaar. Dit doet zij als podium, als broedkamer van talent, als centrum voor vrijetijdsbesteding, als plek voor sociaal-artistieke projecten en als kenniscentrum voor grootstedelijke podiumkunst. Daarnaast trekt haar locatie externe partijen aan die een congres of evenement organiseren. Zij zien een meerwaarde in de artistiek-maatschappelijke context van het theater. De interactie van deze activiteiten maakt de Meervaart tot een cultureel knooppunt dat geworteld is in het hart van Amsterdam Nieuw-West.

In 1999 werd de Meervaart grondig verbouwd, waarbij het oorspronkelijke gebouw tot op het skelet werd gestript. Er werden nieuwe zalen, vergaderruimten en een toneeltoren toegevoegd. Het complex heeft nu een grote zaal met 800 plaatsen (de rode zaal) en een kleinere zaal met 250 plaatsen (de blauwe zaal), die beide zowel voor voorstellingen als congressen kunnen worden gebruikt. Daarnaast is er nog een aantal vergaderzalen.

Meervaart kent drie kerntakken: 1. Theater, 2. Educatie & Talentontwikkeling (Meervaart Jong (voorheen 4West) en Meervaart Studio (voorheen Studio West)) en 3. (Niet-)Culturele Verhuur.

Tegenwoordig bestaat de programmering uit ca. 350 voorstellingen per jaar: cabaret, muziek, toneel, show, wereldmuziek, dans, jeugd- en familievoorstellingen. Jaarlijks worden er ca. 150 congressen in de Meervaart gehouden

Sloterplas en Sloterpark

AUP Amsterdam

In 1934 is het AUP Amsterdam vastgesteld met hierin als grootste stadsuitbreiding de Westelijke Tuinsteden. In het hart van deze nieuwe wijk is de droogmakerij Slotermeerpolder omgevormd tot grootschalige recreatieplas met parken op de flanken. Centraal gelegen in de stadsuitbreiding Nieuw-West.

De aanleg van het park en de plas en daarmee de zorgvuldige landschappelijke inpassing van een bestaande polder is een visionaire en radicale ontwerpbeslissing én de waardering van het belang van een collectieve recreatieve voorziening. Dit is een ontwerphouding die ook bij komende deeluitwerkingen (zoals een nieuwe Meervaart) navolging verdient.

Een belangrijk kenmerk van de stedenbouw uit deze tijd is de ruime opzet van de woonwijken met grote aandacht voor de groenvoorziening. Parken en open ruimten zouden een gunstige invloed moeten uitoefenen op de volksgezondheid. Deze goede invloed van groene omgeving werd in het AUP ook verklaard doordat de bevolking er gebruik van maakte om er te wandelen, spelen of een bepaalde sport te beoefenen. Een verblijf in het park werkte als een contrast op de druk van het stadsleven en was voor de bezoeker een middel om daarvan te herstellen.

Het Sloterpark is niet in één keer ontworpen en aangelegd maar bestaat uit verschillende parkconcepten, sferen en ontwerpfilosofieën. Romantisch tegenover functioneel, een Engelse landschapsstijl naast een modernistische. De aanleg van het park zelf voltrekt zich over een tijdspanne van 30 jaar. Het meest westelijke deel is pas in 1980 voltooid. Toch is in alle gevallen de inrichting

gericht op eenduidig en overzichtelijk recreatief gebruik.

Sinds de aanleg is de bevolkingsopbouw van Nieuw-West en de ringzone pluriformer geworden en is de bevolking gegroeid. Hierdoor, zijn de wensen voor het gebruik veel diverser geworden en is de gebruiksintensiteit toegenomen.

Stedelijke koppen en landschappelijke flanken

In het AUP kregen de noord- en zuidoever een stedelijk karakter, benadrukt door zichtbaar en strategisch geplaatste hoogbouw. Contrasterend hebben de oost- en westoever een landschappelijk karakter door een schakeling van open ruimtes; een afwisseling van beplanting met open speelweides, reliëf en gebogen maar strakke lijnvorming in de beplanting en oevers.

De stedelijke koppen zijn ten opzichte van elkaar gedraaid. Hierdoor, en door zorgvuldig geplaatste eilanden is het einde van de plas niet zichtbaar en lijkt het water door te stromen als bij een brede meanderende rivier. Dit effect, samen met de vormgeving van het parkgebied zorgen voor een coulisselandschap dat de illusie wekt van een wijds landschap.

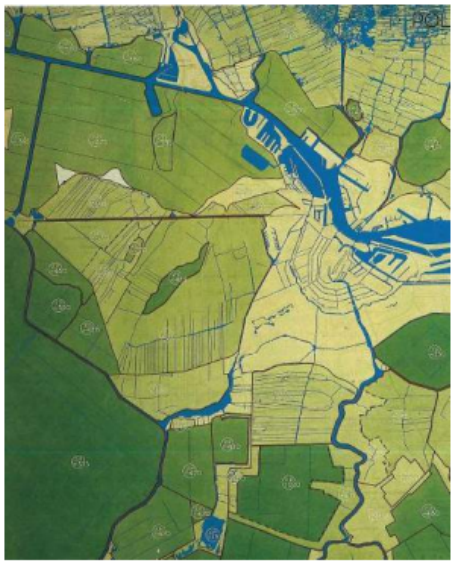
De noordelijke stedelijke kop is in samenhang ontworpen en uitgevoerd. Landschap, openbare ruimte, civiel techniek, architectuur en meubilair vormen een ensemble. Ook een latere toevoeging als het Van Eesteren paviljoen voegt zich in deze balans en versterkt de ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit doordat het samen met het Schip de promenade opspant en het scharnierpunt naar de jachthaven markeert.

Het omvattende ontwerp van de noordelijke kop is voor de zuidelijke kop nooit gemaakt. Functionele uitgangspunten en ruimtelijke vertaling zijn na vaststelling van het AUP een aantal malen gewijzigd. Toch zijn een aantal ruimtelijke uitgangspunten helder:

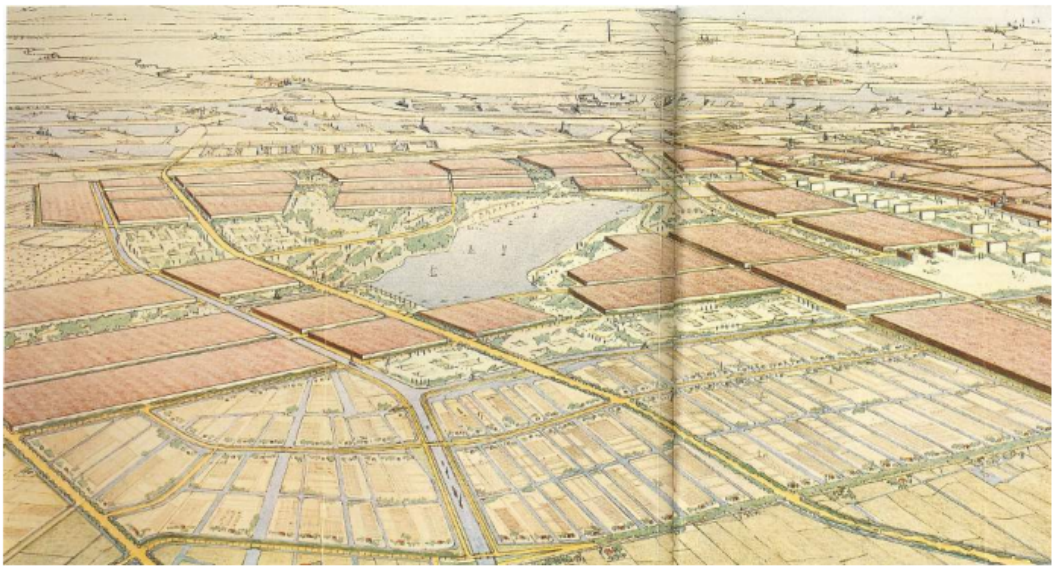
- De zuidkop van de plas, bepaald door de zuidwestbaai, het horeca eiland, Torenwijk en het watersporteiland, heeft een herkenbare en passende maat en verhoudingen die in stand moeten blijven.
- De zuidwestbaai en kade is een omlijsting van de plas die als ruimtelijke eenheid een, tot nu toe uitgebleven, architectonische uitwerking verdient die zich kan meten met de kwaliteit van de noordoever.
- Een groene openbare ruimte omzoomt ook hier de plas. Continue monumentale bomenrijen of –groepen flankeren de lange stedelijke lijnen Lelylaan en Meer en Vaart en plaatsen het stedelijk silhouet van de bouwvelden aan deze stedelijke kop in de tweede lijn.
- De zuidwestbaai ligt in de luwte. De overgang land-water is hier gelijkmatiger dan aan de noordzijde en nodigt uit tot interactie, ruimtelijk en functioneel. Een brede architectonische omlijsting is hier passend in plaats van een kademuur: een promenade waar openbare ruimte, civiel techniek, architectuur en meubilair een ensemble vormen.
- Aan de noordkop landt de Jan Evertsenstraat direct bij het eerste contact met de Sloterplas en vertakt zich in noord- en oostoever. Dit moment wordt architectonisch gemarkeerd met het Schip van Slebos uit 1961, het Paviljoen Oostoever. Aan de zuidzijde biedt de opgetilde Lelylaan vanaf de verdraaiing eerst zicht op water, maar is het moment van aankomst uitgesteld tot de kruising met de Meer en Vaart. Analoog aan de noordkop is een architectonische markering op of aan de oever van de Sloterplas hier passend.



Analsyekaart: stedelijke koppen versus landschappelijke vlanken (bestaande situatie).



Amsterdam, overzicht van de poldergrenzen binnen en buiten de gemeente, 1934.



Algemeen Uitbreidingsplan, westelijk stadsdeel gezien vanuit het zuidwesten, perspectief in vogelvlucht.

Noordoever

Kenmerkend voor de noordoever zijn de drie grote galerijflats, georiënteerd op de lengterichting van de plas. Deze flats zijn vanaf veel plekken rondom de plas beeldbepalend.

Bij deze gebouwen is in de jaren ‘30 een monumentaal vormgegeven boulevard ontworpen. Amsterdam heeft zich laten inspireren door twee Duitse volksparken, de Maschsee in Hannover en het Stadtpark in Hamburg (uit de jaren ‘20). De reden voor dit grootse gebaar was de verwachting dat aan de noordzijde de meeste bezoekers uit de binnenstad (via de Jan Evertsenstraat) het Sloterpark zouden bereiken. Het monumentale karakter wordt bereikt door de toepassing van zes rijen bomen, een 3,5 meter hoge gemetselde bastionvormige kademuur, een brede wandelboulevard langs het water en grote granieten blokken om overgangen in bijvoorbeeld maaiveldhoogte te markeren.

Aan de noordoever vormen stedenbouw, architectuur, landschapsarchitectuur en openbare ruimte een

samenhangende ruimtelijke compositie. Dat wordt breed herkend en erkend. Het heeft de status van een beschermd stadsgezicht. Deze integrale aanpak dient als voorbeeld voor de nieuwe ontwikkelingen aan de Zuidoever.

Zuidoever

Aan de zuidoever markeren drie grote flats (waaronder de Anslijnflat) en de torenwijk uit de jaren ’50 en ’60 de gekromde lange Osdorp baai en vormen de beëindiging van de plas. De flats markeren ook de plaats waar de ‘rivier’ de hoek om gaat. Dit grote gebaar is het meest geslaagde onderdeel van de zuidoever maar heeft geen werkelijke samenhang met later gerealiseerde gebouwen en openbare ruimte.

Vanaf de jaren ’60 zijn er diverse ontwerpen gemaakt voor stedenbouw, infrastructuur, architectuur en openbare ruimte. Die plannen waren voor delen van de zuidoever of zijn slechts gedeeltelijk uitgevoerd.

Oevers

Direct na het einde van de zandwinning in 1954 kregen de oevers een definitieve vorm. De lijnvoering van de oevers van de stedelijke koppen zijn groots van vorm en hebben een directe relatie met de oriëntatie van de bouwkavels van de aanliggende wijken. De 3.5 meter hoge kademuur aan de noordoever heeft niet alleen een esthetische waarde maar ook een functionele. Bij zuidwester wind kunnen, vanwege de diepte van de plas, hoge golven ontstaan.

De zuidkant daarentegen is vormgegeven als grote baai. Met een grote boog omarmt het land hier het water. De oever was gemaakt van betonnen elementen met, in het oorspronkelijke ontwerp, een plasberm met rietbegroeiing er voor. Helaas is dit beeld in de loop der jaren niet overeind gebleven en door kleinere ingrepen én achterstallig onderhoud gefragmenteerd.

Naast de bakstenen kademuren aan de noordzijde zijn de meeste oevers gemaakt van betonnen randen met daarvoor rietbegroeiing. Bij de eilanden en een groot deel van de oostoever zijn perkoenpalen toegepast met ook daarvoor een rieten begroeiing.

De lijnvoering van de hele oever bestaat uit een afwisseling van regelmatige bogen en rechte lijnen. Door deze vormgeving en de toepassing van veel betonnen oeverelementen krijgt het nagestreefde natuurlijke beeld van een landschap een zeer kunstmatige uitstraling.

Centrum Nieuw-West

In het AUP waren aan de zuid-west kop van de Sloterplas twee haaks op elkaar aansluitende hoofdwegen voorzien. Daarvan is de oost-west lopende Lelylaan gerealiseerd. De noord-zuid lopende snelweg tussen havens en Schiphol (Geer Ban) is er niet gekomen. Meer en Vaart is slechts de denkbeeldige ventweg van deze reservering.

Het centrum voor Nieuw West is aanvankelijk gebouwd als een wijkwinkelcentrum van bescheiden omvang. In het oorspronkelijke ontwerp (jaren ’50) verwijdde Tussen Meer zich richting de plas. In plaats daarvan is in de jaren ’60 een ontwerp gerealiseerd waarbij Tussen Meer eindigde op een met schijven en torens gedefinieerd ‘Koopcentrum Osdorpplein’. Introvert, afgekeerd van de plas en daarvan gescheiden door de snelweg reservering. De huidige Meervaart vond een plek tussen deze reservering en Meer en Vaart.

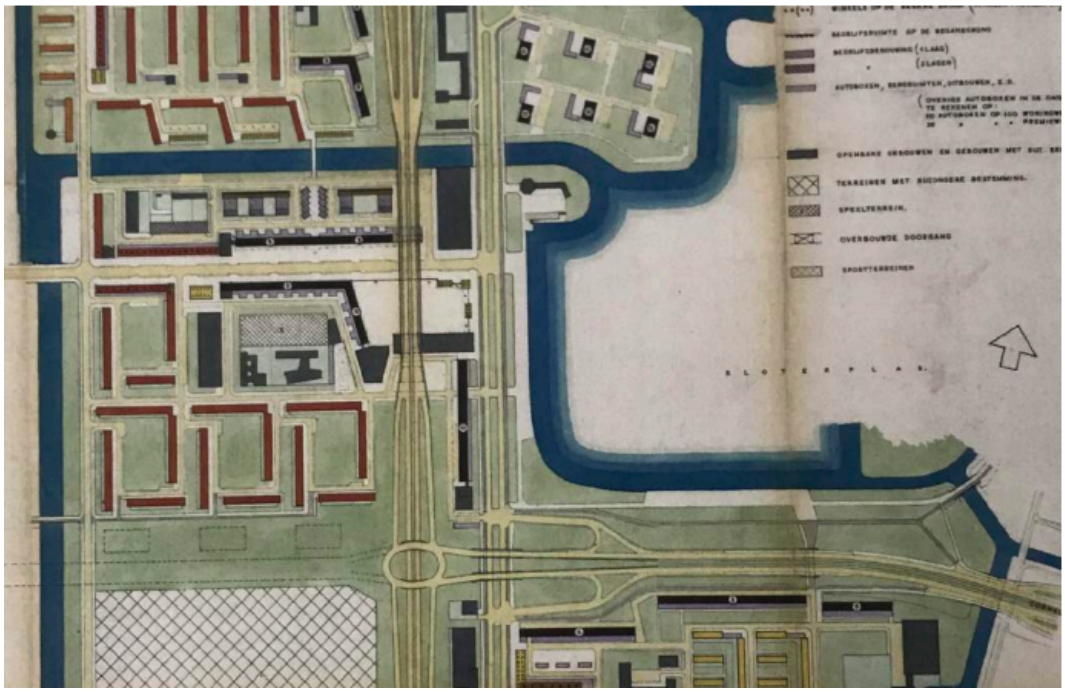
In de jaren ‘80/’90 is het winkelcentrum uitgebreid op de locatie van de snelweg reservering met gebouwen en openbare ruimtes die het introverte karakter van het centrum verder versterken.

Een veelheid aan pleintjes, as-verspringingen in de openbare ruimte en overdekte winkelpassages kenmerken deze toevoeging. Goedbedoelde intimiteit en gezelligheid heeft geleid tot onoverzichtelijkheid. Ook de huidige Meervaart werd in deze jaren uitgebreid. Dit samengestelde Osdorpplein wordt door velen gezien als een van de minst geslaagde delen van Nieuw-West (ook de SIRK).

De vernieuwing van Centrum Nieuw-West, die een aantal jaren geleden is ingezet, richt zich op het versterken van het gebied als hét centrum van Nieuw-West door het maken van meer stedelijkheid door verdichting binnen een helder grid, het toevoegen van functies, een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte met meer samenhang en meer overzicht en zichtlijnen die de visuele relatie met de Sloterplas moeten verbeteren. Het stedelijk front aan de Meer en Vaart en de plas blijft hierbij gefragmenteerd. Momenteel wordt een stedenbouwkundig plan voor fase 2 van Centrum Nieuw-West voorbereid.

Met de herontwikkeling van de huidige Meervaartlocatie ontstaat de mogelijkheid een robuust waterfront langs de Meer en Vaart te realiseren, aansluitend op de sfeer van lopende ontwikkelingen in het centrumgebied. De zichtlijnen naar het water kunnen verbeterd worden.

Door het toevoegen van diverse culturele functies zal de lang gewenste gebruiksrelatie tussen het centrum en de boulevard en het water worden gemaakt.



Afbeelding 9: Dienst Publieke Werken, afdeling Stadsontwikkeling, voorontwerp deel A, B en C, 24 september 1956

Meer en Vaart

De Meer en Vaart is een restant van de verkeersplanologie uit naoorlogse jaren. En dan nog slechts de ventweg van de hier ooit gedachte snelweg. Opgespannen tussen Calandlaan en Ookmeerweg.

Het ontwerp van de Meer en Vaart met zijn vier rijbanen en trambaan is er een van een

wijkontsluitingsweg. Nooit heeft dit wegprofiel de bedoeling gehad het Osdorpplein en de Sloterplas in beleving met elkaar te verbinden en verblijfskwaliteit te bieden. Wel waren in het oorspronkelijke ontwerp van de Meer en Vaart vijf bomenrijen geplant en tussen wandelpad en de rijbanen was een hoge bosschage gedacht.

Momenteel is de weg een optelsom van verkeersmodaliteiten die elkaar in de weg zitten: tram, west-tangent, auto, fiets en voetgangers.

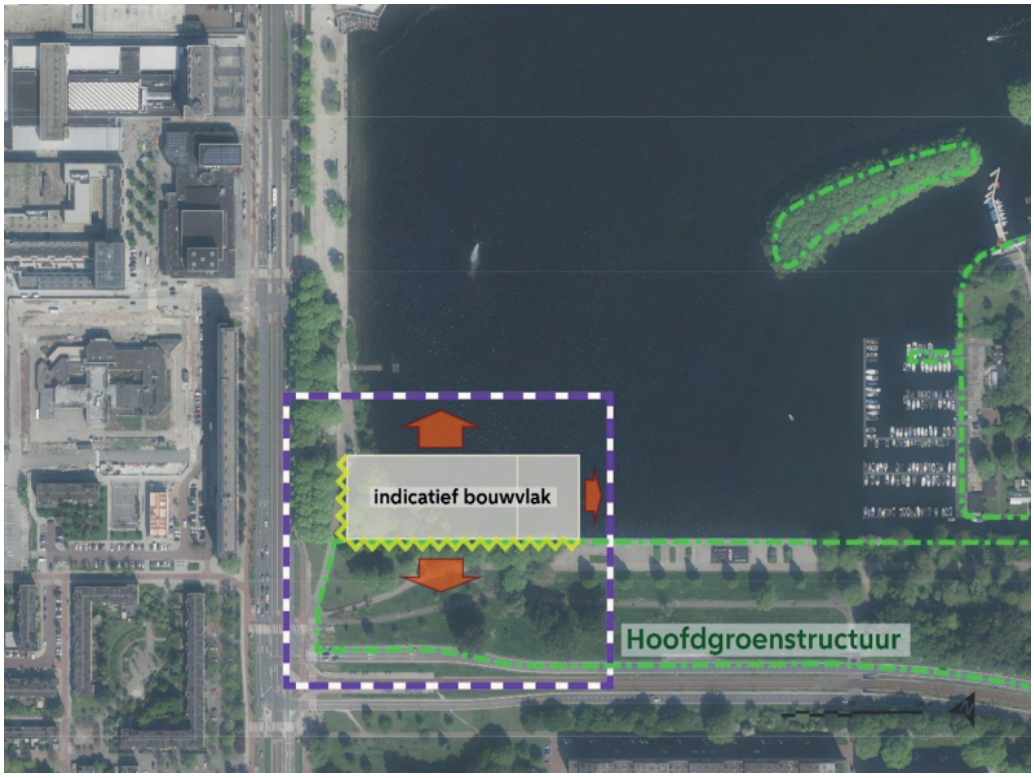


Afbeelding 10: Meer en Vaart huidige situatie, verkeersader als barrière tussen Centrum Nieuw-West en Sloterplas

2.3 Beschrijving huidige situatie besluitgebied

2.3.1 Besluitgebied

Het besluitgebied omvat de parkachtige oevers in de oksel van de kruising Meer en Vaart en Lelylaan en het zuidwestelijke deel van de Sloterplas zelf.



Afbeelding 11: beoogde besluitgebied Omgevingsplan Nieuwe Meervaart

Het besluitgebied wordt aan de zuidzijde begrenst door de Lelylaan en aan de westzijde door de Meer en Vaart. Aan de oostzijde sluit het besluitgebied aan op de zuid-west oever van de Sloterplas. Het water van de Sloterplas vormt aan de noordzijde de begrenzing van het besluitgebied. Het besluitgebied valt binnen de begrenzing van het beschermde stadsgezicht Sloterplas.

Het besluitgebied bestaat nu voornamelijk uit een grotendeels onbebouwde oeverzone (de zuidwestoever van de Sloterplas) met bomen, wandel- en fietspaden een enkele speeltuin en groen/ grasgebieden. Zie ook onderstaande afbeeldingen.



Afbeelding 12: luchtfoto huidige situatie in het beoogde besluitgebied (bron: maps.amsterdam.nl)



Afbeelding 13. Impressies van het projectgebied (bron: Anteagroup)

Bebouwing in het projectgebied

Binnen het beoogde projectgebied staat het Wegwerphuisje, een kunstwerk van Herman Makkink, een klein bakstenen huisje zonder ingang en restaurant La casa di josper, een Spaans en Marokkaans restaurant. Verder is er geen bebouwing aanwezig.



Afbeelding 14. Het wegwerphuisje (bron: Wikipedia)

2.3.2 Omgeving

Aan de westzijde van de Meer en Vaart staat de langgerekte Anslijnflat, de huidige Meervaart, een deel van het winkelcentrum en twee woontorens.

2.4 Geldend juridisch planologisch kader

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het (tijdelijk deel van het) omgevingsplan gemeente Amsterdam, deelgebied bestemmingsplan Osdorpplein e.o (vastgesteld op 26 juni 2013).

Het plangebied heeft de bestemmingen Verkeer - 2, Groen-2, Horeca - 2 en Water. Daarnaast heeft een deel van de bestemming Water de functieaanduiding 'specifieke vorm van water - loopsteiger'.

Gronden met de bestemming Verkeer- 2 zijn bestemd voor tramvoorzieningen, verkeersareaal, ongebouwde parkeervoorzieningen, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, pleinen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, afvalinzamelingssystemen, bruggen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gronden met de bestemming Groen- 2 zijn bestemd voor groenvoorzieningen, fiets- en wandelpaden, kunstuitingen, nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen, bruggen en steigers, water en waterhuishoudkundige voorzieningen evenals (groen) oevervoorzieningen.

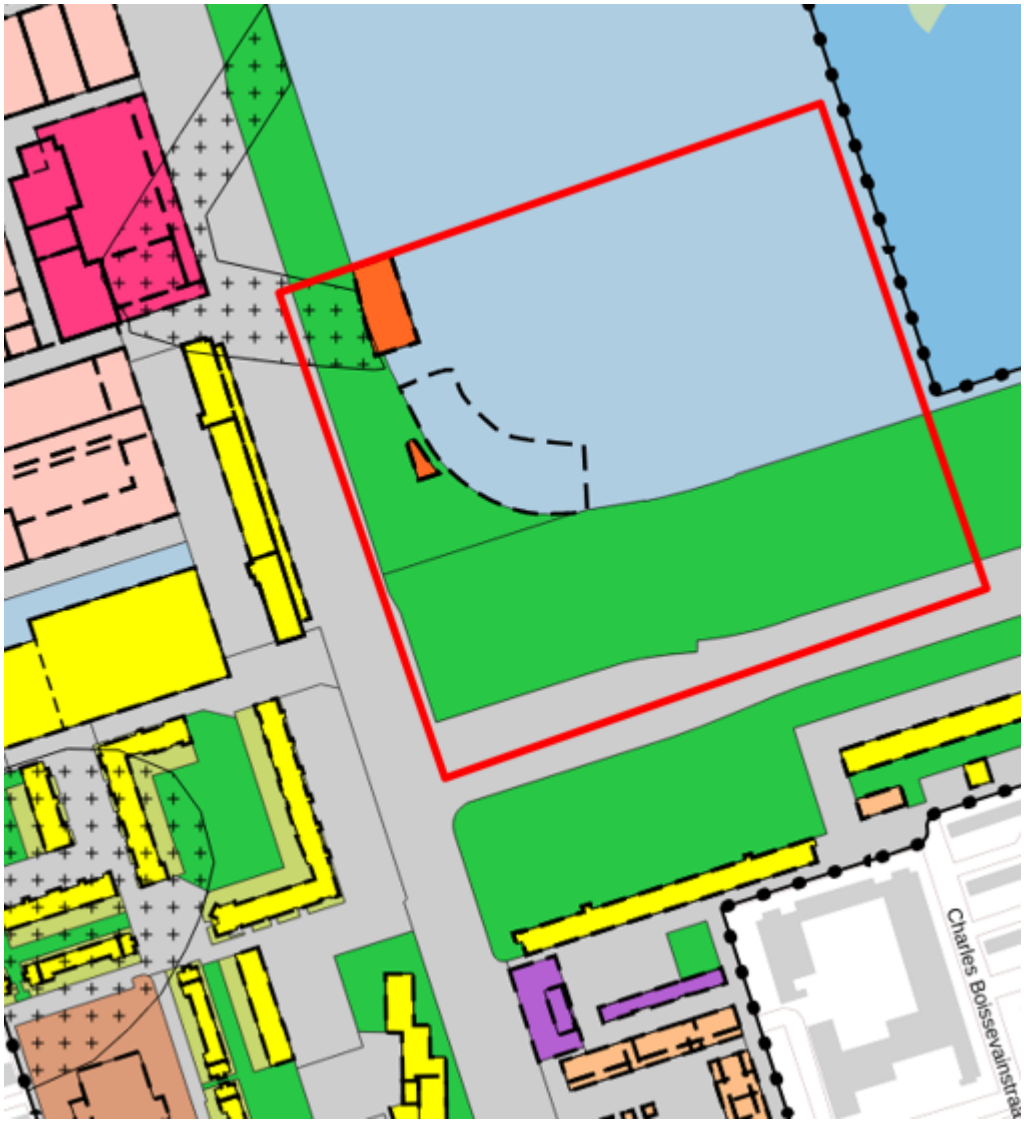
Ter plaatse van de bestemming Horeca - 2 is horeca categorie A, B, C en bij de horeca behorende terrassen toegestaan, evenals cultuur en ontspanning, nutsvoorzieningen, bergingen en andere nevenruimten, (dak)tuinen, verkeersareaal, groenvoorzieningen, steigers en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen de bestemming Water zijn water, waterhuishoudkundige voorzieningen, bruggen, kunstuitingen, nutsvoorzieningen, recreatieve voorzieningen en (groene) oevervoorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming Groen- 2 is de maximale toegestane bouwhoogte 12 meter voor speelvoorzieningen en voor overige bouwwerken geen gebouwen zijnde 3 meter. Binnen de bestemming Water zijn ter plaatse van de aanduiding 'steiger' (loop)steigers en vlonders toegestaan. Maximaal 25% van het aanduidingsvlak 'specifieke vorm van water - loopsteiger' mag worden bebouwd ten behoeve van steigers en vlonders.

Voor het overige geldt dat kunstuitingen (binnen de bestemming Water) maximaal 5 meter hoog mogen zijn en overige bouwwerken geen gebouwen zijnde 3 meter.

Binnen de bestemming Verkeer-2 mogen overkappingen met een maximale bouwhoogte van 4 meter worden gebouwd. Overige bouwwerken geen gebouwen zijnde, mogen binnen deze bestemming, maximaal 6 meter hoog worden.



Uitsnede Omgevingsplan gemeente Amsterdam, deelgebied Osdorpplein e.o met een indicatieve ligging van het projectgebied (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen en deze vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip. De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken.

Toelichting

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Besluitgebied

Ter plaatse van het werkingsgebied is geen strijd met de NOVI.

3.1.2 Instructieregels Rijk via Besluit kwaliteit leefomgeving

Een instructieregel is een algemene regel waarmee een bestuursorgaan aan een ander bestuursorgaan aangeeft hoe dat orgaan een taak of bevoegdheid moet uitoefenen. Het Rijk heeft de instructieregels in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) opgenomen. Behalve het Rijk stelt ook de provincie Noord-Holland instructieregels in de omgevingsverordening, zie paragraaf 3.2.2.

In hoofdstuk 5 van het Bkl staan de instructieregels voor omgevingsplannen per onderwerp. De meeste instructieregels hebben betrekking op omgevingsaspecten en worden in de hierna volgende hoofdstukken beschreven. Hieronder worden algemene planologische instructieregels beschreven.

Ladder voor duurzame verstedelijking
De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instructieregel met het oog op zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand. Het is terug te vinden in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).
De instructieregel houdt in dat bij het toelaten van een nieuwe stedelijke ontwikkeling er rekening moet worden gehouden met:

- de behoefte aan die ontwikkeling; en

- bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen buiten stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: met de mogelijkheden om binnen het stedelijk gebied of stedelijk groen in de behoefte te voorzien.

Hierbij gaat het om een inhoudelijke sturing op de uit te voeren belangenafweging. De formulering 'rekening houden met' betekent dat het bestuursorgaan beoordelingsvrijheid heeft. Andere belangen dan het belang dat gediend wordt met de instructieregel kunnen de doorslag geven. Daarbij is van belang dat het gaat om een afweging van de ontwikkelingsbehoefte met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. Zowel kwantitatieve aspecten als ook kwalitatieve aspecten kunnen een rol spelen bij de beschrijving van de behoefte.

Begrip stedelijke ontwikkeling

Artikel 5.129g Bkl is van toepassing op een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van bedrijventerreinen, zeehaventerreinen, woningbouwlocaties, kantoren, detailhandelvoorzieningen of andere stedelijke voorzieningen. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling in relatie met de omgeving bepaalt of het plan voldoende substantieel is. Er zijn geen ondergrenzen aangegeven, maar in uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn hiervoor de volgende lijnen uitgezet:

- Bij woningbouw is vanaf twaalf woningen sprake van een stedelijke ontwikkeling;
- Bij nieuwbouw en uitbreiding van winkels, kantoren en bedrijven ligt de ondergrens in beginsel bij een bruto-vloeroppervlakte van 500 m^2;
- Bij nieuwbouw en uitbreiding van overige stedelijke functies ligt de ondergrens in beginsel bij een ruimtebeslag van 500 m^2.

Onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' worden onder meer maatschappelijke, religieuze, culturele en ontspanning en vermaak gerelateerde voorzieningen als stedelijke ontwikkeling aangemerkt. De Laddertoets moet alleen worden uitgevoerd wanneer de stedelijke ontwikkeling 'nieuw' is. Of een stedelijke ontwikkeling nieuw is, wordt bepaald in vergelijking met de regels in het omgevingsplan die daarvoor golden. Dit is inclusief de (in het verleden) verleende omgevingsvergunningen voor een omgevingsplanactiviteit waarbij wordt afgeweken van het omgevingsplan. Het gaat daarbij om een stedelijke ontwikkeling die een nieuw of groter planologisch beslag legt op de ruimte, of, als alleen sprake is van een wijziging van een gebruiksfunctie, op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft. Van belang is dus in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande plan, voorziet in een functiewijziging en welk planologisch beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande plan.

Begrip stedelijk gebied

Een stedelijk gebied is het samenstel van bebouwing voor wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal-culturele voorzieningen en infrastructuur, met uitzondering van stedelijk groen aan de rand van die bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen. Het betreft het samenstel van bebouwing dat in een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit is toegelaten.

Reikwijdte onderzoek

De aard en omvang van de ontwikkeling bepalen het schaalniveau en de uitgebreidheid waarop de

ruimtebehoefte wordt afgewogen. Bij elk plan hoort derhalve een passende onderbouwing. Provinciale of regionale visies en afspraken kunnen als basis dienen voor de onderbouwing, als dergelijke documenten concreet en voldoende onderbouwd zijn. Bij ontwikkelingen met een ruimtelijk effect op het grondgebied van andere gemeenten of provincies is bovengemeentelijke of zelfs bovenprovinciale afstemming noodzakelijk.

Besluitgebied

De Laddertoets geldt alleen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Beoordeeld moet dan worden of er een nieuw of groter beslag op de ruimte is. Of, als er alleen een wijziging van de gebruiksfunctie is, op een andere manier wezenlijke ruimtelijke effecten heeft.

Van belang is hierbij dus in hoeverre het plan:

- in vergelijking met het vorige plan, voorziet in een functiewijziging
- en welk planologische beslag op de ruimte het plan mogelijk maakt in vergelijking met het vorige plan

Een combinatie van een ontwikkeling met een nieuw of groter planologisch ruimtebeslag en een functiewijziging is natuurlijk ook mogelijk.

Laddertoets

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de ontwikkeling van een nieuw theater/ congrescentrum op gronden waar geen bebouwing is toegestaan (bestemmingen Groen -2, Verkeer -2, Water). Gelet hierop is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder duurzame verstedelijking.

Beschrijving behoefte

De behoeftevraag naar stedelijke voorzieningen is in grote mate afhankelijk van de toekomstige demografische en economische ontwikkelingen in een gebied.

Uit het rapport Demografische ontwikkelingen 2010-2040 van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt de Metropoolregio Amsterdam aanhoudend (tot 2040) sterk tot zeer sterk te groeien: 10 procent tot meer dan 20 procent. Ook de huishoudensontwikkeling geeft dezelfde trend met een stevige groei van 20 procent of meer. De verwachting is dat de gemeente Amsterdam in 2040 ruim 50.000 huishoudens meer heeft dan in 2010. De werkzame beroepsbevolking in de Metropoolregio Amsterdam zal toenemen.

Om de concurrentie met andere economisch topregio's aan te kunnen dient het hoogstedelijk centrummilieu doorontwikkeld te worden. Intensivering van het grondgebruik in de stad is hierbij van groot belang. Een grotere mix van wonen en werken, waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Meer woon- en werkruimte betekent meer draagvlak voor voorzieningen. Daarbij horen horeca, detailhandel en een diversiteit aan culturele en onderwijsinstellingen. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren.

Theater/ congrescentrum

De bevolking van Nieuw West blijft groeien door de bouw van woningen en door bevolkingsgroei (van

155.000 naar 195.000). De samenstelling van de bevolking verandert en het bestedingsniveau van de bevolking groeit. Er is behoefte aan een toegankelijke en verbindende voorziening voor cultuur die Centrum Nieuw-West als place to be versterkt met vrijetijdsbesteding, langer verblijf en ontspanning. Het huidige aanbod op het gebied van cultuur en ontspanning is laag in Nieuw West. De Meervaart trekt niet alleen bezoekers uit Nieuw West maar ook uit de rest van de stad en uit de regio. Door het aanbod dat kan worden gepresenteerd in de nieuwe Meervaart is groei te verwachten.

Daarnaast speelt mee dat de Meervaart (het huidige theater/ congrescentrum uit de jaren 70 van de vorige eeuw) grote betekenis heeft voor stadsdeel Nieuw West. De huidige locatie is echter niet ideaal. De expeditie van theatervrachtauto's is problematisch, het huidige gebouw is een samenraapsel van ontwerpen uit diverse periodes en de Sloterplaskant is een samenraapsel van ontwerpen uit diverse periodes. Daarnaast is de Sloterplaskant nu een achterkant van de Meervaart.

De Meervaart groeit uit haar jasje en er is behoefte aan verbetering.

Conclusie
De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Daaruit volgt dat de beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte. De ruimtevraag kan geheel worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Behoud van ruimte voor toekomstige functies
Paragraaf 5.1.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving bevat instructieregels over het behoud van ruimte voor toekomstige functies. De paragraaf bevat instructieregels met betrekking tot aangewezen reserveringsgebieden.

Een evenwichtige toedeling van functies aan locaties vereist in bepaalde gevallen dat gebieden worden vrijgehouden voor toekomstige ontwikkelingen die alleen op bepaalde locaties kunnen plaatsvinden. Het Besluit kwaliteit leefomgeving kent in navolging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een aantal reserveringsgebieden, waar vanwege de voorzienbare toekomstige aanleg van werken of objecten regels gelden over activiteiten die een dergelijke aanleg zouden bemoeilijken. Het gaat onder meer om gebiedsreserveringen voor de lange termijn voor gebieden rond autowegen, autosnelwegen en hoofdspoorwegen of gebieden voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Binnen Amsterdam zijn reserveringsgebieden aangewezen voor de uitbreiding of aanleg van een autoweg of autosnelweg.

<u>Besluitgebied</u>

Het werkingsgebied van voorliggend omgevingsplan ligt buiten aangewezen reserveringsgebieden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

Doel en hoofdambitie

Klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, grote woningbehoeftes, bodemdaling, verminderde biodiversiteit. Het is een greep uit de vele grote onderwerpen waar opgaven in schuil gaan. De Omgevingsvisie geeft koers hoe de provincie Noord-Holland met deze onderwerpen moeten omgaan richting de toekomst. Daarin hanteert de Omgevingsvisie het uitgangspunt om in samenhang te kijken naar de opties. In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

Ambitie in relatie tot (metropool) Amsterdam

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie NH2050. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoog stedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snelgroeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

De provincie heeft vijf samenhangende bewegingen beschreven die richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

- Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.
Metropool

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De metropool moet tot 2050 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio.

Er moeten daarom voldoende voorzieningen, kantoren, bedrijven en woningen zijn, die vooral binnen het binnenstedelijk gebied gerealiseerd worden. De regionale verschillen tussen de grotere en kleinere kernen binnen de metropool moeten hun sterke identiteit behouden, terwijl het geheel in sterkere mate

als een systeem functioneert. Er moet functiemenging zijn, een goede bereikbaarheid en er wordt geïnvesteerd in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer tussen woon- en werklocatie. De provincie ziet hierin niet de rol van trekker voor zichzelf, maar dit zal gezamenlijk met partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn, worden opgepakt.

Verdichting

Er wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Besluitgebied

De binnen het besluitgebied voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de kaders uit de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2022

Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. De provincie Noord-Holland wil met de Omgevingsverordening NH2022 ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland.

De Omgevingsverordening geeft de weerslag van de afweging tussen ruimte voor ontwikkelingen en bescherming van bijvoorbeeld het landelijk gebied. De regels geven de kaders waarbinnen deze ruimte voor afweging en maatwerk mogelijk is en zijn in overeenstemming met de ontwikkelprincipes en ambities zoals verwoord in de omgevingsvisie. Deze regels zijn er onder andere op gericht om zoveel mogelijk binnenstedelijk te verdichten en het landschap te behouden en beschermen. Dat wil niet zeggen dat er niets mogelijk is in het landelijk gebied, maar het vraagt wel om een goede onderbouwing en landschappelijke inpassing. Voor gebieden met grotere landschappelijke, ecologische, aardkundige en cultuurhistorische waarde, de bijzondere provinciale landschappen, is deze bewijslast logischerwijs zwaarder.

Instructieregels Provincie via Omgevingsverordening

De Omgevingsverordening bevat instructieregels die van belang zijn om het provinciale beleid of het provinciale belang te laten doorwerken in de uitoefening van taken of bevoegdheden door andere bestuursorganen dan provinciale staten, zoals gemeenten. Afdeling 6.2 bevat de instructieregels voor gemeentelijke omgevingsplannen. Deze instructieregels gelden ook als beoordelingsregels voor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. Er zijn onder andere instructieregels opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, woningbouw, detailhandel, duurzame energie, beschermd landelijk gebied en cultureel erfgoed.

<u>Besluitgebied</u>

De Omgevingsverordening NH2022 bepaald in artikel 6.13 dat een omgevingsplan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling die in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken.

Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt in de provinciale verordening een ontwikkeling als bedoeld in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving verstaan (een stedelijke ontwikkeling die bestaat uit de ontwikkeling of uitbreiding van een bedrijventerrein, een zeehaventerrein, een woningbouwlocatie, kantoren, een detailhandelvoorziening of een andere stedelijke voorziening en die voldoende substantieel is).
De ontwikkeling van De Nieuwe Meervaart is aan te merken als een andere stedelijke voorziening die voldoende substantieel is, waardoor er sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

Beschrijving behoefte: demografische en economische ontwikkeling

De behoeftevraag naar functies als wonen en werken en overige stedelijke voorzieningen is in grote mate afhankelijk van de toekomstige demografische en economische ontwikkelingen.

Uit het rapport Demografische ontwikkelingen 2010-2040 van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt de Metropoolregio Amsterdam aanhoudend (tot 2040) sterk tot zeer sterk te groeien: 10 procent tot meer dan 20 procent. Ook de huishoudensontwikkeling geeft dezelfde trend met een stevige groei van 20 procent of meer. De verwachting is dat de gemeente Amsterdam in 2040 ruim 50.000 huishoudens meer heeft dan in 2010. De werkzame beroepsbevolking in de Metropoolregio Amsterdam zal toenemen.

Om de concurrentie met andere economisch topregio's aan te kunnen dient het hoogstedelijk centrummilieu doorontwikkeld te worden. Intensivering van het grondgebruik in de stad is hierbij van groot belang. Een grotere mix van wonen en werken, waarbij kansrijke economische sectoren de ruimte krijgen. Meer woon- en werkruimte betekent meer draagvlak voor voorzieningen. Daarbij horen horeca, detailhandel en een diversiteit aan culturele en onderwijsinstellingen. De nieuwe economie bestaat uit een complex van functies: wonen, werken en recreëren.

Opgave culturele voorzieningen in Amsterdam

De opgave in vierkante meters stedelijke culturele voorzieningen gerelateerd aan de groei van het aantal woningen in Amsterdam bedraagt in de periode 2023-2027 7.655m^2 en in de periode 2028-2032 5.440m^2.
Met voorliggend TAM-omgevingsplan wordt een bestaand theater (de Meervaart) vervangen door een nieuw, meer toekomstbestendig gebouw in de vorm van de Nieuwe Meervaart. Er wordt aangesloten op de prognoses en ambities die in het Strategisch Huisvestingsplan Kunst en Cultuur 2023-2027 zijn uiteengezet (De Meervaart heeft te weinig ruimte om te groeien, daarom komt er een groter gebouw met drie theaterzalen, meerdere studio's en publiekruimtes. Dit wordt de huiskamer van de wijk, een plek waar iedereen kan binnenlopen en zich thuis kan voelen).

Artikel 6.75

Artikel 6.75 lid 1 Omgevingsverordening bepaald dat de motivering van een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt een risico analyse bevat van de aanwezige en de te verwachten klimaatrisico's binnen het plangebied.

Hierbij worden over de volgende onderwerpen de risico's in beeld gebracht:
a. wateroverlast;
b. overstroming;
c. hitte;
d. droogte (watertekort en verzilting);
e. natuurinclusiviteit en biodiversiteit; en
f. ecologische en chemische waterkwaliteit.

a. Wateroverlast

Voorliggende ontwikkeling wordt gerealiseerd op een grotendeels onbebouwde locatie. De ontwikkeling zal niet tot wateroverlast leiden. Het uiteindelijke bouwplan dient te voldoen aan de regels voor hemelwaterberging uit het Omgevingsplan gemeente Amsterdam.

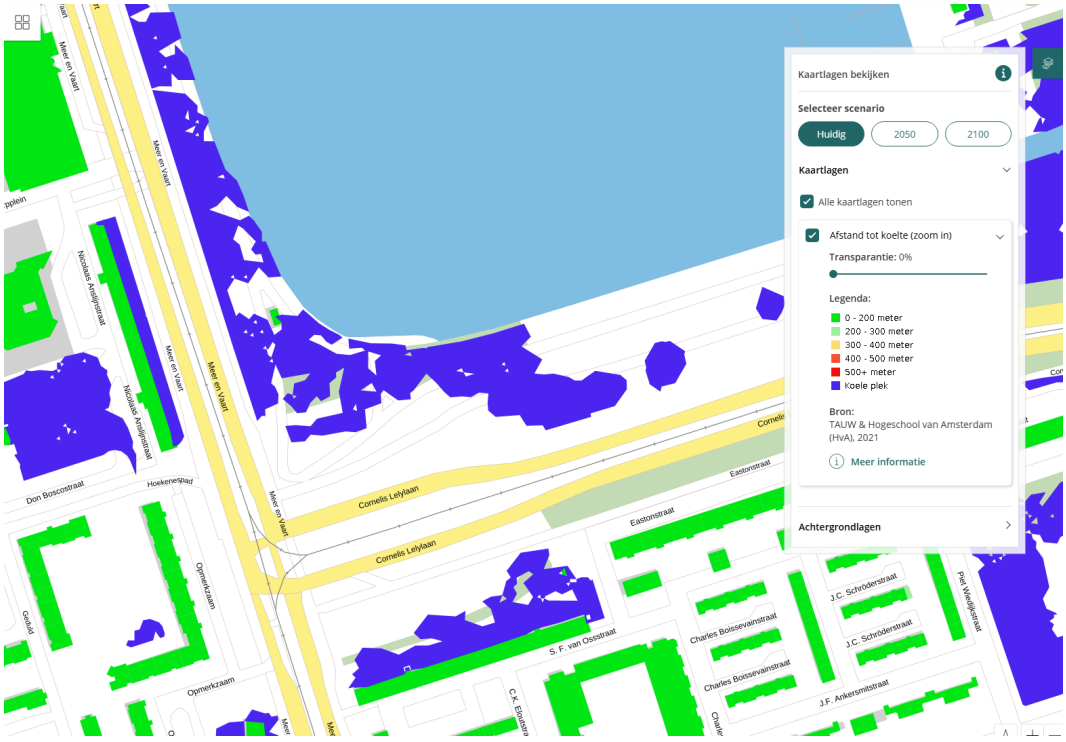
b. Overstroming

Gelet op de ligging van het project zijn er geen overstromingsrisico's te verwachten.

c. Hitte

De ontwikkeling vindt plaats in een groene, niet volledig verharde omgeving, waardoor extreme temperaturen minder impact zullen hebben.

Op- en nabij de beoogde plek van de Nieuwe Meervaart zijn door de aanwezige bomen koele plekken aanwezig. Zie ook onderstaande afbeelding.



Uitsnede klimaateffectatlas 'afstand tot koelte'. De koele plekken zijn in blauw weergegeven.

Eventueel te kappen bomen dienen 1-op-1 gecompenseerd worden, waardoor er geen afname zal zijn van het aantal koele plekken.

d. Droogte

Voorgenomen ontwikkeling zorgt niet voor onttrekking van water, waardoor de ontwikkeling geen impact zal hebben op het aspect droogte (watertekort en verzilting).

e. Natuurinclusiviteit en biodiversiteit

Significant nadelige effecten op de aanwezige flora en fauna worden niet verwacht. De gemeentelijke regels over natuurinclusief bouwen zijn van toepassing op het bouwplan.

f. Ecologische en chemische waterkwaliteit

Eventuele negatieve effecten op de ecologische en chemische waterkwaliteit kunnen worden gemitigeerd, dan wel gecompenseerd. Zie voor meer informatie, paragraaf 12.2

Conclusie

In de Omgevingsverordening NH2022 zijn geen regels opgenomen die aan voorliggende wijziging van het omgevingsplan in de weg staan. De voorliggende wijziging van het omgevingsplan voldoet aan de Omgevingsverordening.

3.3 Regionaal beleid - Metropoolregio

De Metropoolregio Amsterdam is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De 30 gemeenten vormen 7 deelregio's; de gemeente Amsterdam is alleen een deelregio. De gemeenteraden en Provinciale Staten van de MRA-deelnemers worden door de eigen colleges geïnformeerd en betrokken bij de activiteiten van de samenwerking. Daarmee treedt de MRA-samenwerking niet in de formele relatie tussen volksvertegenwoordigers en bestuurders.

De bestuurders van de colleges zijn op tal van terreinen actief binnen hun provincie of eigen deelregio. Op MRA-schaal werken wethouders namens hun deelregio binnen de drie inhoudelijke MRA-platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aan de uitvoering van de MRA Agenda. Door de aanpak van onderwerpen op het niveau van de deelregio's in combinatie te brengen met afstemming op het niveau van de MRA wordt de MRA Agenda uitgevoerd.

MRA agenda 2020-2024

Deze agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. Nieuw in deze agenda 2.0 zijn, ten opzichte van de MRA Agenda 2016-2020, de twee leidende principes 'toekomstbestendig' en 'evenwichtig'. Dit is uitgewerkt in vier bestuurlijke opdrachten:

- het verder versterken van de samenwerking;
- het realiseren van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
- bouwen voor de woningbehoefte, met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken;
- tempo maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

In deze agenda is gekozen voor een programmatische benadering, met zogenoemde 'uitvoeringslijnen' die uit de bestuurlijke opdrachten voortvloeien.
Voorliggende wijziging van het omgevingsplan voorziet in de bouw van een theater n draagt op deze wijze bij aan de bestuurlijke opdracht 'met groei de leefkwaliteit van het geheel versterken'.

3.4 Gemeentelijk beleid - Stedelijke kaders

3.4.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Van Structuurvisie Amsterdam 2040 naar Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De omgevingsvisie is samen met het OER op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

- richting geven aan groei;
- versnellen van transities;
- ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. In sommige paragrafen wordt derhalve nog verwezen naar de Structuurvisie Amsterdam 2040. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

Wereldwijd groeien steden. Steden hebben aantrekkingskracht omdat ze bedrijvigheid, wetenschap en creativiteit dicht bijeenbrengen en zo innovatie stimuleren en kansen bieden aan individuen. De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

- Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op is gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio willen we de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
- Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maken we sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad.
- Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
- Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
- Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

Bij Stadsdeel Amsterdam Nieuw-West wordt beschreven dat Osdorpplein wordt ontwikkeld tot stedelijk centrum door verdichting en meer (grootstedelijke) voorzieningen zoals een nieuw theater.

Het voorliggende plan is in overeenstemming met dit gemeentelijk beleid.

3.4.2 Amsterdams Akkoord (coalitieakkoord 2022 - 2026)

In het coalitieakkoord 2022- 2026 zijn de volgende doelstellingen ten aanzien van Kunst en Cultuur opgenomen:

- Kunst en cultuur moet voor elke Amsterdammer dichtbij zijn.
- In de wijken waar nog weinig aanbod is wordt - waar mogelijk - meer geïnvesteerd in kunst en cultuur.
- We investeren in broedplaatsen omdat deze van grote waarde zijn voor creatieven en buurten. Bij

het ontwikkelen van nieuwe gebieden onderzoeken we of het aantal broedplaatsen kan worden uitgebreid.
- Het behoud van de ijzeren voorraad aan atelierwoningen blijft uitgangspunt.
- We koesteren onze rafelranden zodat er ruimte blijft voor tegencultuur in de stad.
- Er is aandacht voor toegankelijkheid van voorzieningen voor mensen met een beperking.
- Kunst vind je overal in de stad. Daar zorgen we voor met een strategisch huisvestingsplan waarin nieuwe kunst- en cultuurplekken in de toekomst worden gerealiseerd.
- We kijken actief waar er ruimte voor nachtleven en rafelranden kan worden toegevoegd bij gebiedsontwikkeling en zorgen dat er genoeg ruimte is voor festivals in de stad.
- In gebiedsontwikkeling wordt expliciet ruimte gemaakt voor nachtcultuur en wordt gekeken naar tijdelijke invulling.
- We investeren in de komst en de structurele financiering van het Nationaal Slavernijmuseum in Amsterdam.
- We verplaatsen de geplande OBA Next van de Zuidas naar Zuidoost.

3.4.3 Strategisch Huisvestingsplan kunst en cultuur 2023 - 2027

Kunst en cultuur maken een belangrijk onderdeel uit van het leven in Amsterdam en daar zijn we trots op. Ze behoren tot het DNA van onze stad – van beeldende kunst tot muziek, van fotografie tot spoken word. Ze bieden schoonheid, troost, reflectie, inspiratie en brengen ons samen. Het is voor velen een reden om in onze stad te wonen of om Amsterdam te bezoeken. Onze kunst- en cultuursector bedient niet alleen Amsterdam, maar ook de regio en het land.

Amsterdam is tegelijkertijd ook een populaire stad om in te wonen. Om de druk op de woningmarkt te verlichten, heeft het gemeentebestuur in 2018 de ambitie gesteld om in tien jaar tijd gemiddeld 7500 woningen per jaar binnen de stadsgrenzen toe te voegen. Het college werkt aan een nieuwe strategie om ervoor te zorgen dat deze streefgetallen gehaald worden. Voor de lange termijn hanteert de gemeente de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Hierin maken we tot 2050 binnen de huidige stadsgrenzen ruimte voor minimaal 150.000 nieuwe woningen voor 250.000 Amsterdammers.

Meer inwoners betekent ook dat er meer ontmoetingsruimten, parken, schoolgebouwen en cultuurplekken nodig zijn. In dit plan lichten we toe hoe we kunst en cultuur willen laten meegroeien met de stad

Toegang en ruimte

Nog niet overal in Amsterdam is kunst en cultuur dichtbij. In sommige delen van onze stad- zoals Nieuw-West, Noord en Zuidoost- groeit de bevolking het hardst maar blijft het niveau aan culturele voorzieningen achter. Toegang tot kunst en cultuur is hier nog niet altijd een vanzelfsprekendheid zoals in dat in Centrum of in Zuid het geval is. Voor veel Amsterdammers is kunst en cultuur – zowel qua ruimte als in aanbod – op grote afstand. En in de ontwikkel gebieden - de plekken in de stad waar nieuwe woningen gebouwd worden - wordt bij de inrichting niet altijd rekening gehouden met een behoefte aan kunst en cultuur van de huidige bewoners.

Een gerichte aanpak voor 2023-2027

Een toekomstbestendige culturele infrastructuur betekent dat er in Amsterdam voldoende locaties en plekken zijn om aan de ruimtebehoeften op al deze niveaus te voldoen: op die manier kan kunst en cultuur meebewegen met de stad. Ons uitgangspunt is een evenwichtige spreiding van voorzieningen over de hele stad. Iedere Amsterdammer verdient immers een plek waar je naartoe gaat voor inspiratie, verbeelding en verrijking en waar je verschillende mensen en perspectieven van onze diverse stad ontmoet en ervaart.

Om kunst en cultuur in Amsterdam toegankelijk en toekomst bestendig te maken, is het van belang dat de cultuursector in ruimte mee kan groeien met de stad. Hiervoor worden jaarlijks middelen beschikbaar gesteld om in nieuwe culturele voorzieningen (wijkgericht en grootstedelijk) te investeren. Er wordt ingezet op een goede samenwerking met publieke en private partners en het maken van een inhaalslag op het bestaande aanbod. Dit wordt gedaan aan de hand van een gerichte en integrale aanpak: *het Strategisch Huisvestingsplan Kunst en Cultuur 2023-2027 (SHP Kunst en Cultuur).*

SHP Kunst en Cultuur

In het SHP Kunst en Cultuur wordt toegelicht hoe in de komende periode het wijkgerichte kunst- en cultuuraanbod wordt behouden en versterkt. Er wordt ook gekeken naar nieuwe plekken voor aanbod met een regionale, landelijke of internationale functie.

Noord, Nieuw-West en Zuidoost krijgen hierbij extra aandacht. Dit plan richt zich op voorzieningen voor kunst- en cultuurorganisaties, nieuwe broedplaatsen, nachtcultuur en bestaande vrije ruimte. Voorzieningen die autonoom kunnen worden vormgegeven met veel ruimte voor spontaniteit en experiment.

Met het SHP Kunst en Cultuur wordt de koers uitgezet voor nieuwe permanente voorzieningen voor de periode tot en met 2027 met een doorkijk tot en met 2032. Dit zijn de doelstellingen:

- Behoud en optimalisatie van de bestaande culturele infrastructuur.
- Nieuwe buurtgerichte culturele voorzieningen realiseren in lijn met de groei van de stad.
- Nieuwe grootstedelijke culturele voorzieningen realiseren.
- Ruimte reserveren voor kunst en cultuur, zodat nieuwe (grootstedelijke) voorzieningen door culturele initiatiefnemers gerealiseerd kunnen worden.

Kunst in de openbare ruimte maakt geen onderdeel uit van het SHP Kunst en Cultuur.

Nieuw-West

In Nieuw-West wonen veel kinderen en jongeren en talent is er dus volop. Er is veel behoefte aan versterking van naschoolse en buitenschoolse cultuurparticipatie en talentontwikkeling. Er wordt ingezet op het stimuleren van de jongerencultuur en de uitgaanscultuur. Er is behoefte aan activiteiten en voorzieningen op het gebied van hedendaagse muziekgenres, dance en nachtcultuur, inclusief oefenruimtes en een podium. Door aan te sluiten op het Nationaal Programma Samen Nieuw-West worden de projecten en kansen voor nieuwe culturele voorzieningen optimaal benut.

De komende jaren komen in de ontwikkelgebieden van Nieuw-West ruimten vrij voor de huisvesting van kunst- en cultuurinstellingen. Door de sterke woningbouwontwikkeling en de aanwezigheid van de OV-knooppunten Lelylaan en Sloterdijk (in respectievelijk plangebied Ringzone West en plangebied Sloterdijk Stationskwartier) is het stadsdeel voor een veel groter publiek bereikbaar.

Ook de harten van de wijken, zoals het Delflandplein en het August Allebéplein, zijn bij uitstek locaties waar bewoners elkaar tegenkomen en ontmoeten. Dit soort locaties zijn bij uitstek geschikt voor kunst- en cultuurinstellingen. Het is wenselijk dat het aanbod van kunstinstellingen en culturele initiatieven de sterk diverse bevolkingssamenstelling van Nieuw-West weerspiegelt. Er is ruimte nodig voor lokale kunstenaars en performers in alle disciplines. Daarom wordt ingezet op versterking van de culturele infrastructuur.

Nieuwe Meervaart

De Meervaart is een multidisciplinair theater, geopend in 1977. Het trekt bezoekers uit stad en regio. De

Meervaart heeft een belangrijke functie voor het Osdorpplein en Nieuw-West. Als cultureel podium, maar ook als plek waar theatermakers kunnen oefenen en waar kinderen en jongeren hun talenten kunnen ontwikkelen. De Meervaart heeft te weinig ruimte om te groeien.

Daarom komt er een nieuw en groter gebouw met drie theaterzalen, meerdere studio's en publieksruimtes in de Sloterplas. Dit wordt de huiskamer van de wijk, een plek waar iedereen kan binnenlopen en zich thuis kan voelen.

3.4.4 Hoofdlijnen Kunst en Cultuur 2025 - 2028

Amsterdam is een stad van vele verhalen, maar we zien, horen en voelen ze niet allemaal. Wel worden er steeds meer stappen gezet om de minder bekende verhalen voor het voetlicht te brengen en nieuw talent een podium te bieden: we willen een breder aanbod creëren om zo veel mogelijk publieksgroepen te trekken. Dit is van cruciaal belang om Amsterdam te maken tot de cultuurstad die er voor iedereen is – een cultuurstad die is voorbereid op de toekomst.

Met de Hoofdlijnen Kunstenplan 2025-2028 erkent Amsterdam de grote waarde van kunst en cultuur voor onze stad. Kunst biedt schoonheid, troost, ontroert, inspireert en brengt ons samen. Het zit in het DNA van onze stad, of we het nu hebben over beeldende kunst, erfgoed, nachtcultuur, fotografie of dans: de vele makers en culturele instellingen zijn onmisbaar voor onze stad. In de periode 2025-2028 zet de gemeente in op de wijken, makers en investeren we ongelijk voor gelijke kansen.

3.4.5 Horecabeleid 2025

Op 15 mei 2025 heeft de gemeenteraad het Horecabeleid 2025 vastgesteld.

De basis is in alle stadsdelen gelijk: alle aspecten van horeca die invloed hebben op de omgeving zijn in het omgevingsplan gemeente Amsterdam (de hoofdregeling) geregeld.

Er wordt een nieuwe indeling van horeca gebruikt, die gebaseerd is op activiteiten die invloed hebben op de omgeving.

Er wordt onderscheid gemaakt in vier categorieën: van lichte horeca tot zware horeca. De bestaande horeca-indeling wordt de komende jaren per gebied overgezet naar de nieuwe indeling.

Er blijft ruimte voor stadsdelen om over bepaalde onderwerpen eigen afspraken te maken per gebied. Bijvoorbeeld over de sluitingstijden van terrassen.

Openingstijden horeca

De openingstijden beïnvloeden de leefbaarheid in een buurt. Denk aan geluidsoverlast door het komen en gaan van (groepen) bezoekers. De openingstijden passen bij de ruimtelijke indeling. Hierdoor veranderen de tijden voor sommige typen bedrijven

Dit volgende categorieën en openingstijden worden aangehouden:

- Lichte horeca 06.00 – 22.00 uur
- Reguliere horeca (incl. fastfood) 07.00 – 01.00 week / 02.00 weekend
- Middelzware horeca 07.00 – 01.00 week / 03.00 weekend
- Zware horeca 09.00 – 04.00 week / 05.00 weekend

Als aanvulling op de openingstijden krijgen horecabedrijven de mogelijkheid om vaker wat langer door te gaan.

- Middelzware horeca kan 12 x per jaar een ontheffing aanvragen, met minimaal 6 dagen tussen de dagen waarvoor de ontheffing wordt aangevraagd.
- Zware horeca - uitgaan en fastfood horeca kan 12x per jaar een ontheffing aanvragen, of als dit past bij de bedrijfsvoering én het bijdraagt aan spreiding van uitgaan over de stad: een maatwerkontheffing.
- Overige horeca behouden de mogelijkheid om maximaal 5x per jaar een ontheffing aan te vragen.

Terrassen

Terrassen bevinden zich in de publieke ruimte. De impact van een terras is sterk afhankelijk van de daadwerkelijke invulling van het terras: begrenzing en het aantal stoelen.

De uiterlijke sluitingstijden voor terrassen zijn in de zomer 01.00 uur week en 02:00 uur weekend. En in de winter 0:00 uur. Stadsdelen hebben vaak per gebied vroegere tijden vastgesteld. Deze tijden blijven geldig totdat een stadsdeel eventueel nieuwe tijden vaststelt.

2x per jaar mogen er op terrassen ook andere activiteiten plaatsvinden, als dit tijdig gemeld wordt bij de gemeente. Er mag geen versterkte muziek zijn en de activiteit moet voor 22:00 uur gestopt zijn.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk functionele aspecten

4.1.1 De Meervaart meer dan een theater

De Meervaart wil alle schakels in de lange, culturele keten laten schitteren. Dit vraagt om een theater van en voor de toekomst. Een veelzijdige ruimte om te delen. Een gebouw met drie of vier flexibele, multifunctionele speelplekken, die kunnen worden aangepast voor lessen, workshops, concerten of vernieuwende, grensoverschrijdende optredens. Het wordt meer dan een theater. Er is plaats voor interactieve performances, voor cursussen en lessen, tentoonstellingen, film, eten en drinken. Het trekt nieuwe mensen aan, verschillende mensen, het breedst denkbare publiek. Het wordt een plek die openstaat voor nieuwe manieren van werken en leren. Je kunt het allemaal rustig tot je nemen, maar je kunt ook actief meedoen. Makers lopen op elk moment van de dag door het gebouw – als bezoeker onder de bezoekers, niet verstopt achter de zaaldeuren. De plek leeft van ‘s ochtends vroeg tot ‘s avonds laat, zeven dagen per week. Iedereen vindt er een plekje, kinderen en ouderen, shoppers en voorbijgangers – niet louter de culturele elite. Het is ook een cinema. Het zijn ook studio’s voor artists-in-residence. Bovenal: gastvrij en toegankelijk. Een bezielde plek, geen koude tempel voor de kunsten.

De Nieuwe Meervaart wordt een geliefd gebouw, dat harmonieus onderdeel is van zijn omgeving, de fysieke én de sociale. Het nieuwe culturele icoon van Amsterdam wordt niet alleen iconisch om te zien, maar vooral ook om wat het doet – om wat het allemaal mogelijk maakt (bron: ambitiedocument de Meervaart).

4.1.2 Trends en ontwikkelingen

Theater is constant in beweging. Actuele trends zijn:

Inclusief

Theater is voor iedereen, van en voor verschillende culturele achtergronden, leeftijden en gender.

Lokaal geworteld

Eigenheid van de maker en diens achtergrond staan meer en meer centraal, daarmee kan de maker specifieke doelgroepen aanspreken.

Maakbehoefte centraal

De nieuwe makers bepalen de agenda, het publiek in mindere mate.

Media en disciplines mengen

Crossovers tussen verschillende vormen van kunst, zoals dans, muziek en theater, maar ook beeldende kunst, spoken word en sport.

Maatschappelijk geëngageerd

Kunst bevraagt, onderzoekt en becommentarieert maatschappelijke thema’s.

Wederkerig

De maker verwacht en zoekt de interactie met de actieve bezoeker.

Live en exclusief

Theater is steeds meer de tegenhanger van de oneindig deelbare sociale media; theater biedt een unieke ervaring - je moet erbij geweest zijn.

4.1.3 Amsterdam en de podiumkunsten

Amsterdam is de hoofdstad van de podiumkunsten. Er is maar één Nationale Opera & Ballet. ITA is internationaal befaamd. Het Concertgebouw, Muziekgebouw aan het IJ, Ziggo Dome, Melkweg en Paradiso bieden het hele spectrum aan muziek. Naast het grote aantal theaters in het centrum bieden de Meervaart het Bijlmerparktheater, Tolhuistuin en Podium Mozaïek ruimte voor lokale makers in de wijken.

Amsterdam ontwikkelt zich tot een polycentrische stad, een stad met meerdere centra. We zien nog een concentratie van podiumkunsten in de binnenstad, met het zwaartepunt rond het Leidseplein. Maar bij Station Bijlmer Arena groeit een tweede cluster van grotere zalen, die zich richten op muziek en uitgaan. De Meervaart is het enige podium van formaat in Nieuw-West. Met het toenemende aantal inwoners verandert de scope van de culturele programmering. Nieuw-West wordt volwassen en dat vraagt om volwassen culturele voorzieningen. De Kunstraad roept niet voor niets op tot een podium van stedelijke schaal, dat ook in staat is de Carré-bezoeker te trekken. Tegelijk moet de Meervaart er zijn voor de buurt – laagdrempelig en toegankelijk, juist voor bewoners die minder gemakkelijk toegang hebben tot cultuur.

4.1.4 Congressen en evenementen

De huidige Meervaart is, vanwege de uitstekende bereikbaarheid, dé locatie voor het organiseren van congressen, evenementen en vergaderingen. Jaarlijks worden er, in de huidige situatie, ongeveer 150 zakelijke congressen en evenemten gehouden. Het organiseren van congressen, evenementen en vergaderingen zal ook voortgezet worden in De Nieuwe Meervaart.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Algemeen

Het stedenbouwkundig kader is vastgelegd in hoofdstuk 6 De Nieuwe Meervaart en zuidwestoever Sloterplas van het Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2, uitwerking fase 2a (definitief, mei 2025).

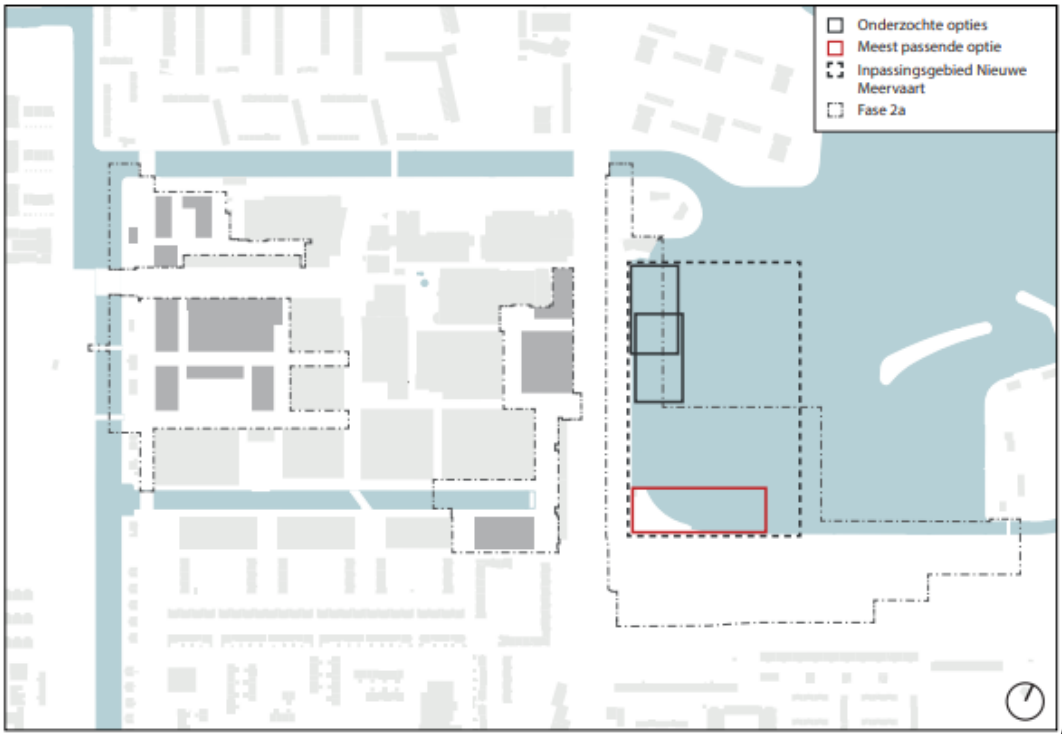
De Nieuwe Meervaart staat voor meer dan een nieuw gebouw. De locatie van de Nieuwe Meervaart, de bijzondere architectuur, de zorgvuldige inpassing in het landschap en de brede programmering zullen niet alleen de aantrekkelijkheid van het Stadscentrum Osdorpplein en de Sloterplas versterken, maar ook op een aansprekende wijze uitdrukking geven aan dat waar Nieuw-West voor staat: een open, diverse, bewuste en op de toekomst gerichte samenleving.

4.2.2 Keuze voor optie Zuid

De gemeenteraad besloot in 2020 dat de Meervaart een nieuw gebouw krijgt waarbij is gekozen voor de waterlocatie (Sloterplas). In het concept stedenbouwkundig plan is de waterlocatie verder uitgewerkt. Dit resulteert in de volgende drie opties voor de inpassing van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas:

1. noordelijke ligging, tegen het horeca-eiland aan (optie Noord)
2. middenligging, tegenover de huidige Meervaart (optie Midden)
3. zuidelijke ligging, tegenover Anslijnflat in lengteligging van Lelylaan

in uiterste zuidwest hoek van baai (optie Zuid)



De onderzochte opties voor de inpassing van het nieuwe gebouw voor de Meervaart in de Sloterplas, waarbij de conclusie is dat de optie Zuid (in rood) het meest passend is

De drie opties zijn getoetst op de volgende aspecten:

- de ruimtelijke ervaring van het gebouw in de Sloterplas
- de bruikbaarheid voor de theaterfunctie: functioneel theater
- de mate waarin de locatie past binnen de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van de Sloterplas
- de mate waarin de locatie de ontwikkeling van Stadscentrum Osdorpplein versterkt.

De vergelijking en waardering van de drie opties voor de inpassing van het nieuwe gebouw in de Sloterplas zijn samengevat in onderstaande tabel.

Resumerend scoort optie Zuid op vrijwel alle punten beter dan de andere opties en biedt voldoende kansen om de gestelde ambities en uitgangspunten waar te maken.

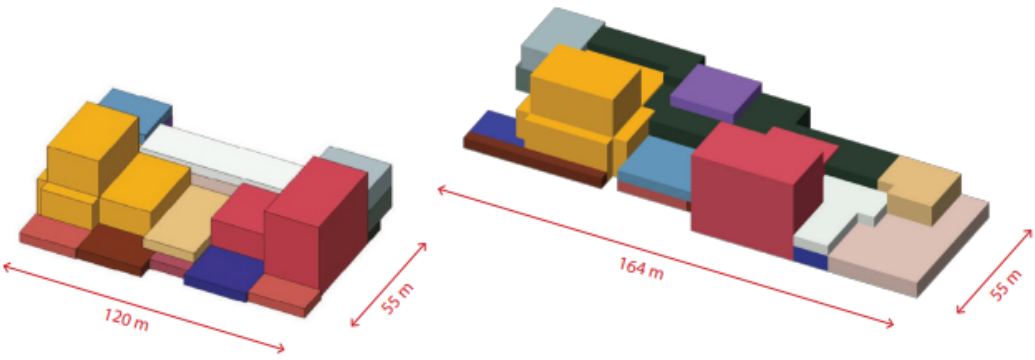
Opties:	NOORD	MIDDEN	ZUID
Ruimtelijke ervaring	-	-	+ / -
Theater	+ / -	+ / -	+
Cultuurhistorie en-landschap	-	-	+ / -
Versterking Stadscentrum	+ / -	+ / -	+

Optie Zuid

De optie Zuid ligt in de zuidwesthoek van de Sloterplas tegenover de Anslijnflat, (groten)deels in het water en deels op het land in de bocht van de huidige oeverlijn van de zuidwestoever. Het bestaande horecapaviljoentje dient hiervoor te worden verplaatst of verwijderd.

Footprint

De footprint (voetafdruk) van het nieuwe gebouw bedraagt minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2. Ter illustratie zijn hieronder twee mogelijke ruimtelijke configuraties van het gebouwencomplex opgenomen om een beeld te geven van de bandbreedte van het volume (en footprint) van de Nieuwe Meervaart. Het betreft een compactere (meer gestapelde) configuratie van het gebouwencomplex met een footprint van 6.600 m^2 en een meer uitgestrekte configuratie van het gebouwencomplex met een footprint van 9.000 m^2.

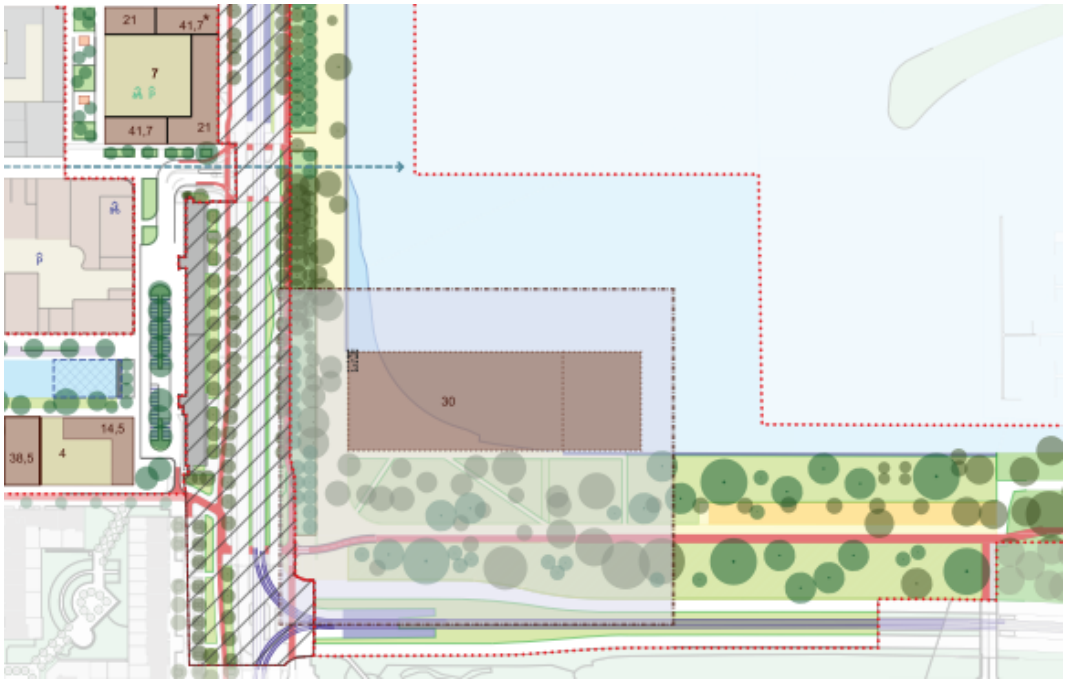


Let op: dit zijn indicatieve weergaves, géén ontwerpen. In de uitwerking van het ontwerp van het gebouw krijgt het een andere vorm binnen de bandbreedtes van de footprint (6.600 – 9.000 m^2).

In de Plankaart van het stedenbouwkundig plan is de indicatieve footprint weergegeven en in een ruimer gebied rondom de zuidwesthoek van de Sloterplas is met een stippellijn ook het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart gemarkeerd.

Inpassingsgebied

Het gebouw voor de Nieuwe Meervaart komt in de zuidwesthoek van de Sloterplas of (deels) op de zuidwestoever van de Sloterplas. Er is in het stedenbouwkundig plan een inpassingsgebied gedefinieerd waarbinnen het gebouw moet komen. De exacte positie en het ontwerp van het gebouw wordt nog nader uitgewerkt. Het inpassingsgebied is een ruim gebied in de oksel van de Cornelis Lelylaan en Meer en Vaart. De groenstrook ten noorden van de Cornelis Lelylaan is onderdeel van de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Een deel van het inpassinggebied loopt tot aan de Cornelis Lelylaan en ligt daarmee (deels) in de hoofdgroenstructuur.



Uitsnede kaart Stedenbouwkundig Plan met (in bruin) de indicatieve footprint van de Nieuwe Meervaart in de zuidwesthoek van de Sloterplas (de meest passende optie Zuid) en eromheen het inpassingsgebied voor de Nieuwe Meervaart. Binnen het inpassingsgebied is dus nog "schuifruimte" voor het nog te ontwerpen gebouw van de Meervaart en bijbehorende ontsluiting.

Vanwege de ligging van het inpassingsgebied (deels) in de Hoofdgroenstructuur is een afwijking van het vigerende beleid Hoofdgroenstructuur (2011) nodig. Met het raadsbesluit van 26 juni 2024 (VN2024-007369), waarmee de gemeenteraad besloten heeft af te wijken van de Hoofdgroenstructuur (2011) met betrekking tot de investeringsnota en het Stedenbouwkundig Plan Osdorpplein fase 2-Nieuwe Meervaart is daar in voorzien.

Toekomstvisie Nieuwe Meervaart

Om mee te blijven groeien met Nieuw-West en grootstedelijke ontwikkelingen heeft de Meervaart een toekomstvisie geformuleerd (werkboek ‘De Nieuwe Meervaart’ d.d. februari 2021):

- Een plek voor nieuwe perspectieven: theater is dé manier om tot nieuwe inzichten te komen, nieuwe ideeën op te doen en tot nieuwe perspectieven te komen. Wat de Meervaart laat zien, wat makers produceren en wat bezoekers ervaren, leidt tot continue interactie. Verhalen, achtergronden en culturen inspireren en verrijken elkaar.
- Een plek voor nieuwe vertellingen: de Meervaart zoekt voortdurend naar nieuwe verhalen en nieuwe manieren om die verhalen te vertellen. Hiervoor moet er een plek zijn waar mensen elkaar

ontmoeten en waardoor nieuwe verhalen ontstaan.
- Een plek voor nieuwe verbindingen: de Meervaart is de verbindende schakel tussen makers, artiesten en publiek. De Meervaart brengt mensen bij elkaar met verhalen die hen bindt. Jongeren worden geholpen bij het ontdekken van hun talent en krijgen een podium geboden.

Bezoekers van de Meervaart komen voor gezelligheid en ontmoeting, om nieuwe ervaringen op te doen en om zelf creatief bezig te zijn. Het is hierdoor een 'plek van iedereen': van jongeren die een eerste kennismaking met kunst en cultuur hebben tot ervaren theaterbezoekers, van makers van kunst en cultuur tot degenen die hiervan genieten, van congresgangers van ver tot buurtbewoners. Het wordt meer nog dan nu al het geval is de huiskamer van de wijk, een plek waar iedereen kan binnenlopen en zich thuis voelt.

Gebouw en programma Nieuwe Meervaart

De Nieuwe Meervaart huisvest een breed scala aan functies en programmaonderdelen:

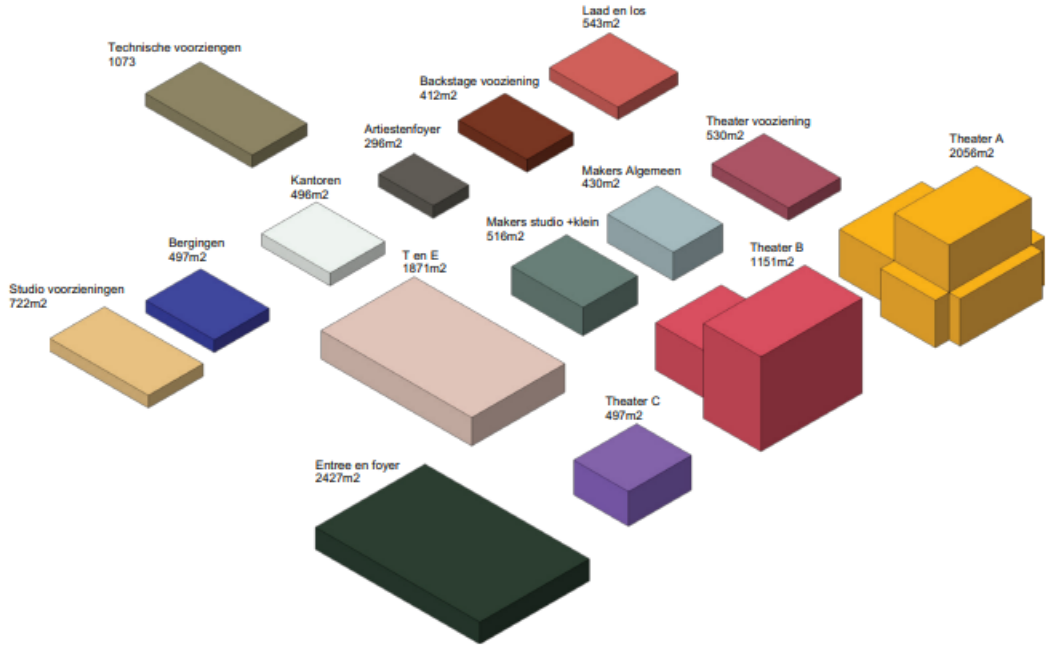
- Theaterfunctie (presentatie) staat voorop.
- Ruimte voor talentontwikkeling en educatie.
- Ruimte voor productie en repetitie: theatermakers, huisgezelschappen maken gebruik van het gebouw (studio's);
- Evenementen in het gebouw eventueel in combinatie met gebruik van de omliggende openbare buitenruimte;
- Multifunctionele ruimtes, die ook als congresfunctie c.q. zakelijke verhuur gebruikt kunnen worden, dit zakelijke gebruik is ondergeschikt aan de culturele functie van deze ruimtes;
- Kantoren voor bovenstaande functies;
- Horeca ondersteunend aan en passend bij bovengenoemde functies: voorstellingshoreca, artiestenfoyer, daghoreca, evenementen, zakelijke verhuur, studio's.

Dit vertaalt zich in een ruimtelijk programma van circa 14.000 m2 bvo, met drie theaterzalen en backstageruimte, studio's en verhuurzalen, entreegebied en foyers (inclusief 2 horecavoorzieningen), kantoorruimte, technische ruimtes, interne verkeersruimte en constructies.

De footprint (voetafdruk) van het gebouw is minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2. De maximale hoogte is 30 meter, gebaseerd op de hoogte van de toneeltorens.

De ambitie is een architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw te realiseren, zorgvuldig ingepast in zijn omgeving. Bij voorkeur krijgen alle publieke ruimten een riante verdiepingshoogte. Het gebouw is alzijdig (alle zijden worden als voorkant ontworpen). Het dak van het gebouw wordt optimaal benut: denk aan dakterras(sen) en daktuin(en) c.q. groene daken met uitzicht.

Het laden en lossen voor het theater, horeca en onderhoud vindt plaats via vier inpandige loadingdocks. Alle "achterkant"- functies (bevoorrading, afval, etc.) worden zoveel mogelijk inpandig opgelost. Uitgangspunt is dat het fiets- en scooterparkeren voor bezoekers en gebruikers van de Nieuwe Meervaart in de openbare ruimte rondom plaatsvindt. Er wordt nog onderzocht of de wens van een inpandige fietsenstalling in de Nieuwe Meervaart onderdeel kan worden van de ontwerpopdracht.



Indicatieve weergave van de programmaonderdelen van de Nieuwe Meervaart: in totaal 14.000m2 bruto vloer oppervlak

Integrale opgave: aanpak zuidwestoever Sloterplas

De Nieuwe Meervaart vraagt om een zorgvuldige inpassing in de Sloterplas en een gelijktijdige aanpak van de openbare ruimte van de zuidwestoever van de Sloterplas. Dit wordt ook wel de integrale opgave genoemd.

Het populaire wandelrondje Sloterplas blijft behouden en wordt versterkt. Over de oevers komt een circa 600 meter lange doorgaande (wandel) promenade van het horeca-eiland tot aan het watersporteiland. De promenade krijgt een hoogwaardige en groene inrichting met verschillende sferen.

De Nieuwe Meervaart is als publiekstrekker gelegen aan deze promenade en knoopt als het ware beide delen van de promenade (langs de Meer en Vaart en Lelylaan zijde) aan elkaar. Aan de promenade worden de bestaande urban sport- en speelvoorzieningen en de verblijfsmogelijkheden (banken en zitplekken) uitgebreid. De voormalige loskade bij de IAmsterdam letters wordt vergroend.

Aan de waterzijde van het gebouw wordt een doorgaande wandelroute en verblijfsruimte aan het water geambieerd, bijvoorbeeld in de vorm van een flinke steiger. Dit kan onderdeel worden van het rondje Sloterplas met permanent zicht op het water en levert nieuwe verblijfsplekken aan het water op om ervan te genieten. Mogelijk kan dit ook gecombineerd worden met een aanlegplek voor bootjes.



Impressie van Nieuwe Meervaart aan de zuidwestoever Sloterplas en Stadscentrum Osdorpplein

64 Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein - fase 2 *Uitwerking fase 2a*

Afbeelding van de integrale opgave

Uitgangspunten ontsluiting, bereikbaarheid en parkeren Nieuwe Meervaart

De oevers van de Sloterplas zijn vooral het domein van voetgangers en de verblijvende of sportende recreant. Gemotoriseerd verkeer (logistiek, laden en lossen voor de Nieuwe Meervaart) en fietsers zijn te gast op de wandelpromenade. Expeditieverkeer dient inpandig te laden en te lossen. (Lang) parkeren van auto's, busjes of bussen dient elders plaats te vinden. De ontsluiting van de Nieuwe Meervaart voor laad- en losverkeer kan in principe plaatsvinden vanaf de Lelylaan (voor de kruising Lelylaan - Meer en Vaart) of vanaf de Meer en Vaart.

In de buurt van de hoofdingang van de Nieuwe Meervaart dient rekening te worden gehouden met een kiss&ride, drop-off plekken voor taxi's en een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen. Verder is ook behoefte aan twee of drie kort-parkeerplekken voor touringcars in de nabijheid van de Nieuwe Meervaart.

De bepaling van de exacte locaties van deze ontsluitings- en parkeerelementen en het ontwerp ervan is een integraal onderdeel van de inpassing van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de

zuidwestoever van de Sloterplas.

De tramhaltes aan Lelylaan en Meer en Vaart en de bushalte op de Meer en Vaart zorgen voor een goede OV-bereikbaarheid van de Nieuwe Meervaart.

Bezoekers van de Nieuwe Meervaart die met de auto komen parkeren in de publieke parkeergarages aan het Osdorpplein, aan de overzijde van Meer en Vaart. De dichtstbij gelegen garage is die van MIX Amsterdam (in aanbouw).



Doorgaande promenade opgespannen tussen horeca eiland en watersport eiland, met de Nieuwe Meervaart eraan.

3D-impressie van Stadscentrum Osdorpplein met de her in te richten zuidwestoevers van de Sloterplas en een indicatieve weergave en positie van de Nieuwe Meervaart in de zuidwesthoek van de Sloterplas

Beeldkwaliteit voor de Nieuwe Meervaart

Voor de Nieuwe Meervaart gelden de volgende eisen ten aanzien van de beeldkwaliteit.

Integraal en in samenhang

De Nieuwe Meervaart dient in haar ontwerp en uitvoering onderdeel van een integraal ontwerp van de zuidwestoevers van de Sloterplas te zijn. Het dient in samenhang met civieltechnische en landschapsarchitectonische onderdelen te worden ontworpen. Met een ambitie en kwaliteit die zich laat meten met het Oostpaviljoen of het Schip van architect Slebos met stippenplein (gemeentelijk monument), de hoogwaardige hoge en lage kades, zware bomenrijen, het recent toegevoegde Van Eesterenmuseum en de jachthaven met haar bastionachtige watertoegang, binnen het totaalontwerp voor de hele monumentale noordkop van de plas. Met de ruimtelijke inpassing van de Nieuwe Meervaart en de herinrichting van de zuidwestoevers, ligt er nu de kans om ook voor de zuidwestoevers een dergelijk integraal ontwerp te maken (hetgeen in het verleden nooit is gebeurd).

Architectonisch hoogwaardig gebouw

De Nieuwe Meervaart is een architectonisch hoogwaardig, duurzaam, uitnodigend en herkenbaar cultuurgebouw passend bij zijn functie. Zorgvuldig ingepast in de zuidwestoever van de Sloterplas en katalysator voor de verdere ontwikkeling van Osdorpplein en de zuidkop en haar randen. Het gebouw voegt zich naar- en is ondersteunend aan de grandeur van de Sloterplas, het landschappelijk icoon van Nieuw-West. Eigentijds in duurzaamheid en in haar integratie met het landschap. Het vormt een nieuw baken voor gebruikers en omwonenden, voor bezoekers van het gebouw en van Osdorpplein.

Ruimtelijke oneindigheid

Het gebouw is met een bruto vloeroppervlak van 14.000 m2 en een footprint tussen de 6.600 m2 en 9.000 m2 zelfs op de schaal van de Sloterplas een groot gebouw. Toch blokkeert het gebouw door zijn verschijningsvorm en geleding zo min mogelijk de ruimtelijke beleving van de Sloterplas. Het doet geen of zo min mogelijk afbreuk aan de suggestie van oneindigheid. Het laat de ruimte om over en door het gebouw te gaan. Bijvoorbeeld door een dramatische geterrasseerdheid of een andere architectonisch ruimtelijk concept dat dit effect bewerkstelligt.

Rondje Sloterplas

Het rondje Sloterplas met het continue zicht en wisselend perspectief op de plas wordt met realisatie van het gebouw veelzijdiger en interessanter. Door de introductie van keuze in verschillende routes met hoge belevingskwaliteit en contact met de Sloterplas op het bestaande land, de promenade en in, om en op het gebouw.

Entree en toegankelijkheid

Het gebouw heeft haar genereuze hoofdentree waarschijnlijk aan de westzijde, haar adres aan de promenade. Foyer en horeca zijn zichtbaar en laagdrempelig toegankelijk vanaf de promenade en nodigen uit voor informele ontmoetingen, ook voor niet-theaterbezoekers. Deze ontmoetingsplekken liggen aan en op het gebouw, gebruik makend van de middag- en avondzon met riant uitzicht op de Sloterplas. De plint van het gebouw is op zoveel als mogelijk plekken open, transparant en toont het gebruik en programmering aan voorbijgangers en geeft de gebruikers van het gebouw vrij zicht op het landschap waarin het gebouw ligt.

Binnen- en buitenrelaties en programmering

Het gebouw heeft niet alleen een programmering in de theaterzalen en oefenruimtes binnen het gebouw, maar ook buiten het gebouw in overgangszones op daken of op het water, in de avond en middagzon, met uitzicht op de Sloterplas.

Subliem ontwerp en inpassing

Op een aantal plekken is het gebouw manifester en uitbundiger architectonisch te ervaren:

- de entree, gericht op de promenade in de westgevel;
- in de oostgevel als blikvanger voor verkeer op de Lelylaan;
- het westelijk deel van de noordgevel dat, gezien over de lange lijn van

de Sloterplas, vanuit de coulisse van de groene schiereilanden bij het watersporteiland piept.

Op deze plekken schittert het gebouw. Maar ook in die geveldelen die blind zijn (bijvoorbeeld toneeltorens) of minder aantrekkelijke functies faciliteren (laden en lossen) is het gebouw aantrekkelijk en passend in haar omgeving. Groen (en water) aan gevels en op de daken zijn hier aannemelijke ingrediënten.

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

5.1 Wetgeving

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is opgenomen in afdeling 1.64 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Omgevingsbesluit opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Tot slot kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Omgevingsbesluit, maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Bij besluiten die grote gevolgen voor het milieu kunnen hebben, moet het onderwerp 'milieu' goed en op tijd worden onderzocht. De regels die hiervoor gelden staan in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 van het Omgevingsbesluit.

In bijlage V bij het Omgevingsbesluit (kolom 1, nummer J11) staat dat wanneer een activiteit de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen omvat, er sprake is van een m.e.r.(beoordeling)-plicht.

Voor projecten die aangemerkt kunnen worden als een stedelijk ontwikkelingsproject neemt het bevoegd gezag de beslissing of een mer moet worden doorlopen. Het bevoegd gezag neemt de mer-beoordelingsbeslissing binnen zes weken, nadat initiatiefnemer de schriftelijke melding van het voornemen om een mer-beoordelingsplichtig project heeft ingediend bij het bevoegd gezag. De mededeling en het indienen van een aanvraag omgevingsvergunning kan tegelijkertijd. Het verzoek om de mer-beoordelingsbeslissing is dan onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning. Het is ook mogelijk om eerst te verzoeken om een mer-beoordelingsbeslissing.

Volgens jurisprudentie van de Raad van State hangt het antwoord op de vraag of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject af van de concrete omstandigheden van het geval, waarbij onder meer de aspecten als de aard en de omvang van de voorziene ontwikkeling een rol spelen.

Een voorzichtige lijn die aangehouden kan worden bij de bepaling van of er al dan niet sprake is van een stedelijke ontwikkeling is dat naar mate functies worden gewijzigd, de omvang van het project en de toename van bebouwing groter en de wijziging van de ruimtelijke inrichting significanter is, de kans dat een bouwproject wordt aangemerkt als stedelijk ontwikkelingsproject toeneemt.

Het perceel waarop het project wordt gerealiseerd is in het tijdelijk omgevingsplan Amsterdam, deelgebied bestemmingsplan Osdorpplein e.o. deels aangewezen voor Water, Verkeer-2 en Groen-2. Het bouwen van De Nieuwe Meervaart is op basis van de huidige juridische regeling niet mogelijk.

Op basis van Bijlage V van het Omgevingsbesluit (nr. J11 aanleg, wijziging of uitbreiding van stedelijke ontwikkelingsprojecten) en gelet op de jurisprudentie is het aannemelijk dat de voorgenomen ontwikkeling wordt aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject.

5.2 MER / MER beoordeling

5.2.1 Algemeen

Om inzichtelijk te maken of de voorgenomen ontwikkeling van de ontwikkeling tot zodanige nadelige milieugevolgen leidt dat een milieueffectrapportage opgesteld moet worden heeft TAUW, in opdracht van de gemeente Amsterdam een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld (zie Bijlage 1).

In de m.e.r.-beoordelingsnotitie is ingeaan op de volgende onderwerpen:

- De fysieke kenmerken van het project
- De locatie van het project
- Kenmerken van de mogelijke aanzienlijke milieueffecten:
- De mogelijk aanzienlijke milieueffecten van het project als gevolg van:
    1. De verwachte residuen, emissies en de productie van afvalstoffen
    2. Het gebruik van natuurlijke bronnen, waaronder bodem, land, water en biodiversiteit

Waar het bij de criteria 'fysieke kenmerken van het project' en ‘locatie van het project' vooral gaat om beschrijvingen van de voorgenomen activiteiten, de locatie en de omgeving, gaat het bij de 'kenmerken van mogelijke aanzienlijke milieueffecten' juist om de interactie tussen beiden. Hier worden dan ook de effectbeschrijvingen voor de beschouwde milieuaspecten weergegeven en de waarschijnlijkheid van de effecten.

In de mer-beoordeling is gebruik gemaakt van direct beschikbare informatie over het plangebied, waaronder de milieuonderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van dit TAM-omgevingsplan. Verder is, zoals gebruikelijk bij mer-beoordelingen, de toetsing gebaseerd op deskundig beoordelingsadvies.

5.2.2 M.e.r.-beoordeling

5.2.2.1 Fysieke kenmerken van het project

Omvang van het project

Het betreft de bouw van de Nieuwe Meervaart. De Nieuwe Meervaart zal een gebouw worden met verscheidene functies, met een maximale bvo van 14.000 m^2 en met een maximale bouwhoogte van 30 meter. Het plangebied bevindt zich aan de zuidwestoever van de Sloterplas, als deels in de Sloterplas zelf.

Cumulatie met andere projecten

De ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart moet worden beschouwd in de context van de bredere vernieuwingsopgave van Stadscentrum Osdorpplein. Deze gebiedsontwikkeling omvat verschillende projecten die in de directe nabijheid worden gerealiseerd en daardoor cumulatieve milieueffecten kunnen veroorzaken.

- MIX Amsterdam: Dit project, gelegen op de locatie van het voormalige stadskantoor, is een grootschalige ontwikkeling met de bouw van 528 appartementen en circa 4.000 m² aan commerciële ruimtes. De oplevering is voorzien voor 2026 en zal ook het Verhalenhuis huisvesten.
- Twins (Suha 2c en Bladergroen): Aan de Nieuwe Osdorpergracht wordt sloop nieuwbouw gerealiseerd, samen goed voor maximaal 271 woningen. Deze projecten bevatten sociale, middeldure huurwoningen en koopwoningen. De eerste oplevering is gepland voor 2029.
- Nieuwe Osdorpergracht: Ter hoogte van de bouwprojecten MIX Amsterdam en Twins wordt een nieuwe gracht aangelegd. De werkzaamheden aan het westelijke deel starten in 2026, gevolgd door

het oostelijke deel in 2028. De watercompensatie die nodig is voor de Nieuwe Meervaart zal worden meegenomen in de realisatie van deze gracht. Oplevering van de Nieuwe Meervaart zelf zal plaatsvinden in 2032.
- Noordwesthoek: Het project Noordwesthoek voorziet in een mix van voorzieningen, werkfuncties, horeca en wonen. Zowel bij de ingang van Tussen Meer als op de hoek van Hoekenes en de L. van Sonsbeeckstraat kan een toren komen. Noordwesthoek 3 startbouw Q3 2027 en oplevering Q3 2029. Voor Noordwesthoek 1 en 2 zal de startbouw Q3 2029 plaatsvinden en oplevering 2032 of later.
- SUHA3: De woningen aan de Van Suchtelen van de Haarestraat en de Martini van Geffenstraat worden gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Werkzaamheden starten in Q1 2028 met oplevering op Q1 2031
- Tussen Meer Zuid: Het gebied op de hoek van Tussen Meer en Hoekenes biedt ruimte voor een mix van nieuwe woningen, winkels, horeca en groen. Ook hier starten werkzaamheden in Q1 2028 met een verwachte oplevering op Q1 2031.

De toename van verkeer is niet uitsluitend het gevolg van de Nieuwe Meervaart, maar van de totale vernieuwingsopgave in het stadscentrum. Het verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel heeft hier rekening mee gehouden door het project te analyseren in de context van de autonome groei van verkeer en aanpassingen in het omliggende wegennet tot 2035 rekening houdend met de ontwikkelingen voor fase 2A en fase 2B.

Dit levert conclusies op voor de cumulatie van effecten voor luchtkwaliteit, ook uitgewerkt bij het thema's luchtkwaliteit en voor verkeer, uitgewerkt bij het thema verkeer.

Andere omvangrijke stedelijke ontwikkelingen in Nieuw-West, zoals plannen rondom Geuzenveld-Slotermeer, Ringzone West en de verdere verdichting op andere locaties in Osdorp, bevinden zich op een dusdanig grote afstand dat er geen sprake is van cumulatieve milieueffecten.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.

Productie afvalstoffen

Tijdens de werkzaamheden en de gebruiksfase daarna worden geen gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen geproduceerd die de omgeving schaden. De materialen die vrijkomen bij de bouw van De Nieuwe Meervaart worden aangeboden aan een erkend verzamel- en verwerkingsdepot. Voor de afvoer van afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van negatieve (rest)effecten op het milieu.

Verontreiniging en hinder

Zowel tijdens de bouw als in de gebruiksfase daarna zijn verscheidene aspecten van belang. Deze aspecten komen verder aan bod bij de beschrijving van milieueffecten.

Risico op ongevallen

De beoogde herontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd

5.2.2.2 De locatie van het project

Bestaand grondgebruik

De nieuwe locatie van de Nieuwe Meervaart bevindt zich in de zuidwesthoek van de Sloterplas, deels in het water en/of deels op de oever. Dit gebied ligt in de bocht van de oeverlijn van de zuidwestoever, tegenover de Anslijnflat. Het inpassingsgebied komt in de zuidwesthoek van de Sloterplas op de hoek van Cornelis Lelylaan met Meer en Vaart en ligt (deels) in de hoofdgroenstructuur 'Sloterplas'. Bouwen in dit gebied is niet zomaar toegestaan onder het vigerende beleid, maar er is een voorkeur uitgesproken door de gemeenteraad voor een variant die bouwen in de Hoofdgroenstructuur toelaat, mits aan bepaalde randvoorwaarden wordt voldaan. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in het TAM-imro plan (de toelichting). Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt hiermee rekening gehouden.

Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Geen. De projectlocatie ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied of een drinkwaterwingebied. De bescherming van de waterkwaliteit wordt verder behandeld in het thema Water.

Opnamevermogen milieu

De te verwachten milieueffecten van de beoogde ontwikkeling worden beschouwd voor de relevante milieuaspecten. Per milieuaspect is hiervan de conclusie opgenomen.

Water

De bouw van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas zal effect hebben op de waterkwaliteit, onder andere door demping en schaduwwerking. De negatieve effecten moeten worden gecompenseerd, bijvoorbeeld door het aanleggen van nieuwe verondiepingen en het aanpassen van de oevers.

Royal HaskoningDHV heeft een notitie opgesteld om de mogelijke effecten van de Nieuwe Meervaart op de waterkwaliteit van de Sloterplas in kaart te brengen. Hieruit blijkt dat negatieve effecten op de ecologische waterkwaliteit niet uitgesloten kunnen worden. Vooral het KRW-kwaliteitselement 'Overige waterflora' kan negatief worden beïnvloed.

Er zijn maatregelen nodig om het verlies van potentieel begroeibaar areaal en de verminderde kwaliteit van het habitat voor waterplanten te mitigeren en te compenseren. Hiervoor zijn diverse maatregelen mogelijk. Wat watercompensatie betreft, levert de aanleg van de Nieuwe Osdorpergracht een grote bijdrage aan watercompensatie voor het toegenomen verhard oppervlak. Ook is het mogelijk een stukje oever 'af te snijden', waardoor de compensatieopgave mee wordt genomen in het ontwerp.

Bij het volledig plaatsen van de Nieuwe Meervaart op Sloterplas met een footprint van 9.000 m² zal aanvullende waterberging nodig zijn. Dit is mogelijk door bijvoorbeeld het rechttrekken van de oevers van Sloterplas of het graven van extra water in de polders van Nieuw-West. Ook in dit scenario zijn voldoende maatregelen inzetbaar om aan de waterbergingseisen te voldoen.

Mits de voorgestelde maatregelen in overleg met Waternet worden onderzocht en uitgevoerd zal de ontwikkeling niet leiden tot negatieve milieueffecten. De effectiviteit van de getroffen maatregelen zullen in de verdere planuitwerking moeten worden gemonitord en, indien nodig, worden bijgestuurd.

Archeologie

Binnen het inpassingsgebied bevinden zich geen gebieden met archeologische verwachtingswaarde.

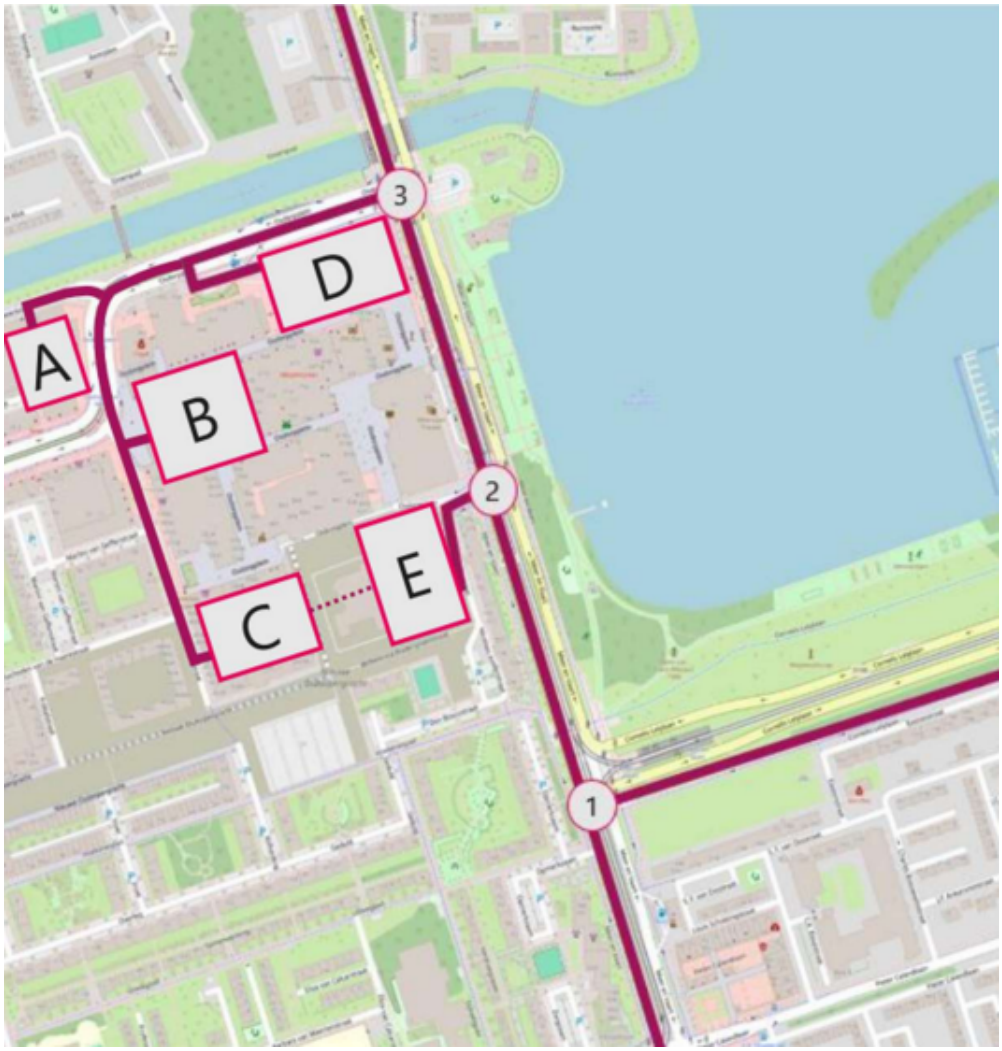
Derhalve heeft de ontwikkeling geen effect op archeologie.

Verkeer

De realisatie van de Nieuwe Meervaart zal een toename van het verkeer op de omliggende wegen van het Osdorpplein veroorzaken. Om de verkeerseffecten te bepalen, zijn door Goudappel scenario's onderzocht.

Het verkeer van en naar de Nieuwe Meervaart zal voornamelijk via de Cornelis Lelylaan (80%) worden afgewikkeld. De ontsluiting voor logistiek en expeditie kan alleen aan de zuidkant van de planlocatie plaatsvinden. Het openbaar vervoer bevindt zich in de directe nabijheid van het plangebied, met de tramhalte Meer en Vaart op slechts 200 meter loopafstand en de bus/tramhalte Osdorpplein Oost op 250 meter.

Een analyse van de verkeersafwikkeling op de belangrijkste kruispunten wijst uit dat kruispunt 2 (Meer en Vaart - Osdorpplein Zuidzijde) de pieksituaties niet goed kan afwikkelen, dit probleem speelt al in de autonome ontwikkeling. Aanvullende oplossingsrichtingen als het beperken van groentijd of het benutten van een alternatieve uitrijmogelijkheid via garage C verbetert de situatie aanzienlijk.



Locatie geanalyseerde kruispunten en garages (indicatief)

Door de realisatie van de Nieuwe Meervaart en de bijbehorende programmering qua evenementen, neemt het verkeer op de omliggende wegen verder toe. Het extra verkeer leidt doorgaans niet tot problemen, maar de verkeerafwikkeling in pieksituaties kan worden gegarandeerd bij kruispunt 2 als de voorgestelde aanvullende maatregelen worden getroffen. Het afwikkelen van verkeer op kruispunt 3 lukt ook niet in de worst-case scenario, als mogelijke oplossingsrichting geeft Goudappel het opzetten van een 'dynamisch verkeerregelingssysteem' aan.

Luchtkwaliteit

De indicator luchtkwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van concentraties stikstof (NO2) en fijnstof (PM10 en PM2,5). Gemeente Amsterdam valt onder een aandachtsgebied voor luchtkwaliteit voor zowel NO2 als PM10. Dit betekent dat toetsing aan de luchtkwaliteitsregels plaats dient te vinden.

Het project van de Nieuwe Meervaart kan effect hebben op de luchtkwaliteit als gevolg van de toename van verkeer. Dit effect is inzichtelijk gemaakt door met behulp van de NIBM-tool te berekenen wat de bijdrage is van het extra verkeer op de emissie van PM10 en NO2. Hiervoor is de verkeersgeneratie gehanteerd zoals opgenomen in het verkeersonderzoek van Goudappel, dat wil zeggen 134 extra voertuigbewegingen waarvan 3,2 % vrachtverkeer.

In dit verkeersonderzoek zijn de andere te verwachten ontwikkelingen, fase 2A en fase 2B, in het gebied tevens meegenomen. Dit zegt iets over de totaal verwachte toename aan verkeer waardoor ook conclusies kunnen worden getrokken voor de cumulatie van milieueffecten.

Bijdrage van de Nieuwe Meervaart aan de luchtkwaliteit

Met behulp van de 'niet in betekenende mate' rekentool is bekeken of sprake is van een aanzienlijke bijdrage/verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van het plan. De rekentool is opgenomen in Figuur 3.3.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

Jaar van planrealisatie		2032
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		134
Aandeel vrachtverkeer		3,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,04**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,01**
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		

Berekening NIBM-tool op basis van bijdrage Nieuwe Meervaart

In onderstaande tabel zijn de luchtkwaliteitsgegevens voor 2025 en 2030 uit het CIMLK van een ten westen van het plangebied gelegen monitoringspunt opgenomen (monitoringspunt 34366966_1091370). De in deze tabel genoemde gegevens betreffen de (verwachte) achtergrondconcentraties in de nabijheid van het plangebied.

Indicator (grenswaarde 2025 / 2030)	2025	2030
NO2 (40 / 20 µg/m^3)	15,93 µg/m^3	13,61 µg/m^3
PM10 (40 / 20 µg/m^3)	15,65 µg/m^3	14,92 µg/m^3

Uit de luchtkwaliteitsgegevens blijkt dat de luchtkwaliteit nu en in 2030 voldoet aan de geldende luchtkwaliteitseisen. Wanneer de achtergrondconcentratie uit het CIMLK en het planeffect op basis van het NIBM bij elkaar worden opgeteld dan wordt geconcludeerd dat er nog steeds wordt voldaan aan de omgevingswaarden uit het Bkl en de strengere Europese luchtkwaliteitseisen in 2030.

Cumulatieve effecten deelprojecten stadscentrum Osdorpplein

Om de cumulatieve effecten te beschouwen is in onderstaande figuur tevens de totale verkeersgeneratie van fase 2A en fase 2B meegenomen. Voor de beoordeling is uitgegaan van het jaar 2035. Dit betreft het jaar waarin de volledige planontwikkeling van fase 2A en fase 2B van het Stadscentrum Osdorpplein is gerealiseerd. Het aandeel vrachtverkeer is naar beneden bijgesteld, omdat de verwachting is dat het aandeel vrachtverkeer ten opzichte van het aandeel vrachtverkeer voor de Nieuwe Meervaart, lager zal zijn gezien de aard van de rest van de ontwikkelingen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

	Jaar van planrealisatie	2035
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	7340
	Aandeel vrachtverkeer	2.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**1.17**
	PM_{10} in µg/m^3	**0.66**
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		

Berekening NIBM-tool op basis van totale verkeersgeneratie Fase 2A en 2B

Geconcludeerd wordt dat de extra verkeerstoename niet leidt tot een ‘niet in betekende mate’ bijdrage aan de luchtkwaliteit. Daarmee voldoen de ontwikkelingen aan de omgevingswaarden uit het Bkl en de strengere Europese luchtkwaliteitseisen in 2030. Het plan levert geen aanzienlijke milieueffecten en/of nadelige cumulatieve effecten voor het thema luchtkwaliteit op.

Geur

De verwachte ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart veroorzaakt geen milieueffecten op het gebied van geur. Dit komt doordat er geen agrarische of industriële geurbronnen aanwezig zijn in de omgeving of worden voorzien als onderdeel van de ontwikkeling.

Geluid

Bij het toelaten van een activiteit, (spoor)weg, industrieterrein of geluidgevoelig gebouw moet het geluid op de geluidgevoelige gebouwen beoordeeld worden. Hiertoe zijn in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels opgenomen.

Deze regels zijn niet alleen van toepassing op de geluidbelasting op gevels van geluidgevoelige gebouwen, maar ook op situaties waarin het omgevingsplan kan leiden tot een toename van de verkeersintensiteit of andere indirecte akoestische effecten.

De Nieuwe Meervaart betreft zelf geen geluidgevoelige functie. Daarom is het geluid van het wegverkeer op de gevel van de Nieuwe Meervaart niet relevant in het kader van het Bkl.

Amsterdam hanteert een eigen geluidbeleid gericht op het beschermen van geluidgevoelige gebouwen. Als agglomeratiegemeente stelt de gemeente elke vijf jaar een geluidskaart en een Actieplan geluid vast. Binnen dit beleid geldt dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde belasting meer dan 3 dB hoger is dan de maximaal toelaatbare grenswaarde. Deze cumulatievoorwaarde is alleen van toepassing bij het realiseren van nieuwe geluidgevoelige gebouwen. Gemeente Amsterdam stelt geen aanvullende eisen voor indirecte akoestische effecten.

De ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart leidt tot een geschatte toename van 134 extra voertuigbewegingen per etmaal (weekdaggemiddelde). De toekomstige etmaalintensiteit op de Meer en Vaart is volgens het VMA65.0 circa 13.194 motorvoertuigen per etmaal. Een toename van circa 134 motorvoertuigen per etmaal heeft een toename van de geluidbelasting kleiner dan 0,5 dB tot gevolg. Dit verschil is akoestisch verwaarloosbaar en bovendien niet waarneembaar voor het menselijk gehoor.

Bodem

Antea Group heeft een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft als doel vaststellen of de bodemkwaliteit de voorgenomen functies belemmert. Uit het onderzoek is gebleken dat voor de huidige fase van het omgevingsplan geen significante belemmering of risico’s op het gebied van bodemkwaliteit worden voorzien.

Stikstof

Er is door KP adviseurs onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het uitvoeren van de activiteit op het thema stikstof. De bijdrage aan de stikstofdepositie van de nieuw te bouwen Meervaart-theater en het in gebruik nemen is berekend met de vigerende versie van het rekeninstrument AERIUS Calculator (versie 2024.2.1).

De onderzoekslocatie ligt op circa negen kilometer afstand van het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied, 'Polder Westzaan'. Dat als het maatgevende gebied in de berekening is meegenomen.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er in zowel de ontwikkel- als de gebruiksfase geen relevante stikstofdepositie op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ontstaat. Negatieve effecten veroorzaakt op het gebied van stikstof worden daarom uitgesloten.

Ecologie

KP Adviseurs BV heeft onderzoek gedaan naar de consequenties van de geldende natuurwet- en regelgeving.

Het onderzoek heeft vastgesteld dat de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Polder Westzaan, ongeveer negen kilometer is en het dichtstbijzijnde NNN-gebied circa anderhalve kilometer is. Gezien de aard en het lokale karakter van het plan, de onderlinge afstand tot deze gebieden en de aanwezigheid van andere bebouwde gebieden tussen het plangebied en deze gebieden, zijn directe negatieve effecten door verstoring zoals licht en geluid uit te sluiten.

Om de effecten op Natura 2000-gebieden te toetsen is aanvullend onderzoek gedaan, zie daarvoor Stikstof. Daaruit blijkt dat de ontwikkeling van dit project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie vergeleken met de referentiesituatie en wordt geconcludeerd dat het voorgenomen project geen negatief effect heeft op de stikstofdepositie in de omliggende Natura 2000-gebieden.

De ontwikkeling voorziet niet in het vellen van beschermde houtopstanden of het kappen van monumentale bomen.

Voor het thema soortenbescherming is vastgesteld dat nader ecologisch onderzoek moet worden uitgevoerd naar verblijfplaatsen van vleermuizen, het leefgebied van kleine marterachtigen, en de voorplantingsplaatsen van de teunisbloempijlstaart, grote vos, grote weerschijnvlinder en de iepenpage.

Voorafgaand aan de verdere ontwikkeling worden deze nadere onderzoeken uitgevoerd. Ook wordt met verdere uitwerking van het plan rekening gehouden met aanwezige flora en fauna op een dusdanige manier dat de werkzaamheden binnen de wettelijke kaders plaatsvinden. Mogelijk is hiervoor nog een omgevingsvergunning flora- en fauna activiteit benodigd. Als gevolg van de ontwikkeling vinden zodoende geen grootschalige milieueffecten plaats wat betreft ecologie.

5.2.2.3 Kenmerken van het potentiële effect

Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)

Er zijn geen effecten te verwachten die uit te drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.

Grensoverschrijdend karakter

Gezien de ligging van het project en de aard van de potentiële effecten niet van toepassing

Orde van grootte en complexiteit effect

De grootte en complexiteit van de effecten is gering.

Waarschijnlijkheid effect

Het optreden van effecten is onwaarschijnlijk. De werkzaamheden worden dusdanig uitgevoerd dat negatieve effecten worden voorkomen.

Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect

Geen langdurig of frequent effect.

5.2.3 Conclusie

De toetsing aan de selectiecriteria in bijlage III (EU richtlijn 2014/52/EU) maakt duidelijk dat er voor de beoogde ontwikkeling geen belangrijke nadelige effecten worden verwacht. Daarmee is de noodzaak voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER) voldoende gemotiveerd en is het opstellen van een milieueffectrapport niet vereist.

5.3 MER-beoordelingsbesluit

Op [datum] is het mer-beoordelingsbesluit genomen, waarbij is geconcludeerd dat er geen zodanige milieueffecten te verwachten zijn, waardoor het niet nodig is een Milieu Effect Rapportage (MER) op te stellen.

Hoofdstuk 6 Verkeer en Vervoer

6.1 Verkeersveiligheid

6.1.1 Amsterdam veilig en leefbaar: 30 km/u in de stad

Het college van B&W heeft het streven vanaf 2023 voor alle wegen in stedelijk gebied in Amsterdam in principe een maximumsnelheid van 30 km/u te hanteren. Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u worden de uitzondering. Dit staat beschreven in de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar, 30 km/u in de stad'.

Het beleidsvoornemen dient drie doelen:

1. De verkeersveilige stad

Een lagere snelheid draagt bij aan minder én minder ernstige ongevallen. Ook verbetert het leefklimaat als gemotoriseerd verkeer rijdt met een lagere snelheid die past bij de stad. Weggebruikers voelen zich veiliger. Als automobilisten in de stad langzamer rijden, sluit dat beter aan op de snelheid van de andere weggebruikers. Zeker in een stad als Amsterdam, waar lopen en fietsen de belangrijkste modaliteiten zijn, is dat van groot belang.

2. De geluidsarme stad

Met een maximumsnelheid van 30 km/u wordt de grootste bron van ernstige geluidshinder aangepakt: het verkeerslawaai. Geluid is een belangrijke bron van hinder en slaapverstoring, wat op termijn leidt tot een hogere bloeddruk, hartziekten en zelfs sterfte. Een lagere snelheid in de stad draagt dus bij aan een betere gezondheid van Amsterdammers.

3. De autoluwe stad

Een maximumsnelheid van 30 km/u als norm draagt bij aan de ambitie om meer ruimte te maken voor een leefbare en toegankelijke stad. Naar verwachting leidt een lagere snelheid tot minder autoverkeer. Ook zal een deel van het autoverkeer zich verplaatsen naar plekken waar dat tot minder overlast leidt. Als er minder (dominant) autoverkeer is, kunnen er andere keuzes gemaakt worden in de inrichting en functionaliteit van de openbare ruimte.

Het snelheidsregime van wegen wordt niet geregeld door middel van het omgevingsplan, maar door middel van verkeersbesluiten.

6.2 Bereikbaarheid auto, OV en fiets

6.2.1 Verkeersafwikkeling in het besluitgebied

6.2.1.1 Beleidskader Verkeersnetten

In het Beleidskader Verkeersnetten zijn de netwerken voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto in kaart gebracht. Het beleidskader geeft richting aan de wijze waarop Amsterdam de komende jaren werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid en van de kwaliteit van de openbare ruimte van de stad.

In het beleidskader staan eisen en toetswaarden waaraan de verschillende onderdelen van de Amsterdamse verkeersinfrastructuur moeten voldoen. Het is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren, en het is een toetsingskader voor ruimtelijke plannen.

Voor de vier modaliteiten: voetganger, fiets, openbaarvervoer en auto is een Plusnet en een Hoofdnet gedefinieerd. Alle overige straten behoren tot het Basisnet. In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit actief prioriteit. In de Hoofdnetten ligt het accent op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. Voor de voetganger zijn de Plus- en Hoofdnetten niet alleen gekoppeld aan doorstroming maar ook aan de gewenste verblijfskwaliteit (denk aan winkelen).

Voetganger

Het Plusnet voetganger zijn straten en pleinen die zowel een doorgaande functie (een route) als een verblijfsfunctie hebben.

Het Hoofdnet voetganger is het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten. Het gaat bijvoorbeeld om looproutes tussen grote onderwijsinstellingen en trein- en metrostations.

Het Basisnet voetganger bestaat uit alle overige straten met woon- en werkadressen en zorgt voor de bereikbaarheid van alle adressen in Amsterdam.

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet voetganger zijn:

- het garanderen van voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte in de drukste delen van de stad;
- aanbod van een betere bereikbaarheid in de omgeving van:
    1. permanente grote publiekstrekkers, zoals musea, parken, ziekenhuizen, kernwinkelgebieden en ov-knooppunten;
    2. evenemententerreinen;

door het bieden van:

- effectieve voetgangersruimte;
- voetgangerszones, waarin de voetganger de hoogste prioriteit heeft;
- een logisch opgebouwd voetgangersnetwerk;

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- toegankelijk, zonder hinder van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen;
- oversteekbaar, zonder verkeersveiligheidsrisico door verschil in snelheid met ander verkeer;
- logisch verbonden, met aansluitende looproutes;
- sociaal veilig, zowel subjectief als objectief;
- mooi, schoon en heel;
- met goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.



Een deel van het plangebied voor de Nieuwe Meervaart is aangewezen als plusnet voetgangers - parken. Meer en Vaart in, vanaf het kruispunt met de Cornelis Lelylaan, in de richting van de Meervaart is aangewezen als Hoofdnet voetgangers.

Fiets

Het Plusnet fiets is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt. Het zijn de belangrijkste verbindingen tussen stadsdelen en met de regionale fietsroutes naar aangrenzende gemeenten en de groen- en recreatiegebieden rondom de stad. Fietsers moeten snel, veilig en comfortabel van A naar B kunnen fietsen. Voorwaarde daarbij is dat fietsers weinig hinder hebben van overige verkeersdeelnemers, snel kunnen doorstromen bij kruispunten en dat er voor fietsers voldoende ruimte is om elkaar te passeren. Denk aan vrijliggende fietspaden of fietsstraten waar de auto te gast is.

Het Hoofdnet fiets is een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief wordt gebruikt. Het ontsluit de woon- en werkgebieden en voorzieningen in Amsterdam. Het netwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden en, als dat niet mogelijk is, uit fietsstroken van voldoende breedte gecombineerd met margestroken.

De overige fietsroutes maken deel uit van het Basisnet. Dit zijn minder intensief gebruikte routes. Het zijn geen doorgaande routes, maar routes die zorgen voor de toegankelijkheid van buurten. Vaak zijn het buurtstraten zonder specifieke infrastructuur voor fietsers. Randvoorwaarde in deze straten is dat fietsers hier veilig kunnen fietsen. Dit betekent onder andere dat er relatief weinig ander verkeer is.

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet fiets zijn:

- stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik;
- garanderen van de bereikbaarheid van de stad, de stadsdelen en aangrenzende gemeenten;
- garanderen van de bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen en de belangrijkste treinstations;
- gebruik van de plusnetroutes als recreatieve en toeristische verbindingen vanuit de stad naar de

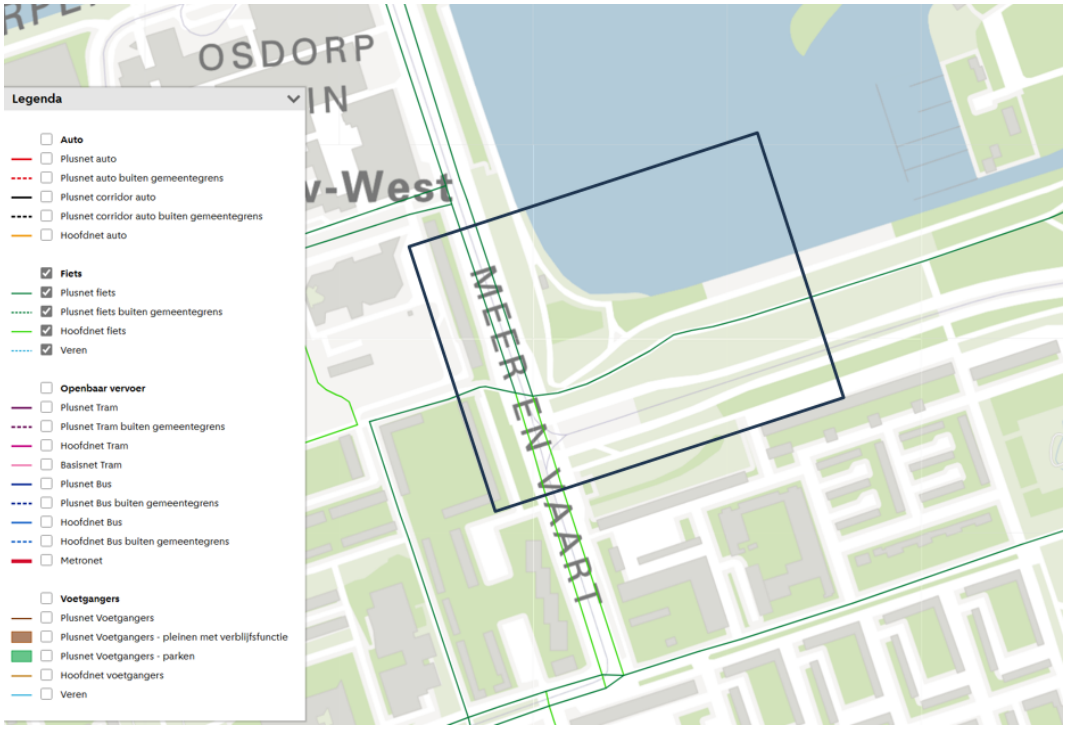
groengebieden;

door het bieden van:

- snelle en comfortabele fietsroutes;
- een logisch, herkenbaar en samenhangend netwerk;

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- het is verkeersveilig (met name voor fietsers);
- het is sociaal veilig;
- het is goed te beheren en te onderhouden.



Het fietspad dat via het Slotermeerpark door (een deel van) het plangebied loopt, is aangewezen als Plusnet fiets. Ook het fietspad langs Meer en Vaart (vanaf de Cornelis Lelylaan in noordelijke richting) is aangewezen als Plusnet fiets. Dit fietspad is in de zuidelijke richting (vanaf het kruispunt Cornelis Lelylaan) aangewezen als Hoofdnet Fiets. Zie ook onderstaande afbeelding.



Openbaar vervoer

Het Plusnet openbaar vervoer bestaat uit de belangrijkste tram- en busroutes die, aanvullend op het spoor- en metronetwerk, de hoofdstromen tussen de verschillende stadsdelen met elkaar en met het spoor- en metronetwerk verbinden. Het accent binnen dit Plusnet ligt op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, goede doorstroming en een hoge mate van betrouwbaarheid.

Het Hoofdnet openbaar vervoer bestaat uit alle overige tram- en busroutes waar minstens zes keer per drukste spitsuur per richting gereden wordt. Voor dit Hoofdnet ligt het accent op het behouden en waar mogelijk verhogen van de betrouwbaarheid en het behoud van rijsnelheden op routeniveau.

Basisnet: de routes waar bussen met een frequentie van minder dan zes keer per uur per richting (drukste spitsuur) rijden en de straten met tramrails waar alleen incidenteel trams rijden (routes naar remises, calamiteitenroutes en omrijroutes bij evenementen) behoren tot het Basisnet.

Doelen Plusnet en Hoofdnet OV:

- ontsluiting en verbinding van de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties, waaronder trein en metrostations;

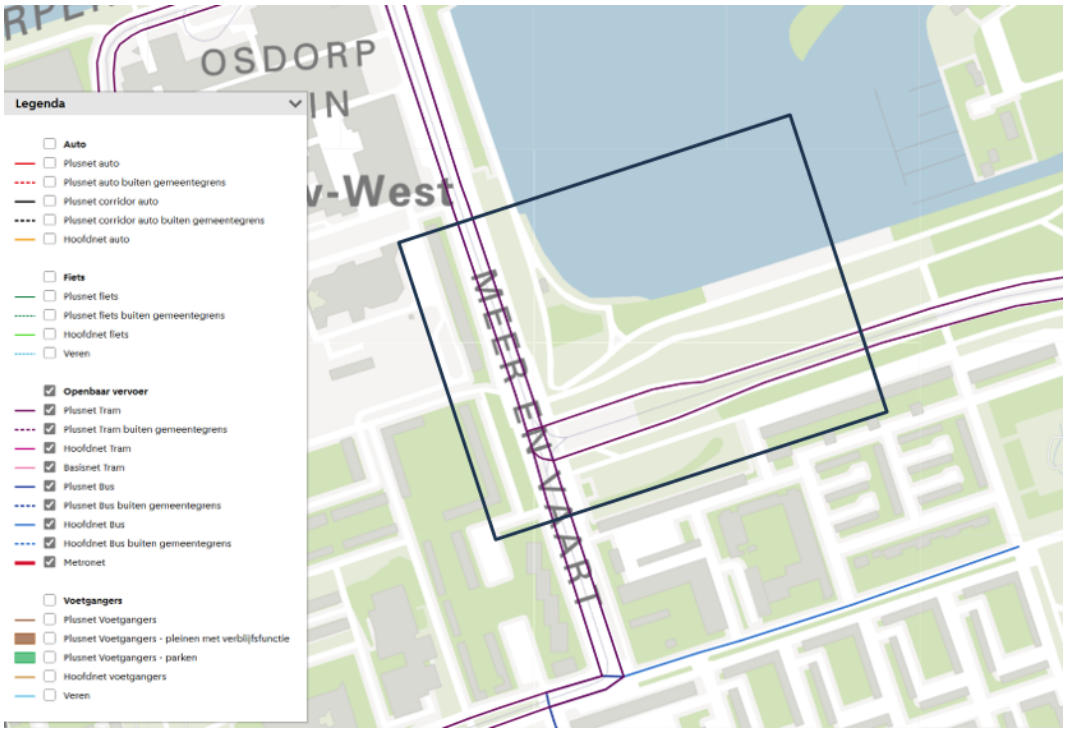
door het bieden van:

- een tram- en busnetwerk waarop een frequent, snel en betrouwbaar OV-aanbod mogelijk is dat voorziet in de behoefte van verschillende typen reizigers;

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- duurzaam verkeersveilig;

- sociaal veilig en toegankelijk;
- goed te beheren en te onderhouden;
- duurzaam exploiteerbaar.



De trambanen, zowel in Meer en Vaart als in de Cornelis Lelylaan maken onderdeel uit van het Plusnet Tram. De busbanen in Meer en Vaart zijn aangewezen als Plusnet Bus.

Auto

Het Plusnet auto bestaat uit de drukke wegen met autoverkeer en sluit aan op het rijkswegennet en de hoofdroutes van omliggende gemeenten. Bij het Plusnet auto wordt een goede doorstroming van belang geacht. Het bevat de belangrijkste routes voor het goederenvervoer, bestaat uit wegen met weinig andere functies en vormt een sluitend netwerk. Binnen het Plusnet auto hebben een aantal trajecten een extra belangrijke verzamel- en verdeelfunctie: de Plusnet auto/corridors. Om ze hiervoor aantrekkelijk genoeg te maken worden strengere eisen gesteld aan de doorstroming dan de rest van het Plusnet auto.

Een aantal overige wegen van stedelijk belang zoals de de Middenweg en de Zuiderzeeweg vormt het Hoofdnet auto. Dit zijn wegen waar de auto nog steeds een belangrijke rol speelt vanuit het netwerk, maar minder dan de wegen van het Plusnet auto. Het Hoofdnet is gericht op het behouden van capaciteit en doorstroomkwaliteit passend bij de functie van het betreffende deel van het netwerk. Deze wegen worden geacht een functie te kunnen vervullen bij stremmingen op het Plusnet auto.

Basisnet: alle andere gebiedsontsluitingswegen (maximum snelheid 30 km/h, 50 km/h of meer) en de erftoegangswegen (maximumsnelheid 30 km/h of minder) behoren tot het Basisnet.

Doelen van het Plusnet en Hoofdnet auto zijn:

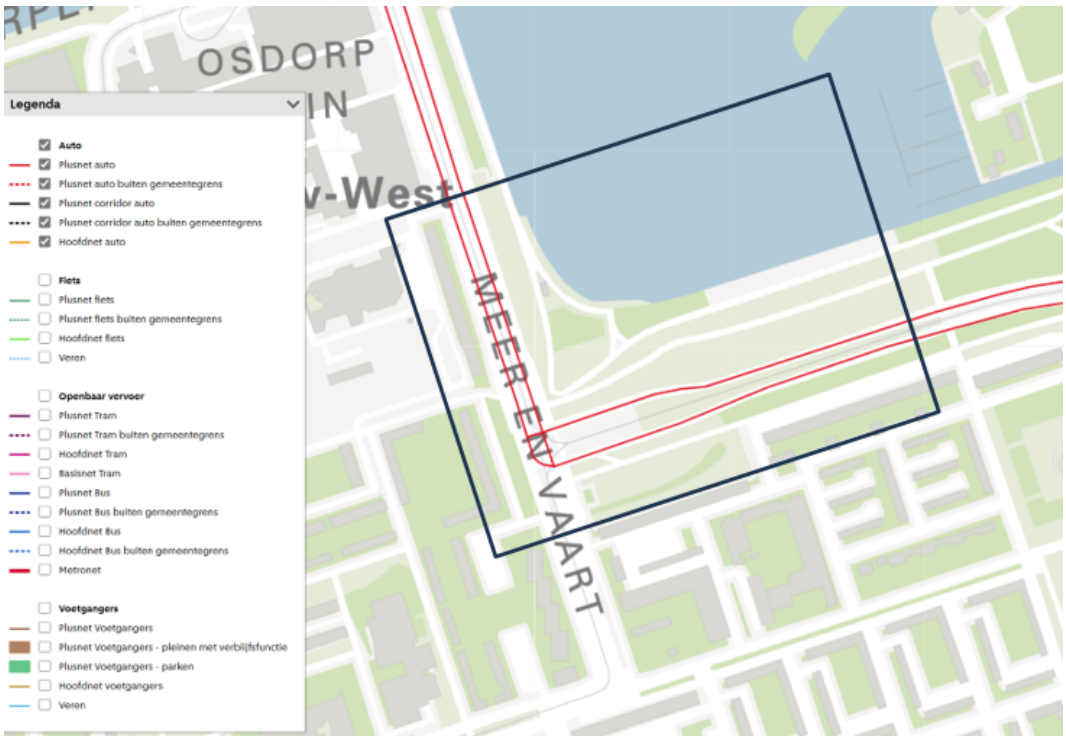
- het garanderen van de bereikbaarheid in de stad en van en naar de stad;
- het concentreren van het meeste autoverkeer op een aantal plekken in de stad;

door het bieden van:

- een logisch opgebouwd netwerk van autoroutes;
- met een goede doorstroming en betrouwbare reistijden.

dat voldoet aan de volgende randvoorwaarden:

- duurzaam verkeersveilig;
- het is goed te beheren en onderhouden.



Meer en Vaart (tot aan het kruispunt met de Cornelis Lelylaan) en de Cornelis Lelylaan zijn aangewezen als Plusnet auto.

Consequenties voor de voorgenomen ontwikkeling vanuit Plusnet

Vanwege Plusnet fiets en Plusnet Auto zijn extra aantakkingen niet zondermeer wenselijk.
Voor het Plusnet fiets geldt dat er zo min mogelijk onderbrekingen zijn. Concreet betekent dit dat het fietspad in de voorrang moet worden gezet.
Voor Plusnet auto (de Cornelis Lelylaan) geldt dat een afslagvlak het doorgaande verkeer niet mag hinderen. Omdat eventuele afslagvakken in de nabijheid van bestaande kruispunten met verkeersregelinstallaties komen, is er al niet veel sprake van doorstroming. Afslaan vanaf de Cornelis Lelylaan met een aparte rijstook zal geen doorstromingshinder geven. Bij het invoegen vanuit het plangebied kan wel hinder ontstaan. Een autodoorsteek zal zo ver als mogelijk van bomen moeten komen, zodat de stammen zo min mogelijk het zicht belemmeren.

Het voorkomen van hinder bij het invoegen maar ook de plaatsing van de doorsteek ten opzichte van bomen is een ontwerpopgave, die bij de nadere uitwerking van de plannen opgelost zal moeten worden.

In de nadere uitwerking van de plannen (de ontwerpopgave) zal eveneens rekening gehouden moeten

worden met zichtlijnen. Vanaf de Lelylaan gaat het park naar beneden. Er zijn verschillende heuveltjes en het gras, struiken etc staan vaak hoog. Dit betekent dat het zicht op het verkeer geblokkeerd kan worden.

Vooral met de snellere elektrische fietsen kan dit een probleem zijn. Belangrijk is dat groen niet hoger dan 60 cm wordt. Bij de keuze van beplanting, maar ook het onderhoudsprogramma zal hier rekening mee gehouden moeten worden.

Binnen het plangebied zijn mogelijkheden om tot een optimaal ontwerp, zowel van de fietspaden als de autodoorsteken te komen.

6.2.1.2 Onderzoek

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft Goudappel onderzoek uitgevoerd naar wat de verkeerseffecten op het netwerk zijn en of de kruispunten de verkeerstromen (inclusief fietsers) voldoende kunnen verwerken.

De uitkomsten van het onderzoek worden in deze paragraaf weergegeven. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 2.

Uitgangspunten

Voor het bepalen van verkeersstromen die worden gegenereerd door De Nieuwe Meervaart vormt de verwachte programmering met bezoekersaantallen een belangrijke basis. Deze zijn betrokken in het onderzoek. Daarbij wordt opgemerkt dat de verkeersstudie gebaseerd is op de maatgevende situaties, namelijk de situaties waarop het theater op piekcapaciteit opereert. Want deze momenten geven de maatgevende verkeersbelasting. Voor de toetsing van de verkeerseffecten zijn de scenario's interessant waarbij de verkeersbelasting van het theater gelijktijdig valt met de drukste momenten van het wegennet (de spitsen).

Uit de verwachte bezoekersaantallen en de verwachte momenten van in en uitstroom volgen de volgende 3 maatgevende scenario’s:

1. Worst Case: zakelijk evenement tijdens drukke week met 100% bezetting zittende capaciteit zalen: 1.800 bezoekers
2. Realistisch druk: zakelijk evenement tijdens drukke week met 65% bezetting zittende capaciteit zalen: 1.170 bezoekers
3. Festivalscenario (pandovername): cultureel evenement tijdens festival of congresweek met 80% bezetting staande capaciteit zaal A en B, en 65% bezetting staande capaciteit zaal C, 35 bezoekers (65%) studio’s, 228 bezoekers (65%) buitenpodia: 2.683 bezoekers

Bij de 3 maatgevende scenario’s zijn de aantallen personeel niet meegerekend, omdat personeel in- en uitstroomt op andere tijdstippen dan bezoekers die niet gelijktijdig plaatsvinden met de werkdagspitsen. Ook de bezoekers voor de studio’s zijn niet meegerekend, omdat De Meervaart heeft aangegeven deze functie voornamelijk lokale bezoekers zonder auto geneert, waarbij de avondspits in de meeste gevallen wordt vermeden.

De maatgevende scenario’s 1 en 2 zijn gericht op zakelijke evenementen, omdat het aannemelijk is dat de uitstroom van deze evenementen gelijktijdig plaatsvindt met de avondspits. De instroom vindt plaats na de ochtendspits. De in- en uitstroom van culturele evenementen vindt plaats buiten de ochtend- en avondspits en vormt daarbij geen maatgevend scenario voor verkeersbelasting van het omliggend netwerk.

Daarnaast zijn bij scenario 1 en 2 de buitenpodia niet meegerekend, aangezien de buitenpodia culturele programmering betreft waarbij de in- en uitstroom buiten de spitsen plaatsvindt.

Verkeersgeneratie Nieuwe Meervaart

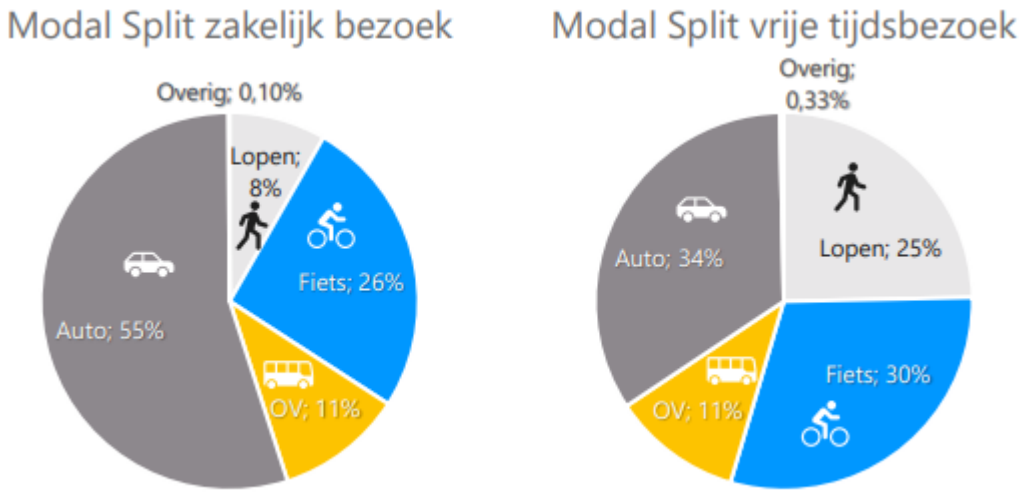
Op basis van de bezoekersaantallen uit de programmering is de verwachte verkeersgeneratie berekend op de maatgevende momenten. Het gaat hierbij om de volgende scenario's:

1. Groot zakelijk evenement 'Worst case' (1.800 bezoekers)
2. Groot zakelijk evenement 'Realistisch druk' (1.170 bezoekers)
3. Groot cultureel evenement 'Festivalscenario/pandovername' (2.683 bezoekers)

Modal split

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie wordt rekening gehouden met de verschillen in modal split tussen verschillende type evenementen (zakelijk en vrije tijds). De modal split die gehanteerd is, is gebaseerd op data uit het Nederlands Verplaatsingsmodel. Deze databron geeft de modal split specifiek voor verplaatsingen van/naar Amsterdam-West en specifiek voor de betreffende verplaatsingsmotieven.

De twee verplaatsingsmotieven waarmee is gewerkt zijn zakelijk bezoek (scenario's 1 en 2) en vrije tijdsbezoek (scenario 3). Met behulp van deze modal splits is een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie per modaliteit, dus het aantal motorvoertuigen, OV-reizigers, fietsers en voetgangers.



(Overig = pont, boot, vliegtuig en onbekende modaliteiten)

Om het aantal motorvoertuigen te bepalen is het aantal autoverplaatsingen gedeeld door de gemiddelde bezettingsgraad per auto (1,14 voor zakelijke evenementen en 1,8 voor culturele evenementen (bron: CBS)).

De volgende verkeergeneratie is berekend:

Scenario		Verkeersgeneratie			
		Auto's	OV-reizigers	Fietsers	Voet-gangers
1	Groot zakelijk evenement 'Worst case': 1.800 bezoekers	866	196	465	149
2	Groot zakelijk evenement 'Realistisch druk': 1.170 bezoekers	563	127	302	97
3	Groot cultureel evenement 'Festivalscenario/pandovername': 2.683 bezoekers	507	298	802	662

Routering verkeer en verdeling over netwerk

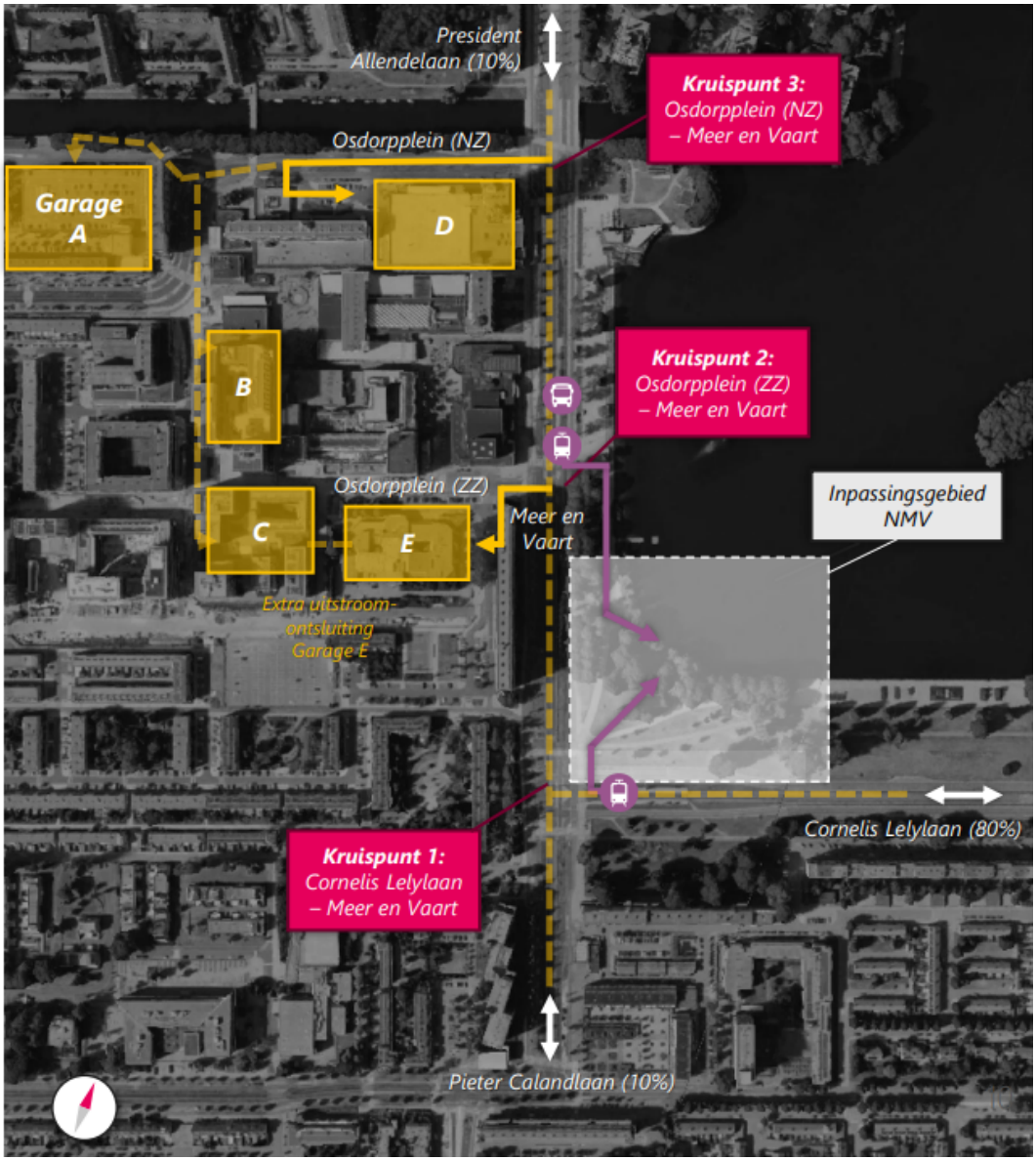
Op basis van expert judgement en overleg met gemeente Amsterdam is uitgegaan van de onderstaande verkeersroutering van/naar de Nieuwe Meervaart:

Verkeer van/naar	Percentage
Cornelis Lelylaan	80%
Pieter Calandlaan (Zuid)	10%
President Allendelaan (Noord)	10%

De Lelylaan is richting A10, andere wijken Amsterdam, richting oosten/zuiden etc.) de meest gebruikte route. Deze voorgestelde routering is anderzijds een worst-case scenario voor de kruispuntberekeningen. Wanneer de verdeling wordt aangepast (minder dan 80% via de Cornelis Lelylaan) is de verwachting dat de uitkomsten van het onderzoek gunstiger uit zullen pakken.

<u>Routering van/naar parkeergarages</u>

De auto-parkeerbehoefte voor de Nieuwe Meervaart wordt niet opgevangen op het eigen plot, maar gebeurt in de openbare parkeergelegenheden rond de planlocatie. De dichtstbijzijnde en meest logische parkeergarage voor de Nieuwe Meervaart is Garage E (zie onderstaande kaart). In de berekeningen is er vanuit gegaan dat deze garage als eerste tot 100% wordt gevuld. Pas wanneer deze garage vol is, worden de overige garages gevuld, in aangenomen volgorde D, A, B, C. Er is ook de mogelijkheid om bij drukte een extra in/uitgang van Garage E te benutten en hiermee het verkeer meer te spreiden over het omliggend netwerk. Deze route is met geel gestippelde lijn weergegeven, en verloopt vanaf garage E in noordelijke richting (langs garage B, A en D) en verdeelt zich vervolgens over Meer en Vaart.



Routering van/naar OV-haltes

De dichtstbijzijnde OV-haltes voor de Nieuwe Meervaart zijn tramhalte Meer en Vaart (direct ten zuiden van planlocatie, ~200m lopen) en bus/tramhalte Osdorpplein Oost (ten noordwesten van planlocatie ~250m lopen). De looproutes zijn in paarse lijnen weergegeven.

Kruispunten

Er zijn drie kruispunten waar de planontwikkeling van De Nieuwe Meervaart naar verwachting een significant verkeerseffect heeft. Het gaat hierbij om:

- Kruispunt 1: Meer en Vaart – Cornelis Lelylaan (3-taks VRI)
- Kruispunt 2: Meer en Vaart – Osdorpplein Zuidzijde (3-taks VRI)
- Kruispunt 3: Meer en Vaart – Osdorpplein Noordzijde (4-taks VRI)

6.2.1.3 Verkeerseffecten

Kruispunt 1: Meer en Vaart- Cornelis Lelylaan

Dit kruispunt tussen de Cornelis Lelylaan (S106) en de Meer en Vaart is een 3-taks VRI, met op alle drie de takken een langzaam verkeersoversteek. In het midden van het kruispunt en te midden van de rijbanen voor gemotoriseerd verkeer op elke tak is een tramlijn gelegen.

Het kruispunt heeft ruim voldoende capaciteit en kan de verkeersintensiteiten goed verwerken zowel in de ochtend- als de avondspits. De cyclustijden vallen ruim onder de grenswaarde van 100 seconden (52 seconden in de ochtendspits en 55 seconden in de avondspits).

De planontwikkeling Meer en Vaart zorgt in beide scenario's voor een toename van de cyclustijd, maar deze blijven ruim onder de grenswaarde van 100 seconden (77 seconden in de Worst case situatie en 69 seconden in de situatie 'realistisch druk').

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	52	55
Autonoom 2035	52	60
Plansituatie 2035 Scenario 1: Worst Case	nvt	77
Plansituatie 2035 Scenario 2: Realistisch Druk	nvt	69

De extra verkeersbelasting door het uitstromen van bezoekers tijdens de avondspits kan dus worden opgevangen door de restcapaciteit in de regeling.

Kruispunt 2: Meer en Vaart - Osdorpplein Zuidzijde

Dit kruispunt tussen Meer en Vaart en Osdorpplein (ZZ) is een 3-taks VRI, met een langzaam verkeersoversteek op de noord- en westtak en enkel een fietsoversteek op de zuidtak. In het midden van het kruispunt op Meer en Vaart is een tramlijn gelegen. De tram wordt geregeld met signaalgroepen 045 (Zuid) en 051 (Noord). Deze signaalgroepen worden eveneens gebruikt voor lijnbussen.

Het kruispunt nog voldoende capaciteit om de verkeersintensiteiten in de huidige situatie te verwerken. Echter, in de autonome situatie kan het verkeer in de avondspits niet langer worden afgewikkeld. Zie ook onderstaande tabel.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	65	81
Autonoom 2035	95	164

Met een cyclustijd van 164 seconden wordt de grenswaarde van 100 seconden ruim overschreden, en is er in de avondspits grote kans op structureel lange wachtrijen met mogelijk terugslag tot gevolg op het omliggende netwerk.

Er is een aanpassing aan het kruispunt nodig om de afwikkeling te verbeteren.

Alternatieve vormgeving met richting 07 en 09 gescheiden

Er is voor het kruispunt Meer en Vaart – Osdorpplein ZZ een alternatieve inrichting doorgerekend. Het gaat hier om een inrichting waar richtingen 07 en 09 van elkaar zijn gescheiden, en er dus vanaf Osdorpplein Zuidzijde (Garage E) twee losse opstelvakken zijn voor links- en rechtsaf.

Deze maatregel zorgt voor een sterke verbetering van de verkeersafwikkeling. In de autonome situatie daalt de cyclustijd naar 91 seconden in de avondspits, waarmee het verkeer in de autonome situatie acceptabel kan worden afgewikkeld.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	65	81
Autonoom 2035	71	91
Plansituatie 2035 Scenario 1: Worst Case	nvt	147
Plansituatie 2035 Scenario 2: Realistisch Druk	nvt	147

Echter geeft deze vormgeving onvoldoende extra capaciteit om ook de uitstroom vanuit garage E in beide planscenario's goed af te kunnen wikkelen, met een cyclustijd van 147 seconden als gevolg. Dit is te verklaren door de piek in de uitstroom uit garage E (bezoekers groot zakelijk evenement) waar we vanuit gaan in de berekeningen.

Een verdere uitbreiding van opstelcapaciteit lijkt hier niet ruimtelijk inpasbaar, en ook niet wenselijk omdat deze piekbelasting in de getoetste scenario's beperkt voorkomt. Als oplossingsrichtingen kan worden gedacht aan:

- Het beperken van groentijd voor richtingen 07 en 09 tijdens pieksituaties en de VRI een cyclustijd van maximaal 100 seconden toekennen, en daarbij accepteren dat het afwikkelen vanaf garage E enkele minuten in beslag kan nemen. Echter kan dit leiden tot wachtrijen die terugslaan tot in de garage.
- Aanvullend kan daarom worden gedacht aan het benutten van de extra uitrijmogelijkheid via garage C, omdat garage C en E met elkaar zijn verbonden, mits ook duidelijk naar deze alternatieve uitgang wordt verwezen. Hiermee komt het verkeer via kruispunt Osdorpplein NZ op de hoofdrichting van de Meer en Vaart terecht op kruispunt 2, waar nog voldoende restcapaciteit op is. Ook kruispunt Meer en Vaart – Osdorpplein NZ heeft voldoende restcapaciteit om dit extra verkeer af te wikkelen.

Kruispunt 3: Meer en Vaart - Osdorpplein Noordzijde

Dit kruispunt tussen Meer en Vaart en Osdorpplein (NZ) is een 4-taks VRI, met op alle 4 de takken een langzaam verkeersoversteek. In het midden van het kruispunt op Meer en Vaart is een tramlijn gelegen, die linksaf afbuigt richting Osdorpplein (NZ). Richting het noorden loopt de baan door, maar dan enkel als busbaan. De tram en bus worden geregeld met signaalgroepen 050 (Noord), 047 (West) en 046 (Zuid).

De huidige vormgeving van het kruispunt heeft voldoende capaciteit om het verkeer in de huidige en autonome situatie af te wikkelen, maar krijgt in het 'Worst Case' scenario moeite om het verkeer af te wikkelen.

In de avondspits heeft de regeling een cyclustijd van 109 seconden nodig, waarmee de grenswaarde van

100 seconden wordt overschreden. Omdat planscenario 2 ‘Realistisch Druk’ minder verkeer genereert dan scenario 1, komt de cyclustijd in dit scenario met 86 weer uit onder de grenswaarde van 100 seconden.

Cyclustijden (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	63	75
Autonoom 2035	65	82
Plansituatie 2035 Scenario 1: Worst Case	nvt	109
Plansituatie 2035 Scenario 2: Realistisch Druk	nvt	86

In de berekeningen is ervan uitgegaan dan richting 02 (parkeerterrein Oostzijde) elke cyclus groen nodig heeft. In de praktijk zal dit parkeerterrein dat echter niet nodig hebben.

Wanneer dit kruispunt dynamisch geregeld wordt, en alleen signaalgroep 02 groen geeft wanneer hier daadwerkelijk verkeersaanbod is (door bijvoorbeeld aanmeldlussen), zal in de praktijk de cyclustijd in het meeste van de gevallen onder de 100 seconden uitkomen. Zonder signaalgroep 02, is de cyclustijd namelijk 88 in het Worst-case scenario.

Goudappel adviseert om geen aanpassingen aan dit kruispunt te doen, omdat de verwachting is dat het kruispunt het verkeer acceptabel af kan wikkelen gezien de cyclustijd, die zeer beperkt boven de 100 seconden zal uitkomen.

Het wel of niet dynamisch regelen van het kruispunt is een technische maatregel. Op basis van het uiteindelijke ontwerp en omvang van de Nieuwe Meervaart, met de daarbij behorende verkeersgeneratie, zal de afweging gemaakt moeten worden, om wel of geen aanpassing aan dit kruispunt te doen.

Afwikkeling fietsverkeer

Naast de afwikkeling van het autoverkeer is ook een beoordeling gemaakt van de afwikkeling van het fietsverkeer. Hiervoor geldt dat de gemiddelde verliestijd tot groen onder de 45 seconden moet liggen om het fietsverkeer goed af te kunnen wikkelen.

In de tabellen zijn de gemiddelde wachttijden op de maatgevende fietsrichtingenweergegeven per kruispunt en scenario.

Kruispunt 1 (Meer en Vaart – Cornelis Lelylaan):

Gem. verliestijd fiets (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	21	22
Autonoom 2035	21	25
Plansituatie 2035 Scenario 1: Worst Case	Nvt	33
Plansituatie 2035 Scenario 2: Realistisch Druk	Nvt	29

Tabel 3.6: Wachttijden fiets kruispunt 1 huidige vormgeving

Kruispunt 2 (Meer en Vaart – Osdorpplein Zuidzijde):

Gem. verliestijd fiets (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	28	36
Autonoom 2035	30	40
Plansituatie 2035 Scenario 1: Worst Case	Nvt	41
Plansituatie 2035 Scenario 2: Realistisch Druk	Nvt	41

Tabel 3.7: Wachttijden fiets kruispunt 2 met 07 en 09 gescheiden

Kruispunt 3 (Meer en Vaart – Osdorpplein Noordzijde):

Gem. verliestijd fiets (s)	Ochtendspits	Avondspits
Huidige situatie	26	32
Autonoom 2035	27	33
Plansituatie 2035 Scenario 1: Worst Case	Nvt	41
Plansituatie 2035 Scenario 2: Realistisch Druk	Nvt	41

Uit de tabellen blijkt dat met de huidige vormgeving op kruispunt 1 en kruispunt 3 de afwikkeling voor fietsverkeer voldoet aan de eisen voor de wachttijden met grenswaarde 45 seconde.

Voor kruispunt 2 is het nodig om de vormgeving aan te passen met aparte opstelstroken voor richting 07 en 09. Indien deze maatregel wordt genomen zijn ook hier de wachttijden voor fietsverkeer lager dan 45 seconden.

6.3 Parkeren

6.3.1 Beleidskader

Nota parkeren Auto 2017

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen.

De gemeenteraad heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld (Gmb, 2017, 229877). In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Autoparkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) autoparkeergarages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Niet voor alle functies geldt een minimumparkeernorm. Op de locaties waar geen minimumparkeernorm geldt en de ontwikkelaar ervoor kiest om geen autoparkeervoorzieningen te realiseren, geldt wel dat bewoners uitgesloten worden van een parkeervergunning voor het parkeren in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten van de Nota zijn:

1. Er geldt geen minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen.
2. De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen is afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m2 geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m2 geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m2 geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
3. Er geldt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
4. Er geldt alleen een maximumparkeernorm voor kantoren en geen minimumnorm.
5. Voor voorzieningen wordt maatwerk geleverd.
6. Bij nieuwbouw wordt geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers verleend.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd.

Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter 2018 vastgesteld (Gmb 2018, nr. 183048). Met de Nota Parkeernormen fiets en Scooter wordt voorkomen dat Amsterdammers hun fiets of scooter bij nieuwe woningen of voorzieningen in de openbare ruimte moeten stallen en zo een groot beslag leggen op die ruimte. Daarom worden er eisen gesteld bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Initiatiefnemers bij nieuwbouw en herontwikkeling moeten in hun plannen voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets opnemen. Het vereiste aantal fietsparkeerplekken bepaalt de gemeente aan de hand van parkeernormen, die verschillen per functie en per zone. Deze normen worden vastgelegd in het omgevingsplan.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter bevat bindende beleidsregels voor fietsers bij niet-woonfuncties. Daarnaast bevat de nota richtlijnen voor het parkeren van scooters bij woningen en niet-woonfuncties, voor fietsparkeervoorzieningen bij woningen en voor de toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor fiets en scooter. De richtlijnen zijn niet bindend.

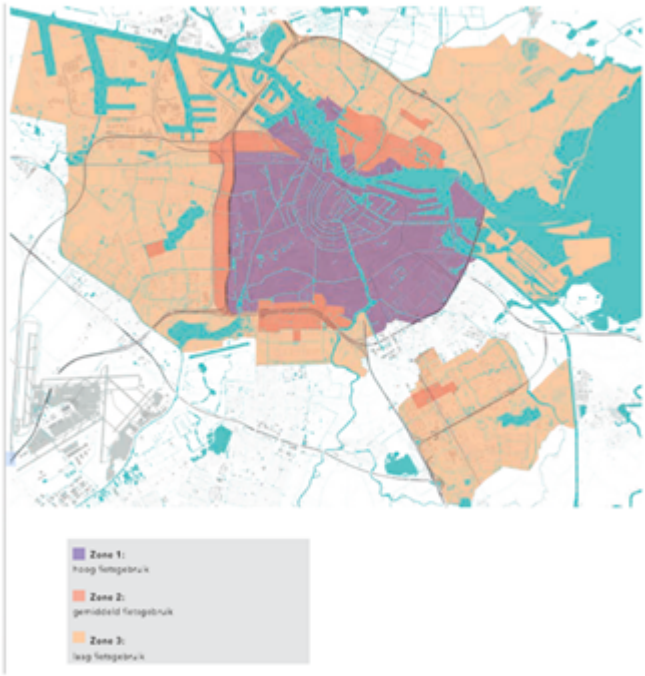
In de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter worden twee verschillende beoordelingssituaties onderscheiden:

1. Nieuwbouw: als een gebouw wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing.
2. Herontwikkeling (c.q. transformatie/bestemmingswijziging): het bestaande gebouw krijgt een andere functie.

De Nota Parkeernormen Fiets en Scooter kent drie zones die verschillen in intensiteit van het fietsgebruik. De indeling is als volgt:

1. Zone 1 (hoog fietsgebruik)
2. Zone 2 (gemiddeld fietsgebruik)
3. Zone 3 (laag fietsgebruik)

Kaart 1: Zone-indeling normen fietsparkeren voor niet-woonfuncties



6.3.2 Parkeren in het besluitgebied

6.3.2.1 Algemeen

Goudappel Coffeng heeft, in opdracht van de gemeente Amsterdam, in beeld gebracht wat de impact van de ontwikkeling van De Nieuwe Meervaart is als het gaat om parkeren.

In deze paragraaf is een samenvatting van de uitkomsten van het rapport opgenomen. De volledige berekening is te vinden in hoofdstuk 4 uit Bijlage 2.

Het uitgangspunt is dat het autoparkeren niet wordt opgevangen op de planlocatie, maar in de (bestaande) parkeervoorzieningen op en rond het Osdorpplein. De parkeerbehoefte van het te ontwikkelen programma is daarom afgezet tegen het parkeeraanbod op en rond het Osdorpplein.

Parkeren in garages

In november 2023 is in het kader van de ontwikkeling ‘Stadscentrum Osdorpplein’, waar de Nieuwe Meervaart (NMV) onderdeel van is, een parkeerbalans voor autoparkeren opgesteld. Hierbij is voor alle ontwikkelingen in het kader van Stadscentrum Osdorpplein in beeld gebracht wat per saldo (nieuw – amoveren) de toename aan parkeerbehoefte is.

Deze parkeerbehoefte is afgezet tegen de toekomstige parkeerbehoefte op de parkeervoorzieningen op en rond Osdorpplein. Voor het parkeren in garages is deze parkeerbalans als uitgangspunt genomen voor de restcapaciteit in de garages.

Parkeren in openbare ruimte

Om de parkeerbalans in de openbare ruimte in kaart te brengen is gebruik gemaakt van de bestaande Geodata van de gemeente Amsterdam (bruto parkeerdruk, 2024). Er is hierbij gekeken naar de openbare parkeerplekken met een loopafstand van maximaal 600 meter vanaf de planlocatie, zie onderstaande figuur. Het groen gekleurde gebied is binnen 600 meter lopen te bereiken.



Wat acceptabel is verschilt echter van persoon tot persoon. Voor sommige personen kan de acceptabele loopafstand groter zijn, maar dit is niet nader onderzocht.

Ontwikkelprogramma Nieuwe Meervaart

Voor het ontwikkelprogramma van Nieuwe Meervaart is uit gegaan van het onderstaande programma, bestaande uit verschillende functies die parkeerbehoefte genereren (kantoor, congres, horeca, theater).

Programma		
Functie	**bvo m2**	**overig**
Theater (1.800 zitplaatsen)	11.000	
Horeca	250	
Maatschappelijk (T&E, studio's)*	2.600	54 studenten*
Kantoor	400	
Totaal	**14.250**	

6.3.2.2 Autoparkeren

Voor het vertalen van programma naar parkeerbehoefte is gebruik gemaakt van het Omgevingsplan Amsterdam, Bijlage IV (functie: Theater/schouwburg, Zone B (schil centrum). Ook is rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages passend bij het type functie. Daarnaast is geen autoparkeren op eigen terrein het uitgangspunt. Deze berekening is gemaakt met de minimale normen als uitgangspunt.

Parkeernorm

Om een realistische parkeernorm voor de functie van de Nieuwe Meervaart te verkrijgen zijn de parkeerkencijfers uit het Omgevingsplan Amsterdam als basis genomen. Deze zijn in de tabel hieronder weergegeven. Osdorpplein (dus ook De Nieuwe Meervaart) ligt in Zone B (schil centrum).

Parkeerkencijfers per 100 m2 bvo	B - Schil centrum Min.	B - Schil centrum Max.
Theater/schouwburg	**5,7**	**8,7**
Evenementenhal/beursgebouw /congresgebouw	4,0	7,0

De parkeerkencijfers in bovenstaande tabel voor een theater/schouwburg zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW, waarbij wordt uitgegaan van een theater met 300m^2 BVO per 100 zitplaatsen. De Nieuwe Meervaart beschikt over significant meer oppervlakte per 100 zitplaatsen, namelijk 611 m^2 BVO. Om deze reden is de norm aangepast. Dit resulteert in een minimale norm van 2,8 en een maximale norm van 4,25.

Theaternorm i.p.v. congresnorm

Het omgevingsplan Amsterdam kent geen parkeernormen voor een theater/ congrescentrum. Daarom is op basis van de parkeerkencijfers voor de theaterfunctie een parkeernorm opgesteld.

Hierbij is voor de theaterfunctie gekozen omdat dit op basis van de verwachte programmering het meest voorkomende gebruik wordt van De Nieuwe Meervaart en deze functie bovendien maatgevend (worst-case) is qua uiteindelijk parkeersaldo. Dit komt door de hogere parkeerdruk in de garages op Osdorpplein op de piekmomenten van het theatergebruik (avonden en weekenddagen). Ondanks de op zichzelf hogere vraag bij de congresnorm, blijven er dus meer parkeerplekken over. Zie ter referentie onderstaande berekening.

Piekmoment congresfunctie bij hantering congresnorm (werkdagmiddag, 100% aanw.): 1674 plekken

beschikbaar - behoefte van 440 plekken (min. norm) = saldo van 1.234 plekken (restcapaciteit)

Piekmoment theaterfunctie bij hantering aangepaste theaternorm (zaterdagavond, 100% aanw.): 1152 plekken beschikbaar – behoefte van 308 plekken (min. norm) = saldo van 844 plekken (restcapaciteit

Berekende parkeerbehoefte

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de in onderstaande tabel opgenomen gegevens over BVO's en parkeernormen.

functie	Bvo (m2)	Norm min ppl.	max ppl.	per	omschrijving
Horeca	250	**8,00**	10,00	100 m2 bvo	*Restaurant b-gebied schil centrum Omgevingsplan Amsterdam*
Theater/con-gres (1.800 zitpl.)	11.000	**2,8**	4,27	100 m2 bvo	*Theater 100 zitplaatsen = 300 m2 bvo, aangepast naar 611 m2 (zie uitleg in kader hiernaast)*
Kantoor	400	**0**	0,8	100 m2 bvo	*Kantoor (zonder baliefunctie) b-gebied schil centrum Omgevingsplan Amsterdam*
Maatschap-pelijk (54 studenten)	2.600	**3,5**	5,5	10 studenten	*Avondonderwijs b-gebied schil centrum Omgevingsplan Amsterdam*

Bij het bepalen van de aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met het type functie. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Aanwezigheidspercentages/bezetting							
Functie	Bron	Gn. dub geb.	werkdagmid dag	werkdagavond	zaterdagmid dag	zaterdagavond	zondagmidd ag
Theater	CROW (theater)	100%	40%	50%	40%	100%	40%
Horeca	CROW (restaurant)	100%	40%	80%	70%	100%	40%
Maatsch.	CROW (avondonderwijs, met aanname ochtend en middag)	100%	50%	100%	50%	100%	50%
Kantoor	CROW (kantoor)	100%	100%	5%	0%	0%	0%
Totaal parkeerbehoefte							

Hieruit blijkt dat de zaterdagavond het maatgevende moment is.

De minimale berekende parkeerbehoefte op het maatgevende moment (de zaterdagavond) is berekend op 347. Zie ook onderstaande tabel.

Parkeerbehoefte met aanwezigheid					
Gn. dub geb.	werkdagmiddag	werkdagavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
308	124	154	124	308	124
20	8	16	14	20	8
19	10	19	10	19	10
0	0	0	0	0	0
347 (tot.)	**142**	**189**	**148**	**347**	**142**

Wanneer er gerekend wordt met de maximale normen, dan is de parkeerbehoefte 525 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (de zaterdagavond), zie paragraaf 4.1 uit het rapport van Goudappel, Bijlage 2

Parkeeraanbod

Het parkeeraanbod bestaat uit de aanwezige restcapaciteit in de garages A, B, C, D en E. en de capaciteit in de openbare ruimte (de parkeerplekken binnen een loopafstand van 600m vanaf De Nieuwe Meervaart).

De ligging van de garages A, B, C, D, E is aangegeven in onderstaande afbeelding.



Uit de parkeertelling opgenomen in de Parkeerbalans Osdorpplein (nov. 2023) zijn de bezettingen van garage A, B, C en D afgeleid. Voor de bezetting van garage E is aangenomen dat deze gelijk is aan D.

Om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte te bepalen is gebruik gemaakt van de bruto parkeerdruk over 2024 uit de openbare Geodata van de gemeente Amsterdam. “Bruto” betreft hier goed- én foutgeparkeerde auto’s. Van de zaterdagavond is geen data beschikbaar. Hiervoor is de aanname 'verhouding Zaterdagmiddag - Zaterdagavond is gelijk aan Werkdagmiddag- Werkdagavond' gedaan.

De parkeerdruk voor openbare parkeerplekken is binnen een loopafstand van 600m vanaf De Nieuwe Meervaart in kaart gebracht (het groen gemarkeerde gebied in onderstaande afbeelding).



De resultaten zijn opgenomen in onderstaande parkeerbalans.

	Parkeeraanbod					
Parkeervoorzieningen	**Cap 100% (totaal)**	**werkdagmiddag**	**werkdagavond**	**zaterdagmiddag**	**zaterdagavond**	**zondagmiddag**
Openbare ruimte	1265	598	426	529	377*	522
Garage A: AH XL	416	224	324	54	332	54
Garage B: Heros	222	188	179	166	184	166
Garage C: Nieuw West (Jumbo)	231	201	210	201	208	201
Garage D: Q-park Osdorpplein	421	397	327	225	181	225
Garage E: Mix-garage	382	360	297	204	164	204
Balans						
Totaal (100% max parkeerdruk)	2937	1968	1763	1379	1446	1372
Totaal (90% max parkeerdruk)	**2643**	**1674**	**1469**	**1085**	**1152**	**1078**
Saldo (tekort (-) / overschot (+))	**+2296**	**+1532**	**+1280**	**+937**	**+805**	**+936**

Uit de parkeerbalans blijkt dat zaterdagavond zorgt voor een maatgevende parkeerbehoefte, en dat er in alle situaties voldoende restcapaciteit is. Hierbij wordt uitgegaan van een maximale bezetting van de garages van 90%, rekening houdend met inefficiëntie en externe effecten van drukte. Het maatgevend moment is de zaterdagavond. Daar is namelijk het laagste saldo: een overschot van 805 plekken ten opzichte van de minimaal berekende parkeerbehoefte. In het geval van de maximaal berekende parkeerbehoefte is er een overschot van 627 parkeerplaatsen.

Conclusie

Zowel de minimaal berekende parkeerbehoefte op het maatgevende moment van 347 parkeerplaatsen als de maximaal berekende parkeerbehoefte op het maatgevende moment van 525 parkeerplaatsen, kan

worden opgevangen.

6.3.2.3 Fiets- en scooterparkeren

Voor het vertalen van programma naar parkeerbehoefte voor fiets is gebruik gemaakt van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (maart 2018), van de gemeente Amsterdam. Hierbij is qua gebiedsindeling uitgegaan van zone 2, omdat De Nieuwe Meervaart onderdeel is van Osdorpplein, die eveneens als zone 2 is getypeerd. De normen voor fiets geven een minimum aantal te realiseren parkeerplekken.

De fietsparkeernorm voor de functie Theater is omgerekend naar de specifieke omstandigheden ter plaatse van De Nieuwe Meervaart (een groter aantal m^2 BVO per 100 zitplaatsen). Voor de functie kantoor is ervan uit gegaan dat deze kantoorplekken geen baliefunctie kennen aangezien deze ondersteunend zijn voor het theater.

functie	bvo (m2)	norm		
		ppl.	per	omschrijving
Theater (1.800 zitpl.)	11.000	27	100 zitplaatsen	*27,0 per 100 zitplaatsen (b-gebied schil Nota Fiets en scooterparkeren)*
Horeca	250	14	100 m2 bvo	*Horeca IIa, zaalverhuur, zone 2, Nota fiets en scooterparkeren*
Kantoor	400	2	100 m2 bvo	*Kantoor medewerkers, zone 2, Nota fiets en scooterparkeren*
Maatschappelijk (54 studenten)	2.600	12	100 m2 bvo	*ROC leerlingen, Nota fiets en scooterparkeren*

		Aanwezigheidspercentages/bezetting									
Functie	Bron	Gn. dub geb.	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	vrijdagmiddag	vrijdagavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Theater/ congres	CROW (theater)	100 %	5%	40%	50%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Horeca	CROW (restaurant)	100 %	30%	40%	80%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Maatsch.	CROW (avondonderwijs, met aanname ochtend en middag)	100 %	50%	50%	100%	100%	50%	100%	50%	100%	50%
Kantoor	CROW (kantoor)	100 %	100%	100%	5%	5%	60%	0%	0%	0%	0%

Parkeerbehoefte met aanwezigheid									
Gn. dub geb.	werkda gochten d	werkda gmidda g	werkda gavond	koopav ond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	Zaterda gavond	Zondag middag
486	25	195	243	243	195	486	195	486	195
35	11	14	28	28	21	32	25	35	14
312	156	156	312	312	156	312	156	312	156
8	8	8	1	1	5	0	0	0	0
841 (tot.)	**200**	**373**	**584**	**584**	**377**	**830**	**376**	**833**	**365**

Uit de parkeerbalans blijkt dat het minimum aantal benodigde fietsparkeerplekken 833 betreft. Dit is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment, namelijk de zaterdagavond.

Berekend is dat er minimaal 50 scooter parkeerplekken nodig zijn.

Het fietsparkeren voor gebruikers van De Nieuwe Meervaart/ personeel vindt plaats in een kleine inpandige fietsenstalling. Het bezoekers fiets- en scooterparkeren zal plaatsvinden rondom het gebouw. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal dit verder worden ingevuld.

Invalideparkeren

Het is van belang ook het invalideparkeren goed te organiseren bij de realisatie van de Nieuwe Meervaart. De gemeente Amsterdam kent geen eigen toegankelijkheidsnormen wat betreft invalideparkeren. De richtlijnen van het CROW worden daarom gevolgd. Het CROW kent wat betreft invalideparkeren de onderstaande relevante toegankelijkheidsnormen:

- De plekken moeten zich dicht bij de ingang van een gebouw of een belangrijke bestemming bevinden, bij publieke voorzieningen is dit bij voorkeur binnen 50 meter
- Bij publieke voorzieningen zou 5% van het parkeeraanbod moeten bestaan uit algemene gehandicaptenplaatsen en 2% van het parkeeraanbod op parkeerterreinen en in parkeergarages
- De plekken moeten voldoende vrije ruimte rondom bieden voor rolstoelgebruikers om in- en uit te stappen
- De plekken moeten goed herkenbaar zijn met het blauwe P-teken en het rolstoelsymbool
- De route van de parkeerplaats naar de bestemming moet veilig en toegankelijk zijn, met minimale kruisingen van fietspaden en/of voetpaden
- De parkeerplaats dient voldoende verlicht te zijn en bij voorkeur zichtbaar vanuit de omgeving om sociale veiligheid te waarborgen

Het aantal aanbevolen auto invalideparkeerplekken op basis van de parkeerbehoefte komt uit op minimaal 15 (5% van de minimale behoefte van 294 parkeerplekken, naar boven afgerond).

Voor de de Nieuwe Meervaart geldt dat het gaat om een theater, wat onder de noemer “publieke voorziening” valt. Volgens de CROW-richtlijnen dienen hiervoor binnen maximaal 50 meter loopafstand (tot ingang gebouw) toegankelijke invalideplekken gerealiseerd te worden. De parkeergarages rond De Nieuwe Meervaart en plekken in de openbare ruimte vallen buiten deze afstand. Het realiseren van

invalideplekken direct langs de aanrijroutes (Cornelis Lelylaan en Meer en Vaart) is onwenselijk. Het is daarom aanbevolen om de invalideparkeerplekken op de planlocatie zelf te realiseren. Een aandachtspunt voor verdere uitwerking van deze plekken is de aansluiting op het omliggend netwerk. Het is kansrijk om deze samen te laten vallen met de aansluiting van het logistiek hof.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier aandacht aan geschonken worden.

6.3.2.4 Parkeren bij (grotere) congressen en festivals

Voor de grotere congressen en festivals geldt dat dit een uitzonderlijk hoge belasting met zich meebrengt. Voor festivals zijn er geen normen. Zowel voor auto, fiets als scooter zijn in deze scenario's aanvullende mitigerende maatregelen nodig. Voor auto en OV-gebruikers zijn pendeldiensten geschikt, voor fiets- en scootergebruikers is extra stallingscapaciteit nodig.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen

Het theater met de bijbehorende voorzieningen is geen geluidgevoelig gebouw. zijn geen geluidgevoelige functie en bevat geen geluidgevoelige ruimtes. Onderzoek naar geluid vanwege wegen, spoorwegen en industrieterreinen is niet aan de orde.

7.2 Geluid vanwege milieubelastende activiteiten

7.2.1 Toetsingskader

Hieronder wordt het kader voor het aspect geluid door milieubelastende activiteiten beschreven, anders dan:

- industriegeluid;
- spoorweggeluid;
- wegverkeersgeluid;
- scheepsvaartgeluid;
- luchtvaartgeluid; en
- bouw- of sloopgeluid.

Rekening houden met geluid

Op grond van artikel 5.59, eerste lid van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is het verplicht om rekening te houden met het geluid van activiteiten, anders dan wonen, op geluidgevoelige gebouwen. Deze verplichting is aan de orde zowel bij het toelaten van geluidveroorzakende activiteiten (met uitzondering van de hierboven genoemde bronnen) als bij het toelaten van geluidgevoelige gebouwen.

Een geluidgevoelig gebouw is:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat is toegelaten op grond van dit omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met een:

a. woonfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
b. onderwijsfunctie en nevengebruiksfuncties daarvan;
c. gezondheidszorgfunctie met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan;
d. bijeenkomstfunctie voor kinderopvang met bedgebied en nevengebruiksfuncties daarvan.

De Nieuwe Meervaart is geen geluid gevoelig gebouw. Geluidgevoelige functies worden niet toegestaan. Dit is in de regels voorgeschreven.

De Nieuwe Meervaart is wel een geluid veroorzakende functie.

Gemotiveerd moet worden:

- dat er sprake is van een aanvaardbare geluidsituatie; en
- en wat de gevolgen zijn voor de 'geluidruimte' van activiteiten.

Aanvaardbaarheid

Op grond van het tweede lid van artikel 5.59 Bkl moet het omgevingsplan erin voorzien dat het geluid door een activiteit, anders dan wonen, op geluidgevoelige gebouwen aanvaardbaar is. Aan dit vereiste kan voldaan worden door het stellen van geluidwaarden (conform art. 5.65 t/m 5.69 Bkl). Ook is het

mogelijk om geen waarden op te nemen als de aard en de locatie van de milieubelastende activiteit hiertoe aanleiding geven. Tot slot is het ook mogelijk om andere regels dan geluidwaarden te stellen, bv. het verplichten tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

7.2.2 Besluitgebied

In Hoofdstuk 8 Bedrijven en Milieuzonering wordt ingegaan op geluid vanwege milieubelastende activiteiten (mba's).

7.3 Geluid vanwege luchtvaart

7.3.1 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)

In het LIB staan de regels voor de bestemming en het gebruik van grond (1) binnen het luchthavengebied en (2) binnen het LIB-beperkingengebied rondom Schiphol. Het LIB-beperkingengebied is ingedeeld in 5 zones. Per LIB-zone gelden er nieuwbouwbeperkingen en beperkingen voor de uitbreiding van woningen, of andere gebouwen en objecten. De achterliggende reden is geluidshinder, externe veiligheid of vliegveiligheid.

7.3.2 Besluitgebied

Uit de Plan-/ Objectanalyse i.v.m. Luchthavenbesluit Schiphol (LIB), Bijlage 5 blijkt dat het gebied waar De Nieuwe Meervaart wordt ontwikkeld, wordt geraakt door toetsvlak 'Beperking bebouwing - LIB5'.

In de LIB-5 zone is het bouwen van geluidgevoelige gebouwen of gebouwen met geluidgevoelige functies toegestaan na afweging van de verwachte geluidshinder door de gemeente. Omdat er geen sprake is van het bouwen van een geluidgevoelig gebouw dan wel geluidgevoelige functies, is een afweging van de verwachte geluidhinder niet aan de orde.

Onderzoek naar geluid vanwege luchtvaart is niet aan de orde.

Hoofdstuk 8 Bedrijven en Milieuzonering

8.1 Algemeen

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe milieubelastende activiteiten (hierna: mba's) een passende locatie in de nabijheid van milieugevoelige functies krijgen en dat milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van mba's gesitueerd worden.

8.1.1 Omgevingswet

Artikel 4.2 van de Omgevingswet stelt dat gemeenten ervoor moeten zorgen dat de regels in het omgevingsplan leiden tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels voor omgevingsplannen om te komen tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Voor milieuzonering betekent dit dat getoetst moet worden aan de regels van paragraaf 5.1.2 'Waarborgen van de veiligheid' en paragraaf 5.1.4 'Beschermen van de gezondheid en van het milieu' van het Bkl. In deze paragrafen staan onder andere regels voor geluid, geur, trillingen en veiligheid. Om aan deze regels te toetsen is nader milieuonderzoek nodig.

Echter kan een eerste indicatie voor de inpasbaarheid van een nieuwe ontwikkeling verkregen worden door te toetsen aan indicatieve richtafstanden van mba's.

8.2 Onderzoek

Peutz BV heeft, in opdracht van de gemeente Amsterdam, de inpasbaarheid van De Nieuwe Meervaart onderzocht, middels het onderzoek 'Ontwikkeling Nieuwe Meervaart Amsterdam Bedrijven en Milieuzonering.

Daarnaast is door Peutz onderzoek uitgevoerd naar geluid door buitenpodia, middels het onderzoek 'Geluid ten gevolge van buitenpodia Nieuwe Meervaart te Amsterdam.

In deze paragraaf wordt een samenvatting van beide onderzoek weergegeven. De volledige onderzoeken zijn opgenomen als Bijlage 3 Bedrijven en milieuzonering Nieuwe Meervaart 220125 en Bijlage 4 Geluid door buitenpodia Nieuwe Meervaart 070525

8.2.1 Inpasbaarheid van De Nieuwe Meervaart

Omdat De Nieuwe Meervaart beschouwd wordt als een locatie waar milieubelastende activiteiten plaatsvinden is onderzoek nodig naar de inpasbaarheid van De Nieuwe Meervaart.

Met het onderzoek naar de inpasbaarheid van De Nieuwe Meervaart, wordt de mate waarin functies in het gebouw mogelijk leidt tot beperkingen voor nabijgelegen bedrijven, of waarin nabijgelegen milieugevoelige functies hinder kunnen ondervinden van de beoogde functies in het gebouw inzichtelijk gemaakt.

In het onderzoek is aangesloten op de richtafstanden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

8.2.1.1 Gebiedstype gemengd gebied

In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) (hierna: VNG-publicatie) worden de activiteiten ingedeeld in milieucategorieën. Deze handreiking beveelt een afstand aan tot milieugevoelige functies. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gemend gebied waar al enige hinder kan optreden ten gevolge van activiteiten of infrastructuur.

In voorliggende situatie is sprake van bedrijvigheid en woningen in de omgeving van het plangebied. Ook het beoogde centrum zelf kan gezien worden als een menging van milieugevoelige functies. Om deze redenen wordt uitgegaan van gemengd gebied.

Onderstaande tabel geeft indicatieve richtafstanden weer tot milieugevoelige functies in de te onderscheiden omgevingen (rustige woonwijk en rustig buitengebied en gemengd gebied) bij verschillende types activiteiten ingedeeld in milieucategorieën (milieucategorie 1 - 6).

Milieucategorie	Rustige woonwijk en rustig buitengebied	Gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1000	700
6	1500	1000

8.2.1.2 Duiding milieubelastende activiteiten

Onderstaande tabel geeft de milieubelastende activiteiten (mba) weer van de verschillende functies die in De Nieuwe Meervaart zijn voorzien, dan wel waar ze het beste bij aansluiten. In de tabel zijn ook de bijbehorende SBI-2008 codering, milieucategorieën en geldende richtafstanden voor een gemengd gebied weergegeven.

Kunstlessen, theaterlessen en studiebegeleiding kennen geen specifieke categorie. Deze mba's zijn naar aard vergelijkbaar met de categorie muziek- en balletscholen.

De grotere (buiten)festivals/ evenementen die tot maximaal 3x per jaar gehouden worden vallen wat betreft geluid onder incidentele bedrijfssituaties. Deze zijn daarom in de beoordeling buiten beschouwing gelaten.

Categorie mba's	SBI-2008 code	Milieucategorie	Richtafstand
Muziek- en balletscholen	8552	2	10
Dansscholen	85521	2	10
Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	9004	2	10
Studio's (film, TV, radio, geluid)	591, 592, 601 en 502	2	10
Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	561	1	--
Cafés, bars	563-1	1	--

Categorie mba's	SBI-2008 code	Milieucategorie	Richtafstand
Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra	5510	1	--
Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	63, 69 t/m 71, 73, 74, 77, 78, 80 t/m 82	1	--
Detailhandel voor zover n.e.g.	47 A	1	--

Uit bovenstaande blijkt dat de hoogste milieucategorie, categorie 2 is. In gemengd gebied geldt een richtafstand van 10 meter.

8.2.1.3 Inpasbaarheid in de omgeving

De milieugevoelige functies in de omgeving kunnen op de gronden gelegen zijn met bestemming 'Wonen', 'Gemengd', 'Centrum', Cultuur en ontspanning' en 'Maatschappelijk'.

De mba's van De Nieuwe Meervaart kunnen hinder geven naar de milieugevoelige functies in de omgeving, wanneer deze op een kleinere afstand dan 10 meter gelegen zijn.

De kortste afstand van milieugevoelige functies in de omgeving tot aan het plangebied van De Nieuwe Meervaart betreft ongeveer 28 meter. Dit zijn de gronden met bestemming 'wonen' aan de zuidwestzijde van het plangebied. De afstand van 28 meter is groter dan de richtafstand van 10 meter die maximaal op de beoogde mba's op de locatie van De Nieuwe Meervaart van toepassing is.

De afstanden van de beoogde mba's op de locatie van De Nieuwe Meervaart tot aan de milieugevoelige functies voldoen ruimschoots aan de richtwaarden van de VNG-publicatie.

Daarnaast worden deze milieugevoelige functies door tramrails en wegen gescheiden van de mba's op de locatie van de Nieuwe Meervaart. Het gebruik van de tramrails en wegen zal naar verwachting meer milieubelasting in de omgeving geven dan de in De Nieuwe Meervaart beoogde mba's.

8.2.2 Geluid door buitenpodia van De Nieuwe Meervaart

Het voornemen bestaat om twee buitenpodia bij De Nieuwe Meervaart te realiseren, waar meerdere keren per week diverse muziekpresentaties kunnen plaatsvinden. Te denken valt aan kleine theatervoorstellingen, muziekprogrammering, spoken-word en cabaret.

Met het onderzoek 'Geluid door buitenpodia van De Nieuwe Meervaart' wordt het geluid in de (woon)omgeving als gevolg van de buitenpodia (op het dak) van De Nieuwe Meervaart bepaald, en inzicht verkregen is de mogelijkheden van het exploiteren van de buitenpodia.

Er zijn verschillende varianten beschouwd. De beschouwd varianten verschillen ten opzichte van elkaar in locatie van het gebouw, het type toe te passen geluidsysteem, uitstralingsrichting van het geluidsysteem en vorm van het gebouw.

8.2.2.1 Geluidsvoorschriften

De voor de buitenpodia geldende geluidvoorschriften, zijn opgenomen in het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De volgende standaardwaarden ($L_{Ar,LT}$) gelden voor geluid op de gevel van een geluidgevoelig gebouw:

Omschrijving	**07.00-19.00 uur**	**19.00-23.00 uur**	**23.00 – 7.00 uur**
$L_{Ar,LT}$ als gevolg van activiteiten	50	45	40
L_{Amax} als gevolg van activiteiten	70	65	60

Indien het geluid ten gevolge van de buitenpodia als herkenbaar muziekgeluid kan worden waargenomen ter hoogte van nabijgelegen geluidgevoelige woningen, dient een 10 dB straffactor verdisconteerd te worden alvorens getoetst wordt aan de geluidgrenswaarden.

8.2.2.2 Uitgangspunten onderzoek

Het voornemen is diverse muziekpresentaties te laten plaatsvinden op twee buitenpodia op het dak van het geprojecteerde gebouw de Nieuwe Meervaart. De twee podia, te weten zaal D en zaal E, kennen een verschillende grootte. In de berekeningen is ervan uitgegaan dat het maximum aantal bezoekers voor zaal D en zaal E respectievelijk 300 en 100 personen bedraagt. Tevens is ervan uitgegaan dat de podia van voornoemde zalen niet gelijktijdig in bedrijf zullen zijn.

Er is van uitgegaan dat het gewenste equivalente geluidsniveau op het publieksvlak 87 dB(A) bedraagt. Een dergelijke geluidniveau is toereikend voor de geprojecteerde voorstellingen zoals kleine theatervoorstellingen, muziekprogrammering, spoken-word en cabaret. De voorstellingen kunnen zowel in de dag- als avondperiode (tussen 07.00 en 23.00 uur) plaatsvinden. Uitgaande van één persoon per vierkante meter bedraagt de grootte van het publieksvlak inclusief podium circa 400 en 100 m^2 voor respectievelijk zaal D en E.

Het totale geluidvermogen (L_{WR} in dB(A)) van het geluidsysteem dat gewenst is om het beoogde geluidniveau op het publieksvlak te krijgen bedraagt hiermee 113 en 107 dB(A) voor respectievelijk zaal D en zaal E.

Voor het muziekgeluidspectrum is aansluiting gezocht bij het Standaard Popmuziek Spectrum (SPS) zoals is opgenomen in van de NSG-richtlijn ‘muziekspectra in horecabedrijven’.

Buitenpodia varianten

Er zijn verschillende varianten qua locatie van het gebouw, toe te passen geluidsysteem, toepassen van geluidschermen of verzonken podium in het dak, en locatie van podia onderzocht om inzicht te krijgen in het geluidreducerend effect van maatregelen en daarmee extra exploitatie mogelijkheden van de buitenpodia. De volgende maatregelvarianten zijn beschouwd:

- Zuidelijke variant (“worst case”-variant);
- Basisvariant zonder extra maatregelen;
- Variant 1: basisvariant met geluidrichtend geluidsysteem;
- Variant 2: basisvariant met geluidrichtend geluidsysteem en geluidscherm rond podium of het podium verzonken in dak;
- Variant 3: basisvariant met geluidrichtend geluidsysteem, geluidscherm rond podium of het podium verzonken in dak en wissel tussen zaal D en E;
- Variant 4: basisvariant met geluidrichtend geluidsysteem, geluidscherm rond podium of het podium verzonken in dak, wissel tussen zaal D en E en glazen dakrandscherm.

Zuidelijke variant

In deze zuidelijke variant is het gebouw van de Nieuwe Meervaart zo ver mogelijk in de zuidoosthoek van het plangebied geplaatst, waarbij het gebouw en de podia zo dicht mogelijk bij de omliggende woningen is gelegen. Deze variant dient als “worst case”-variant te worden beschouwd voor het geluid in de omgeving (geluidbron zo dicht mogelijk bij woningen).

Basisvariant
In de basisvariant is ervan uitgegaan dat het gebouw meer naar het noordoosten is opgeschoven ten opzichte van de zuidelijke variant, waarbij het gebouw zich voor een deel boven het huidige water van de Sloterplas bevindt. De Nieuwe Meervaart heeft een gebouwhoogte van 30 meter

Variant 1: geluidrichtend geluidsysteem

Variant 1 is gelijk aan de basisvariant met uitzondering van het toe te passen geluidsysteem. In variant 1 is het conventionele geluidsysteem vervangen door een geluidrichtend geluidsysteem met cardoïde subwoofers.

Variant 2: variant 1 en geluidschermen rond podia

Variant 2 is gelijk aan variant 1 met uitzondering van de toepassing van geluidschermen. Deze zijn rondom de podia gesitueerd (achterzijde en twee zijkanten podium) waarbij de podia naar de woonomgeving worden afgeschermd door de geluidschermen. De geluidschermen hebben hierbij een hoogte van 3 m ten opzicht van het dakvlak. Akoestisch gezien kan hetzelfde effect worden verkregen door het podium verzonken in het dak te plaatsen.

Variant 3: Variant 2 en wissel zaal D en E

Variant 3 heeft betrekking op dezelfde situatie als variant 2 waarbij de zalen D en E zijn verwisseld zodat het meest luidruchtige podium (zaal D) op zo’n groot mogelijke afstand tot woningen is gelegen.

Variant 4: variant 3 inclusief gesloten dakrandscherm.

Tot slot is variant 4 berekend waarbij dezelfde uitgangspunten zijn gehanteerd als variant 3, echter tevens is een geheel gesloten dakrandscherm (bijvoorbeeld glazen scherm) toegepast langs de gehele dakrand van het gebouw.

Stemgeluid terras

Naast de muziekpresentaties is tevens onderzoek gedaan naar het menselijk stemgeluid van de bezoekers op het dakterras. Het menselijk stemgeluid behoeft op een onverwarmd en/of onoverdekt terras niet te worden getoetst aan de grenswaarden zoals deze zijn opgenomen in het omgevingsplan, maar dienen in het kader van evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) wel te worden beoordeeld. In dit onderzoek is het stemgeluid van een terras zodoende wel getoetst aan de geluidgrenswaarden.

Bij deze berekeningen is er vooralsnog van uitgegaan dat er maximaal 300 en 100 personen aanwezig zijn op de locaties ter hoogte van respectievelijk zaal D en E. Een oppervlakte van 1 m^2 per persoon is gebruikt om het totale publieksoppervlakte te berekenen.

Overige uitgangspunten
In het onderzoek is uitgegaan van een “worst-case” situatie, waarbij het terras volledig bezet is gedurende de gehele openingstijden. In het onderzoek is ervan uitgegaan dat de openingstijden van het terras van 07:00 uur tot 01:00 uur zijn, hetgeen resulteert in een bedrijfstijd van 100% in de dag- en avondperiode en 25% in de nachtperiode.

8.2.2.3 Rekenresultaten

De grenswaarden voor geluid in de avondperiode bedraagt 45 dB(A). In de dagperiode liggen de geluidgrenswaarden 5 dB hoger.

Uit de rekenresultaten (tabel 4.1 in Bijlage 4) blijkt bij zowel zaal D als zaal E bij iedere onderzochte variant, op meerdere onderzochte geluidgevoelige locaties, de grenswaarden worden overschreden.

8.2.2.4 Maximale toelaatbare geluidvermogens

Bij een gewenst equivalente geluidsniveau op het publieksvlak van 87 dB(A) (113 L_{WR} in dB(A) zaal D en 107 L_{WR} in dB(A) zaal E), gewenst voor het houden van kleine theatervoorstellingen of muziekpresentaties, vind bij elke onderzochte variant overschrijding van de geluidgrenswaarden plaats.

Zodoende zijn de maximale toelaatbare geluidvermogens (zowel in dB(A) als in L_{WR} in dB(A)) van de podia, voor de verschillende varianten van de podia gegeven.

Variant	**Maximaal toelaatbaar geluidvermogen podium (L_{WR} in dB(A))**		**Maximaal toelaatbaar gemiddelde geluidniveau in dB(A) in het publieksvlak**	
	Zaal D	**Zaal E**	**Zaal D**	**Zaal E**
Zuidelijke variant	91	92	65	72
Basisvariant	97	98	71	78
Variant 1	101	103	75	83
Variant 2	102	103	76	83
Variant 3	103	95	77	75
Variant 4	103	95	77	75

Maximaal toelaatbaar geluidvermogen (L_{WR} in dB(A)) en maximaal toelaatbaar gemiddeld geluidniveau in

het publieksvlak in de avondperiode

Uit de berekening van de maximale toelaatbare geluidvermogens blijkt dat voor zaal D het maximaal toelaatbare geluidniveau in het publieksvlak ten hoogste 77 dB(A) bedraagt en daarmee aanzienlijk lager is dan het wenselijk geluidniveau in het publieksvlak van 87 dB(A).

Hierbij wordt opgemerkt dat achtergrondgeluid door wegverkeer op de Cornelis Lelylaan en de Meer en Vaart er toe kan leiden dat het geluid door voorstellingen op de dakpodia ter plaatse van de omliggende woningen niet als herkenbaar muziekgeluid kan worden waargenomen. Dat maakt het wellicht mogelijk om op beide dakterrassen een geluidniveau in het publieksvak van 85 a 87 dB toe te staan. Nader onderzoek naar het actuele heersende achtergrondgeluidniveau is nodig, om zekerheid te krijgen over de exploitatiemogelijkheden van de buitenpodia.

8.2.2.5 Stemgeluid

Uit de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$ in dB(A)) ten gevolge van stemgeluid bij de zuidelijke variant (tabel 4.3 in Bijlage 4), de worst-case situatie, waarbij er ook vanuit is gegaan dat beide terrassen gelijktijdig in bedrijf zijn, blijkt zowel in de dag, avond als nachtperiode de geluidgrenswaarden niet worden overschreden. Het stemgeluid blijft in de “worst case”-situatie beperkt tot maximaal 38 dB(A) in de dag- en avondperiode en 31 dB(A) in de nachtperiode

8.2.3 Conclusie

Uit de door Peutz uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat de beoogde locatie voor de Nieuwe Meervaart en de daarbij behorende milieubelastende activiteiten in het gebouw op een passende afstand gelegen zijn ten opzichte van omliggende milieugevoelige functies. Er wordt daarbij voldaan aan de richtwaarden uit de VNG-publicatie.

In het geval van het toestaan van dakterrassen wordt geconcludeerd, dat voor het houden van (kleine) voorstelling nader onderzoek noodzakelijk is om de aanvaardbaarheid aan te tonen. Wanneer er op dakterrassen geen voorstellingen gehouden worden, zal er geen overschrijding van geluidnormen plaatsvinden.

Dakterrassen zijn niet bij recht toegestaan. In de hoofdregeling (het omgevingsplan gemeente Amsterdam) zijn regels opgenomen voor dakterrassen (een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid). Mocht het bouwplan dakterrassen bevatten, dan wordt op dat moment de aanvaardbaarheid beoordeeld.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Regelgeving en beleid

9.1.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

De gemeente moet bij het toelaten van activiteiten in het omgevingsplan in een aantal situaties toetsen aan omgevingswaarden voor lucht. De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (art. 2.1 en 2.4 Ow).

In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) in acht nemen.

Behalve als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit houdt in dat het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM_{10} van 1,2 ìg/m^3 of minder. De standaardgevallen niet in betekenende mate luchtkwaliteit staan onder artikel 5.54 (Bkl).

Activiteitentoetsen in en nabij aandachtsgebieden

De gemeente moet de luchtkwaliteit vooral toetsen binnen aangewezen aandachtsgebieden (artikel 5.51 Bkl). Dat zijn gebieden of locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijnstof (PM10). Volgens het tweede lid is de agglomeratie Amsterdam/Haarlem aangewezen als aandachtsgebied voor stikstofdioxide en fijnstof.
De gemeente gaat na of toe te laten activiteiten gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit binnen een aandachtsgebied. De gemeente doet dit voor de activiteiten genoemd in het eerste lid van artikel 5.51 Bkl, namelijk:

a. de aanleg of wijziging van wegen, vaarwegen en spoorwegen, niet zijnde een activiteit als bedoeld in artikel 5.50 eerste lid;
b. activiteiten die een toename van de verkeersintensiteit veroorzaken op wegen, vaarwegen en spoorwegen; of
c. milieubelastende activiteiten waarover in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) regels zijn gesteld met het oog op het beperken van verontreiniging van de lucht.

Omgevingswaarden

Artikel 5.51 vierde lid van het Bkl bepaalt het volgende:

Als de activiteiten leiden tot een verhoging van de concentratie in de buitenlucht van een van de volgende in een daarbij aangegeven aandachtsgebied, worden in een omgevingsplan de daarbij aangegeven omgevingswaarden in acht genomen:

a. in een aandachtsgebied voor zowel stikstofdioxide als fijnstof:
   1°. de omgevingswaarde voor stikstofdioxide, bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, onder b; en
   2°. de omgevingswaarden voor PM10, bedoeld in artikel 2.5, eerste lid; en
b. in een aandachtsgebied voor fijnstof: de omgevingswaarden voor PM10, bedoeld in artikel 2.5,

eerste lid.

Het vijfde lid bepaalt vervolgens:
Op het berekenen van de concentratie van stikstofdioxide of van PM10 zijn de bij ministeriële regeling gestelde regels van toepassing .

De omgevingswaarden voor de kwaliteit van de buitenlucht zijn te vinden in paragraaf 2.2.1 Bkl. De omgevingswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof zijn te vinden onder artikel 2.4, respectievelijk 2.5, Bkl.

9.1.2 Besluitgebied

Middels een berekening met de NIBM-tool (NIBM-tool | Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)) is inzichtelijk gemaakt of de beoogde ontwikkeling al dan niet in betekende mate bijdrage levert aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

De volgende gegevens zijn gebruikt voor de berekening:

Toename aantal verplaatsingen (bezoekers zakelijk en cultureel) 48.698 (122.186 bezoeker Meervaart tegem 170.884 bezoekers De Nieuwe Meervaart). Gemiddeld zijn dit 134 verplaatsingen per dag (48.698/365).

Verplaatsingen door vrachtverkeer 5.580 (bij ongeveer 171.000 verplaatsingen DNM) = 3,2%. Het aandeel vrachtverkeer is bepaald op 3,2%.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

	Jaar van planrealisatie	2032
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	134
	Aandeel vrachtverkeer	3,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,04**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,01**
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		

Uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van verslechtering van de luchtkwaliteit.

Door de luchtkwaliteitsgegevens voor 2025 en 2030 uit het CIMLK van een ten westen van het plangebied gelegen monitoringspunt te betrekken (meetpunt 34366966_1091370), wordt eveneens inzicht verkregen in de verwachte luchtkwaliteit. De in deze tabel genoemde gegevens betreffen de (verwachte) achtergrondconcentraties in de nabijheid van het plangebied.

Indicator (grenswaarde 2025 / 2030)	2025	2030
NO2 (40 / 20 µg/m^3)	15,93 µg/m^3	13,61 µg/m^3
PM10 (40 / 20 µg/m^3)	15,65 µg/m^3	14,92 µg/m^3

Luchtkwaliteitsgegevens CIMLK monitoringspunt 34366966_1091370

Uit de luchtkwaliteitsgegevens blijkt dat de luchtkwaliteit nu en in 2030 voldoet aan de geldende luchtkwaliteitseisen. Wanneer de achtergrondconcentratie uit het CIMLK en het planeffect op basis van het NIBM bij elkaar worden opgeteld dan wordt geconcludeerd dat er nog steeds wordt voldaan aan de omgevingswaarden uit het Bkl en de strengere Europese luchtkwaliteitseisen in 2030.

9.1.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de extra verkeerstoename leidt tot een ‘niet in betekende mate’ bijdrage aan de luchtkwaliteit.

Hoofdstuk 10 Omgevingsveiligheid (externe veiligheid)

10.1 Algemeen

Een van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet is het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving.

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen bij bedrijven met risicovolle milieubelastende activiteiten, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Een viertal begrippen is van belang: het plaatsgebonden risico (PR), brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebieden (BAG, EAG en GAG), voorschriftengebieden en het groepsrisico (GR). Deze begrippen vullen elkaar aan en leiden gecombineerd met elkaar tot een voldoende (en afgewogen) beschermingsniveau per functie en locatie.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour rond de risicovolle activiteit en geeft daarmee de (minimaal) aan te houden afstand aan tussen de risicovolle activiteit en te beschermen objecten.

Aandachtsgebieden

Aandachtsgebieden zijn gebieden die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Aandachtsgebieden volgen uit het toestaan van een bepaalde risicobron op een locatie en gelden automatisch zodra de risicoactiviteit vergund is dan wel met de risicoactiviteit is begonnen. In brand-, explosie- of gifwolkaandachtsgebieden, moet je rekening houden met gevaren die door bedrijven of door het transport van gevaarlijke stoffen veroorzaakt worden. Binnen deze aandachtsgebieden kunnen voorwaarden worden gesteld voor bijvoorbeeld het bouwen van woningen, scholen, kantoorpanden en ziekenhuizen. Hiertoe wordt er onderscheid gemaakt tussen beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen (zoals kinderopvang en ziekenhuizen) en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties (zoals kampeerterreinen en grote evenementen). De definities van deze categorieën zijn opgenomen in bijlage VI bij het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Voorschriftengebied

In het omgevingsplan worden aandachtsgebieden als voorschriftengebieden aangewezen, waardoor (bouwtechnische) maatregelen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gaan gelden voor nieuwe gebouwen. De gemeente moet in principe in een omgevingsplan een geldend brandaandachtsgebied aanwijzen als een brandvoorschriftengebied en een geldend explosieaandachtsgebied als een explosievoorschriftengebied. De gemeenteraad kan gemotiveerd afzien van de verplichte aanwijzing van een voorschriftengebied of een kleiner voorschriftengebied aanwijzen. Voor zover zeer kwetsbare gebouwen zijn voorzien op een locatie in het aandachtsgebied bestaat deze mogelijkheid niet en moeten de maatregelen uit het Bbl worden toegepast. Voor een gifwolkaandachtsgebied is het niet mogelijk (en ook niet nodig) een voorschriftengebied aan te wijzen, omdat de generieke bouweisen uit het Bbl al voldoende mogelijkheden bieden om bescherming tegen een gifwolk te realiseren.

Groepsrisico

Binnen de aandachtsgebieden kunnen zich ongewone voorvallen met gevaarlijke stoffen voordoen, waarbij afhankelijk van de bevolkingsdichtheid in het gebied meer of minder slachtoffers kunnen vallen. Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hiermee wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Uit onder meer de Nota van toelichting bij het Bkl is echter op te maken dat het in het nieuwe beleid niet alleen gaat om het voorkomen van doden, maar ook om het voorkomen of beperken van maatschappelijke ontwrichting. Maatschappelijke ontwrichting kan verband houden met het overlijden van een groep mensen, maar ook met gewonden, milieuschade en economische schade.

Voor externe veiligheid wordt door het Rijk sinds 2013 nieuw beleid ontwikkeld dat wordt aangeduid als omgevingsveiligheidsbeleid. Het omgevingsveiligheidsbeleid is er op gericht dat het bevoegd gezag externe veiligheidsrisico's als ontwerp-variabele zo vroeg mogelijk bij de totstandkoming van omgevingsplannen betrekt. In de ontwerpfase zijn immer meestal nog meerdere keuzes mogelijk, zoals een keuze voor een andere, minder risicovolle locatie of voor het voorschrijven van maatregelen die het aantal mogelijke slachtoffers bij een ongeval verminderen. Omdat het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) de term omgevingsveiligheid niet gebruikt wordt de term externe veiligheid in dit omgevingsplan gebruikt.

Omgevingsveiligheid wordt ook wel in verband gebracht met artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op grond van dat artikel moet in een omgevingsplan rekening worden gehouden met de mogelijkheden om een brand, ramp of crisis te voorkomen, beperken en te bestrijden en met de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van personen en geneeskundige hulpverlening. Dit betreft dus een bredere afweging, externe veiligheid is dan slechts één van die veiligheidsrisico's, maar het kan ook gaan om overstromingen, natuurbranden of paniek in een menigte. Deze andere aspecten van veiligheid worden uitgewerkt in het regionaal risicoprofiel en het regionaal beleidsplan die worden opgesteld door de Veiligheidsregio. Wanneer onderdelen hiervan gevolgen hebben voor dit omgevingsplan, wordt dit uitgewerkt in de betreffende paragraaf of toegepast op dat gebied.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Besluit kwaliteit leefomgeving

De Omgevingswet geeft aan welke instructieregels worden gesteld over met het oog het waarborgen van de veiligheid, het beschermen van de gezondheid en het beschermen van het milieu, met betrekking tot de externe veiligheidsrisico's van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen, in ieder geval ter uitvoering van de Seveso-richtlijn. Deze instructieregels zijn opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

De instructieregels gaan in op het plaatsgebonden risico, aandachtsgebieden, voorschriftengebieden en het groepsrisico in relatie tot beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties. Wat er onder beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties valt, is opgenomen in Bijlage VI van het Bkl. In de bijlagen VII, VIII, IX en X van het Bkl staan de risicovolle activiteiten genoemd.

10.3 Gemeentelijk beleid

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam 2012

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en

wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico s zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

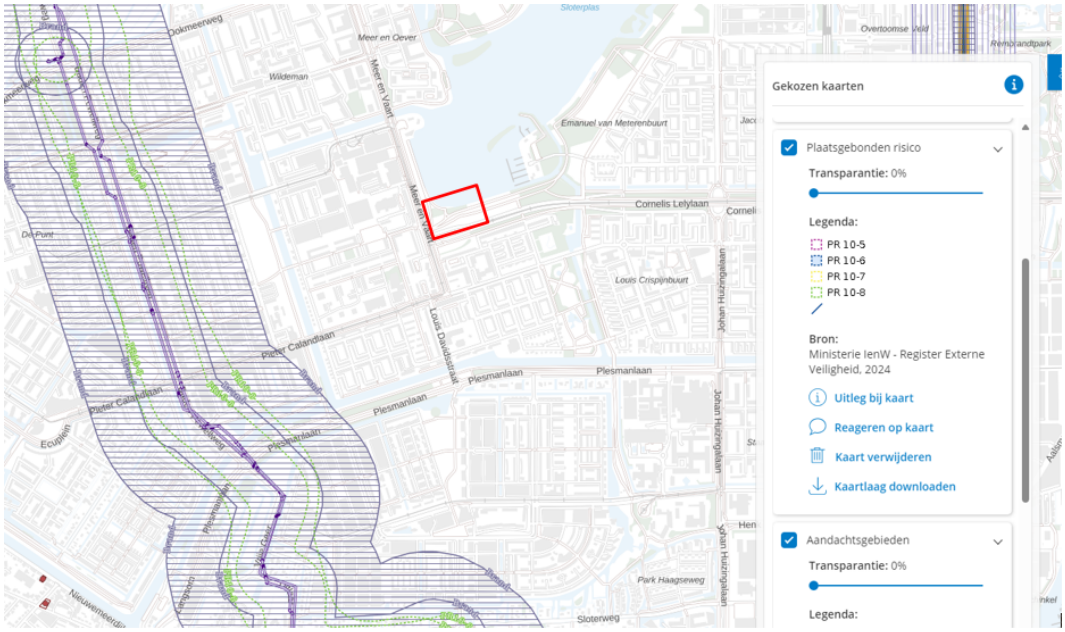
Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water of door buisleidingen in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van het bevoegd gezag kan worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door het bevoegd gezag expliciet is toegestaan.

10.4 Besluitgebied

Onderstaande figuur toont de ligging van het plangebied ten opzichte van transportroutes voor gevaarlijke stoffen en risicovolle inrichtingen.



Ligging plangebied Nieuw Meervaart t.o.v. risicobronnen (bron: Atlas voor de Leefomgeving)

De locatie ligt niet in een aandachtsgebied van risicobronnen. Het aspect Externe Veiligheid is niet aan

de orde.

Hoofdstuk 11 Bodem en ondergrond

11.1 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader

In het kader van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient voorkomen worden dat bodemgevoelige activiteiten op verontreinigd grond plaats vinden. Gelet hierop bevat paragraaf 5.1.4.5.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) instructieregels voor het toelaten van een bouwactiviteit op een bodemgevoelige locatie.

Een bodemgevoelige locatie is:

1. een locatie waarop een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit;
2. een onmiddellijk aan een bodemgevoelig gebouw grenzende aaneengesloten tuin of een daaraan grenzend aaneengesloten terrein.

Een bodemgevoelig gebouw is een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn of een woonschip of woonwagen, met uitzondering van een bijbehorend bouwwerk van ten hoogste 50 m^2.

Gelet op artikel 5.89j van het Bkl moeten bij het bouwen van een bodemgevoelig gebouw op een bodemgevoelige locatie de waarden voor de toelaatbare bodemkwaliteit in acht genomen worden. Bij overschrijding van die waarden mag alleen gebouwd worden als sanerende of andere beschermende maatregelen worden getroffen.

Deze beoordeling vindt plaats in het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwwerken (zie hiervoor de artikelen 22.29 en 22.30 van het omgevingsplan *evt aanpassen na vaststelling basisregeling*). Desalniettemin dient bij de toelating van een bodemgevoelige gebouw aannemelijk zijn dat de vergunning verleend kan worden en dat het plan financieel uitvoerbaar is.

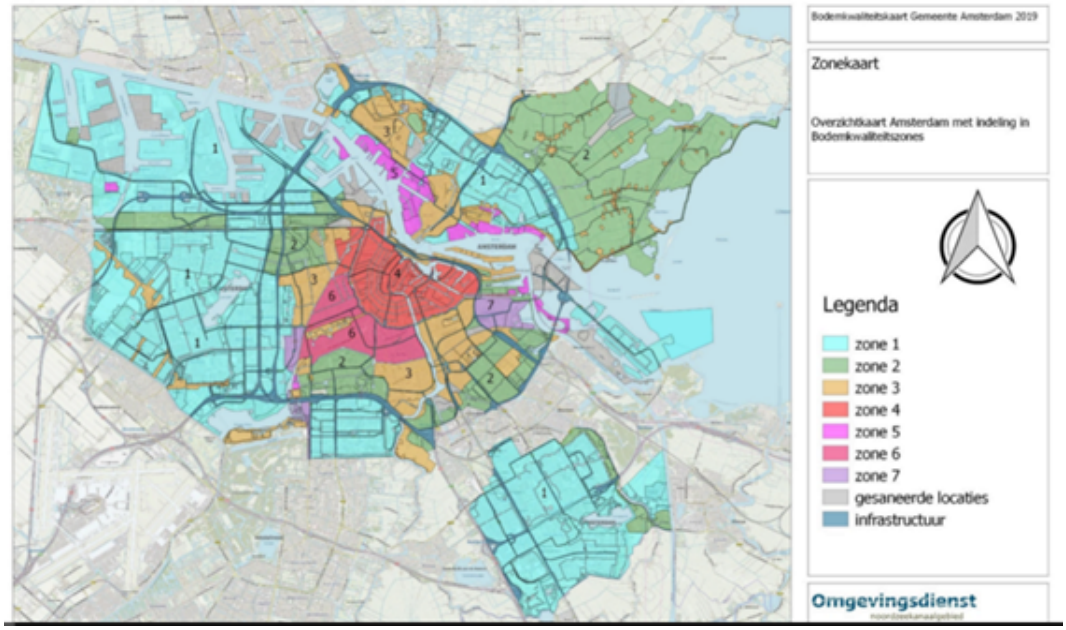
Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan (al dan niet dossier-) onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het besluitgebied. Bij een geconstateerde (potentiële) verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van de wijziging van het omgevingsplan tevens in kaart worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Bodemkwaliteitskaart

Op grond van de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit heeft de gemeenteraad de Nota bodembeheer Amsterdam en de daarbij horende bodemkwaliteitskaart vastgesteld. De Nota bodembeheer bevat onder meer het gebiedsspecifiek beleid voor het toepassen van grond en baggerspecie. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de wettelijke grondslag van die besluiten vervallen. Om een rechtsvacuüm te voorkomen voorziet artikel 22.1, onder b, van de Omgevingswet erin dat het gebiedsspecifiek beleid en de bijbehorende kaarten onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. Op termijn worden deze kaarten en besluiten omgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan.

Bijlage 3A is de zonekaart waarin verschillende zones zijn gedefinieerd op basis van bodemkwaliteit en ophooggeschiedenis. Elke bodemkwaliteitszone heeft een bepaalde kwaliteit, die consequenties heeft voor het toegestane grondverzet en de kwaliteit van de grond die er op mag worden aangebracht,

afhankelijk van de bodemfunctie.



Zones 1 en 2 op de bodemkwaliteitskaart hebben betrekking op locaties met een relatief schone bodem. Voorafgaand het bouwen van een bodemgevoelige gebouw is in deze zones in principe een vooronderzoek (dossieronderzoek) voldoende, tenzij dat onderzoek aanleiding geeft voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek.

Besluitgebied

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in gebied dat op de Bodemkwaliteitskaart in zone 1 ligt, zie ook onderstaande afbeelding.



Historisch bodemonderzoek (dossieronderzoek)

In opdracht van de gemeente Amsterdam is door Antea Group in september en oktober 2024 een

historisch bodemonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Nieuwe Meervaart te Amsterdam. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 14 bij de toelichting. In deze paragraaf wordt een samenvatting van het onderzoek gegeven.

Het doel van het historisch bodemonderzoek is nagaan of de kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) een belemmering vormt of kan vormen voor de beoogde functies.

Locatiegegevens

De locatie ligt aan de Sloterplas in de hoek van de kruising tussen de Cornelis Lelylaan en Meer en Vaart. De locatie beslaat delen van de kadastrale percelen bekend als gemeente Sloten Noord-Holland, sectie D, nummers 5771 en 12537 en sectie E, nummers 9298 en 9813 en heeft een oppervlakte van circa 37.450 m^2. Op de locatie zijn openbaar groen en enkele fietspaden aanwezig. Op basis van historisch kaartmateriaal wordt gesteld dat de fietspaden rond circa 2005 zijn herontwikkeld en geasfalteerd. Tevens omvat de onderzoekslocatie een deel van de waterbodem aan de zuidwestkant van de Sloterplas.

Bodemopbouw en geohydrologie

Over de bodemopbouw en geohydrologie kan het volgende worden vermeld:

- freatische grondwaterstand: circa 1,0 m –mv.;
- regionale grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket: zuidwestelijk;
- verticale grondwaterstroming tot 10 m -mv.: kwel;
- voorkomen van oppervlaktewater in de directe omgeving: ja, Sloterplas ten noordoosten;
- voorkomen van brak/zout grondwater: nee;
- ligging binnen een grondwaterbeschermingsgebied: nee;
- ophogingen/dempingen/bodemvreemde lagen bekend? ja, op de locatie zijn enkele slootdempingen bekend;
- is het grondwatersysteem beïnvloed door menselijk handelen (drainage, bemalingen, onttrekkingen, infiltratie): ja, onttrekking mogelijk wegens ligging tussen Sloterplas en bebouwing.

De gegevens over de geohydrologie zijn verkregen uit de Grondwaterkaart van Nederland (DGV-TNO) en de actuele kaarten met grondwaterbeschermingsgebieden.

Voormalig, huidig en toekomstig gebruik

Archieven

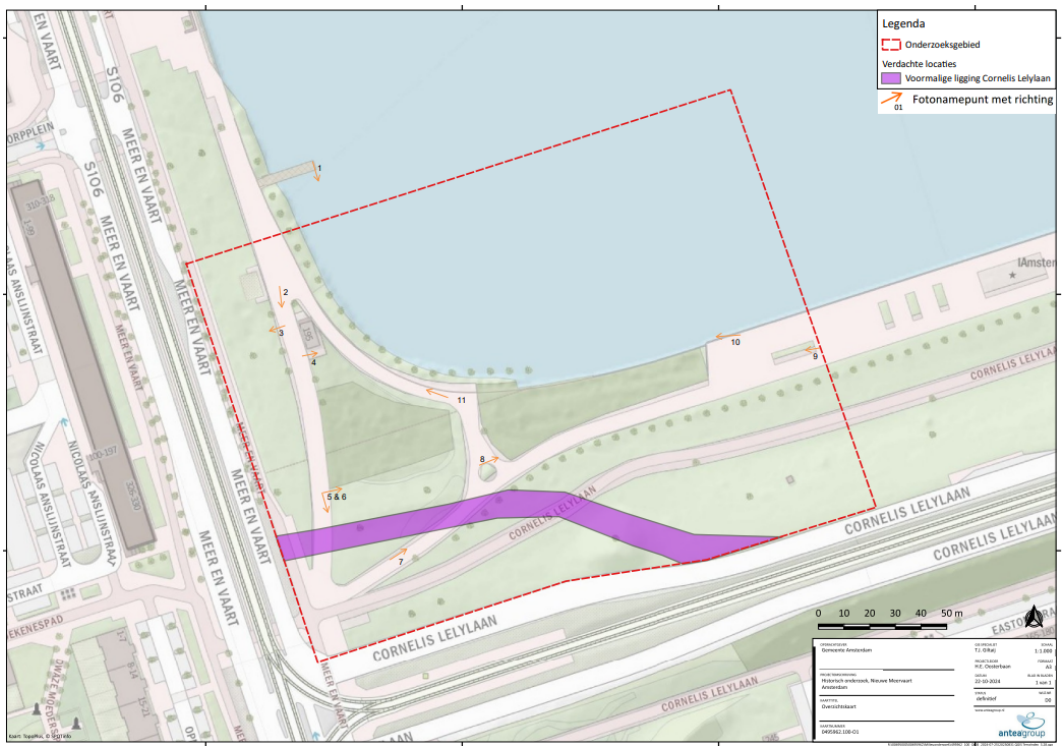
Uit het historisch kaartmateriaal blijkt dat de locatie vanaf minstens 1900 in gebruik was als landbouwgebied. Omstreeks 1960 zijn de straten Cornelis Lelylaan en Meer en Vaart ontwikkeld, waarbij de kruising rond 1980 en 2005 tweemaal is aangepast. Omstreeks dezelfde tijd zijn de wandel-/fietspaden aangelegd, waarbij deze rond 2005 zijn geasfalteerd. Sindsdien is de situatie niet wezenlijk veranderd. Uit voorgaand onderzoek blijkt dat de voormalige sloten in het plangebied zijn gedempt tussen 1945 en 1959. Slootdempingen uit deze periode zijn meestal uitgevoerd met niet verontreinigd ophoogmateriaal. Uit www.bodemloket.nl blijkt dat ter plaatse van de onderzoekslocatie voor zover bekend geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Voor zover bekend hebben er op de onderzoekslocatie geen calamiteiten of overtredingen van voorschriften in het kader van milieuregelgeving plaatsgevonden.

Toekomstig gebruik

In de nabije toekomst zal de locatie mogelijk worden ontwikkeld voor het realiseren van een nieuw gebouw op de zuidwestoever van de Sloterplas in Amsterdam-Osdorp voor de Meervaart. Het gebouw krijgt circa 14.000 m^2 bruto vloeroppervlak met ruimte voor presentatie (theater), talentontwikkeling/cultuureducatie (thans gevestigd in het Talentenhuis) en voor makers/gezelschappen. Ook zal er ondersteunende horeca in het gebouw komen. Uitgangspunt is een footprint van het nieuwe gebouw van minimaal 6.600 m^2 en maximaal 9.000 m^2 en een maximale bebouwingshoogte van 30 meter (gebaseerd op de hoogte van de twee toneeltorens). Momenteel is niet bekend wanneer de herontwikkeling van de locatie zal plaatsvinden.

Asbest

Rond 1970 is op de locatie een deel van de Cornelis Lelylaan aanwezig geweest, die omstreeks 2005 is omgelegd naar buiten het huidige onderzoeksgebied. De locatie wordt derhalve als asbestverdacht beschouwd vanwege de voormalige ligging van de Cornelius Lelylaan op de locatie en een mogelijk nog aanwezige asbestverdachte puinverharding (voormalige wegverharding).



Conclusie en aanbevelingen

Op basis van de resultaten van het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor de huidige fase van het omgevingsplan geen grote belemmeringen/risico's op het gebied van de bodemkwaliteit kunnen worden verwacht. Naar verwachting zullen geen sterke verontreinigingen in de grond en het grondwater worden gemeten (overschrijdingen van de interventiewaarde). Ten aanzien van de kwaliteit van de waterbodem binnen de voorgenomen onderzoekslocatie wordt gesteld dat er tot op heden geen onderzoek is verricht naar de kwaliteit van de waterbodem van de Sloterplas en aanliggende watergangen. De kwaliteit van bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling vrijkomend slib en vaste waterbodem wordt derhalve als onbekend beschouwd.

Als aandachtspunt is wel de ligging van de voormalige Cornelis Lelylaan naar voren gekomen. De

oppervlakte hiervan bedraagt zo'n 1.900 m^2. Mogelijk is de wegfundering hiervan nog aanwezig (niet geheel verwijderd).

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling wordt geadviseerd om later in het proces een verkennend (water)bodemonderzoek conform de NEN 5720/ARVO 2024 en een verkennend asbestonderzoek conform de ARVO 2024 uit te voeren. Hierbij dient speciale aandacht gegeven te worden aan graafwerkzaamheden ter hoogte van de voormalige ligging van de Cornelis Lelylaan, waarvan de mogelijk nog aanwezige wegfundering ook verdacht is op het voorkomen van asbest. Daarnaast wordt aanbevolen dan ook onderzoek naar het voorkomen van PFAS te verrichten in verband met het mogelijk vrijkomen en afvoeren van grond.

11.2 Niet gesprongen explosieven

Niet-gesprongen explosieven zijn ontplofbare oorlogsresten, bijvoorbeeld uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog. Ze leveren een gevaar op als ze verplaatst of aangeraakt worden bij graaf- of baggerwerkzaamheden.

In Amsterdam wordt de NGE-bodembelastingskaart bijgehouden. NGE staat voor Niet Gesprongen Explosieven. Op deze 'bommenkaart' is te zien waar mogelijk oude vliegtuigbommen (blindgangers) uit WOII in de bodem zitten. Deze informatie is van belang voor het inplannen of uitvoeren van grootschalige (grond)werkzaamheden. Wanneer een gebied als 'verdacht' is aangemerkt is een uitgebreid bodemonderzoek nodig, tenzij de grond sinds 1945 geroerd is of nieuwe grondlagen zijn aangebracht.

Besluitgebied

De projectlocatie en omgeving zijn op de bommenkaart gemeente Amsterdam niet aangewezen als verdacht gebied.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Beleid en regelgeving

12.1.1 Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de ***Europese Kaderrichtlijn Water*** (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2027 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen.

Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken. Daarnaast geldt sinds 2006 de ***Grondwater Richtlijn*** (GWR). Deze richtlijn beschermt het grondwater tegen verontreiniging.

Waterprogramma's spelen een belangrijke rol bij het behalen van doelstellingen uit de KRW en GWR. In de Omgevingswet zijn voor zowel het Rijk, de provincies als de waterschappen verplichtingen opgenomen tot het vaststellen van waterbeheerprogramma's waarin maatregelen zijn opgenomen. Voor het Rijk is dat een nationaal waterprogramma, voor de provincie een regionaal waterprogramma en voor waterschappen een waterbeheerprogramma. De daarin op te nemen maatregelen staan in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

12.1.2 Nationaal beleid- en regelgeving

Instructieregels Besluit kwaliteit leefomgeving

Watertoets

Artikel 5.37 van het Besluit kwaliteit leefomgeving schrijft voor dat in een omgevingsplan rekening wordt gehouden met de gevolgen voor het beheer van watersystemen. Daarbij worden, voor een duiding van die gevolgen, de opvattingen van het bestuursorgaan dat is belast met het beheer van die watersystemen betrokken. Op grond van dit artikel dient afstemming plaats te vinden met de waterbeheerder (Rijk, provincie, waterschap of gemeente). De verplichte weging van waterbelangen in afstemming met de waterbeheerder wordt ook 'watertoets' genoemd.

Primaire waterkeringen

In verband met de waterveiligheid bepaalt artikel 5.38 van het Besluit kwaliteit leefomgeving dat een omgevingsplan moet waarborgen dat er geen belemmeringen ontstaan voor de instandhouding, het onderhoud of de versterking van de primaire waterkering.

12.1.3 Provinciaal beleid

Op grond van artikel 2.18 Omgevingswet heeft de provincie de volgende taken op het gebied van waterbeheer:

1. het beschermen van de kwaliteit van het grondwater in grondwaterbeschermingsgebieden
2. op het gebied van het beheer van watersystemen en het zwemwaterbeheer:
   a. het beheer van watersystemen, voor zover dat aan de provincie is toegedeeld;
   b. het houden van toezicht op het beheer van watersystemen voor zover dat is toegedeeld aan de

waterschappen, met uitzondering van het beheer van primaire waterkeringen,
c. het beheer van de zwemwaterkwaliteit, voor zover deze taak niet bij een gemeente, een waterschap of het Rijk ligt.

De provincie stelt een regionaal waterprogramma vast om uitvoering te geven aan verschillende Europese richtlijnen zoals de KRW en de GWR en is daartoe verplicht op grond van de Omgevingswet. De provincie neemt hierin het regionaal waterbeleid op. Daarnaast coördineert ze de gebiedsgerichte uitoefening van taken en bevoegdheden door gemeenten en waterschappen.

Omgevingsverordening

Grondwater

De provincie heeft als taak de kwaliteit van het grondwater te beschermen in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 2.18 Omgevingswet). In de omgevingsverordening moet de provincie daarom regels opnemen voor het beschermen van de kwaliteit van het grondwater. Op grond van artikel 4.4 lid 2 het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wijst de provincie onder meer de grondwaterbeschermingsgebieden aan. De grondwaterbeschermingsgebieden liggen buiten het grondgebied van de gemeente Amsterdam.

Regionale waterkeringen

Op grond van de Omgevingswet (artikel 2.13) is de provincie verplicht omgevingswaarden voor de veiligheid van regionale waterkeringen in de omgevingsverordening op te nemen. Daarbij neemt de provincie de gemiddelde kans op overstroming van bij verordening aangewezen gebieden op en wijst de vaarwegen aan die in beheer bij gemeenten zijn.

Op grond van artikel 6.84 van de Omgevingsverordening moet het omgevingsplan voorzien in regels die waterkerende activiteiten beschermen.

In principe zijn in het werkingsgebied van de regionale waterkeringen – de beschermingszone - op grond van artikel 6.85 geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Alleen in overeenstemming met de waterbeheerder en de provincie is dit mogelijk. Onderstaande afbeelding geeft de regionale waterkeringen aan.



Het projectgebied ligt niet in of nabij een regionale waterkering dan wel in een beschermingszone van een waterkering.

12.1.4 Waterschappen

De waterschappen zijn beheerder van de regionale watersystemen.

Waterschapsverordening

De verschillende waterschappen die voor Amsterdam van belang zijn hebben elk een eigen Waterschapsverordening vastgesteld wat een samenvoeging inhoudt van de voorheen geldende Keuren, keurbesluiten en andersoortige regelingen. In de Waterschapsverordening van het waterschap zijn regels opgenomen gericht op het watersysteem en waterstaatswerken binnen het beheergebied van het waterschap.

Waterberging

In de Waterschapsverordening zijn regels gesteld over onder meer de compensatie van verhard oppervlak in verband met het verlies aan waterberging in de bodem en de verhoogde afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende waterberging te worden aangelegd, zodat dit niet afgewenteld wordt op de omgeving. Daarom dient waterneutraal te worden gebouwd. Voldoende compenserende maatregelen dienen hiertoe getroffen te worden. Een maatwerkberekening is vereist waar het om een aanzienlijke verharding gaat, om de benodigde waterbergingscapaciteit te kwantificeren.

Standaard wordt gecompenseerd in vergroting van het wateroppervlak. Maar als gevolg van verdere verstedelijking neemt de druk op de openbare ruimte toe waardoor de openbare ruimte vaak multifunctioneel wordt benut. Hierdoor is de ruimte beperkt om waterberging te realiseren. Er zijn vormen van waterberging ontwikkeld die een alternatief kunnen vormen voor het realiseren van extra oppervlaktewater. De beleidsregels van het hoogheemraadschap geven ruimte aan de toepassing van deze andere vormen van waterberging.

In de Waterschapsverordening Amstel, Gooi en Vecht, artikel 2.4 lid 1, is bepaald dat het verboden is zonder omgevingsvergunning het verhard oppervlak in stedelijk gebied uit te breiden met meer dan 1.000m^2. In artikel 2.5 lid 1 van de verordening is bepaald dat de toename van de afvoer van hemelwater vanaf verhard oppervlak op het watersysteem wordt gecompenseerd door open water met een omvang van 10% van de uitbreiding van het verhard oppervlak.

Overige vergunningplichtige activiteiten

Voor activiteiten in en rondom beperkingengebieden zoals bijvoorbeeld een oppervlaktewaterlichaam, een waterkering of dijklichaam, het aanleggen van een bouwwerk, maar ook het onttrekken van grondwater is een omgevingsvergunning van het waterschap vereist.

12.1.5 Gemeentelijk beleid en regelgeving

De gemeente heeft op grond van artikel 2.16 Omgevingswet een aantal zorgtaken en verplichtingen op het gebied van het beheer van watersystemen en waterketenbeheer.

Het gaat hier om:

1. Hemelwaterzorgplicht;
2. Grondwaterzorgplicht;
3. Inzameling en transport stedelijk afvalwater;
4. Beheer van watersystemen, voor zover toegedeeld bij provinciale omgevingsverordening of Omgevingsregeling;
5. Zuivering van stedelijk afvalwater, voor zover van toepassing.

Grondwatereffecten bij ondergrondse bouwwerken

Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam

Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam is gebleken dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Dit heeft negatieve gevolgen in de openbare ruimte en op particuliere percelen.

Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam (hierna: Afwegingskader) op 20 januari 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. In dit afwegingskader is onder meer een gebiedsanalyse opgenomen waarin wordt aangegeven welke maatregelen per buurt nodig zijn en daarnaast technische eisen aan de aanleg van een kelder om de stroom van het grondwater in stand te houden.

Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

In de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam, laatstelijk vastgesteld d.d. 7 februari 2022, door het college van burgemeester en wethouders zijn de criteria opgenomen waar aanvragen omgevingsvergunning voor kelders aan worden getoetst. Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking. Deze beleidsregel is gedestilleerd uit het Afwegingskader dat op 20 januari 2021 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Hemelwaterberging op gebouwen

Het omgevingsplan gemeente Amsterdam regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze regeling is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

De waterbergingseisen zijn het volgende:

- Vanaf gebouwen mag hemelwater op het riool of op de openbare ruimte geloosd worden nadat hemelwaterberging is aangebracht die in stand wordt gehouden.
- Een waterberging heeft een minimale capaciteit nodig van 60 liter per m2.
- De berging dient binnen 60 uur weer leeg te zijn, zodat de capaciteit beschikbaar is voor de volgende bui.

Voor hergebruiksystemen en centrale besturingssystemen gelden afwijkende eisen.

Vergunningsvrij gebouwen voldoen aan de eisen als ze zijn voorzien van een groen dak, met minimaal 30 liter waterberging per m^2.

Aanvragen om een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit bouwwerken worden aan de waterbergingseisen uit het omgevingsplan getoetst. De regels ten aanzien van hemelwaterberging zijn te vinden in paragraaf 4.4.2 Hemelwaterafvoer bij bouwwerken van de hoofdregeleing, meer specifiek in artikel 4.110 t/m 4.113.

Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. De ambitie voor de taken op het gebied van stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater is vastgelegd in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, vastgesteld op 8 juli 2021.

Deze ambitie is in het Omgevingsprogramma Riolering 2022 – 2027 (OPR) verder uitgewerkt, dat op 15 februari 2022 door het college van burgemeester en wethouders (onder voorbehoud van wensen en bedenkingen van de gemeenteraad) is vastgesteld.

Hemelwaterberging

Conform het OPR moet de capaciteit voor hemelwaterberging op publiek terrein minimaal 70 mm/uur zijn door bijv. hergebruik van hemelwater of verwerking op de eigen kavel. De norm is daarbij in het OPR van 60 mm naar 70 mm verhoogd, op basis van het KNMI Klimaatsignaal '21.

Het bouwplan zal moeten voldoen aan de regels ten aanzien van waterberging. Deze zijn te vinden in de hoofdregeling, paragraaf 4.4.2 Hemelwaterafvoer bij bouwwerken, artikel 4.110 t/m 4.113.

Ontwateringsdiepte

In het OPR wordt ook ingezet op zorg dragen voor een ontwateringsdiepte die is afgestemd op de benodigde functies in het gebied, zoals wonen, transport en groen ten behoeve van een klimaatbestendige stad. Hierbij is een ontwateringdiepte van minimaal 90 cm de norm. De ontwateringsdiepte is het verschil tussen het maaiveldniveau en de gemiddeld hoogste grondwaterstand. Zowel het maaiveldniveau als de grondwaterstand kunnen binnen een relatief korte afstand toch variëren. Vandaar dat de ontwateringsdiepte in praktijk ook van locatie tot locatie kan verschillen. Voldoende ontwateringsdiepte is essentieel voor stedelijke functies zoals bebouwing, wegen, bomen en hemelwaterinfiltratie. Een belangrijk aspect daarbij is het voorkomen van (grond)wateroverlast, nu en in de toekomst anticiperend op klimaatverandering. Een ontwateringsdiepte van 90 cm wordt daarbij gezien als duurzame norm voor een robuuste maaiveldhoogte.

12.2 Besluitgebied

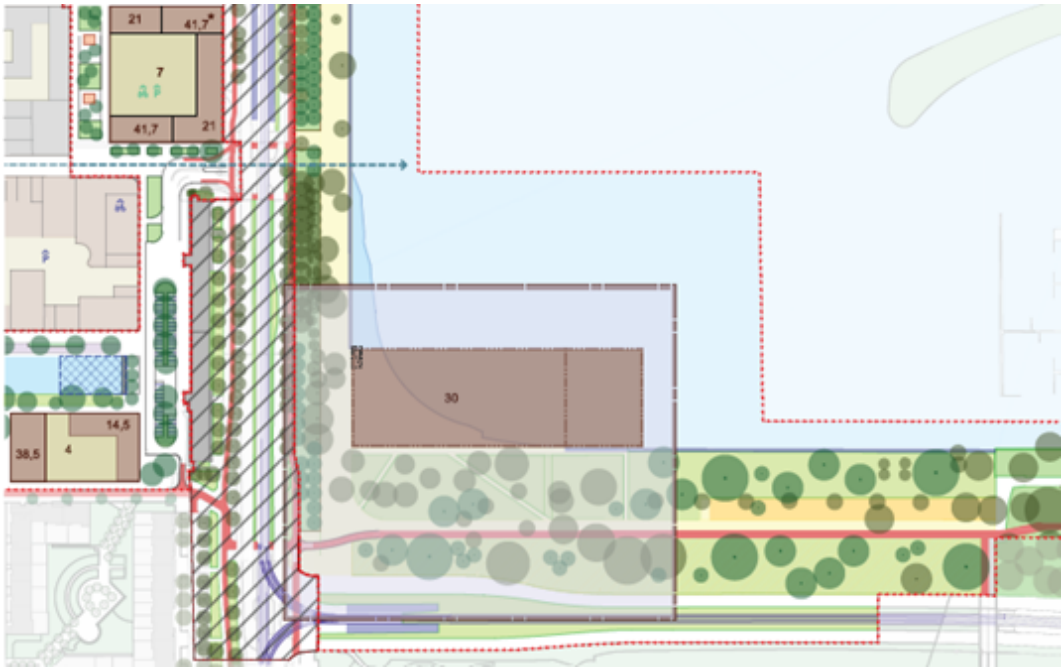
De activiteiten vallen binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV).

Waterkeringen

De activiteit wordt niet uitgeoefend binnen – of in een gebied nabij een waterkering.

Dempen van oppervlaktewater

Het gebouw krijgt een footprint van maximaal 9.000 m^2. De exacte plek voor het gebouw binnen het in afbeelding 12.2.1 aangegeven zoekgebied is nog niet vastgesteld, maar naar verwachting zal een deel in de Sloterplas worden geprojecteerd.



Afbeelding 12.2.1: Uitsnede kaart Stedenbouwkundig Plan met zoekgebied in de zuidwesthoek van de Sloterplas

De Sloterplas is in de Waterschapsverordening aangewezen als secundair water. Het is op basis van de Waterschapsverordening verboden om zonder omgevingsvergunning een secundair water geheel of gedeeltelijk te dempen (artikel 2.48 lid 1 sub b Waterschapsverordening Amstel, Gooi en Vecht).

Wanneer de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas wordt gerealiseerd is er sprake van demping van secundair water en geldt er een vergunningplicht.

De steiger rondom De Nieuwe Meervaart en langs de oevers zorgt niet voor dempingen in de Sloterplas, waardoor voor de steiger geen verguninng op grond van artikel 2.48 van de Waterschapsverordening nodig is.

Het oppervlaktewater dat door de bouw van de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas wordt gedempt zal worden gecompenseerd met nieuw oppervlaktewater in hetzelfde peilvak. Een groot deel van de compensatie van de demping van oppervlaktewater door de Nieuwe Meervaart is voorzien in de realisatie van de Nieuwe Osdorpergracht met 9.700 à 10.600 m^2 nieuw oppervlaktewater. Daarnaast is er ook nog de mogelijkheid om in de zuidwesthoek van de Sloterplas door het iets terugleggen van de oeverlijn extra nieuwe water te realiseren.

Uitbreiden verhard oppervlak

Voorliggend TAM-omgevingsplan maakt het mogelijk dat de Nieuwe Meervaart in de Sloterplas kan komen. Daarnaast zal de openbare ruimte opnieuw ingericht worden.

De Waterschapsverordening schrijft ook voor (artikel 2.4) dat het verboden is zonder omgevingsvergunning verhard oppervlak uit te breiden met meer dan 1.000 m^2.

In artikel 2.5 van de Waterschapsverordening is bepaald dat de toename van de afvoer vanaf verhard

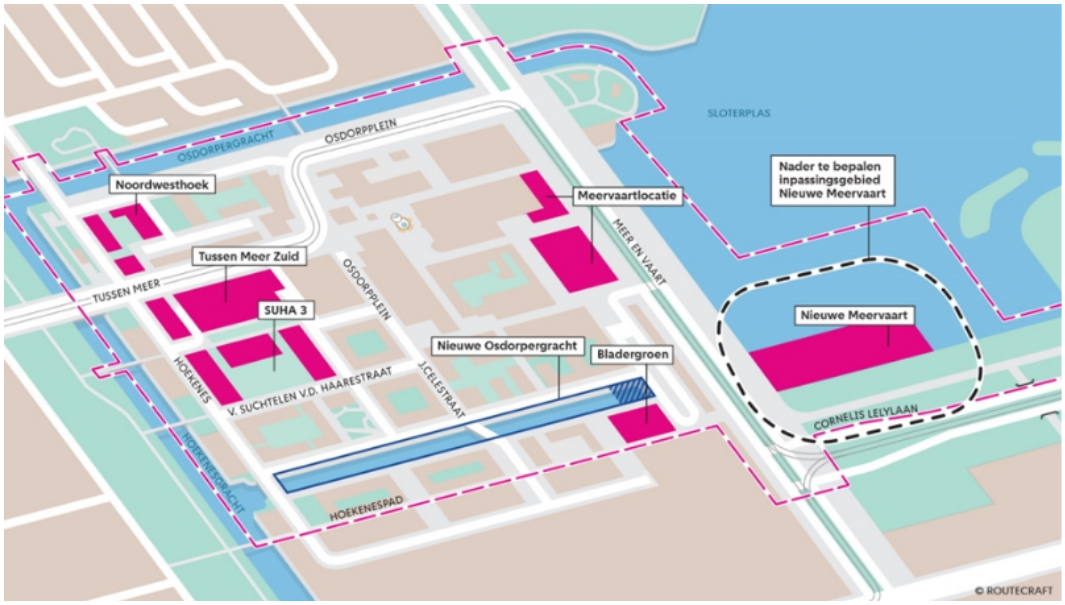
oppervlak op het watersysteem wordt gecompenseerd door open water met een omvang van 10% van het verhard oppervlak.

Hierbij wordt gewezen op het advies van de TAC (terughoudendheid betrachten met extra verharding of bebouwing binnen de Hoofdgroen Structuur) dat betrokken moet worden bij de verdere uitwerking van de plannen.

Watercompensatie

Nieuwe Osdorpergracht

Met de Nieuwe Osdorpergracht wordt er in Stadscentrum Osdorpplein 9.700 m^2 tot 10.600 m^2 nieuw water gemaakt. Het finale ontwerp van de oostkop van de gracht moet nog gemaakt worden na een participatietraject met de omgeving. Dat zal de exacte lengte en oppervlak en de finale inrichting van de oostkop van de gracht bepalen.



Afbeelding 12.2.2: Ligging Nieuwe Osdorpergracht (bron: gemeente Amsterdam)

Medio 2028 wordt de eerste fase van de Nieuwe Osdorpergracht opgeleverd. Daarmee wordt ca. 5.900 m^2 wateroppervlakte toegevoegd aan het waterpeilgebied van de Sloterbinnenpolder. Dat is (grotendeels) het peilgebied van de Westelijke Tuinsteden Osdorp, Slotervaart, Slotermeer en Geuzenveld, met in het midden de Sloterplas. De gracht wordt aan de westkant verbonden met de Hoekenesgracht. Eind 2032 is de realisatie het tweede deel van de gracht gepland, waarmee nog eens 3.800 m^2 water wordt toegevoegd.Met de Nieuwe Osdorpergracht wordt er in Stadscentrum Osdorpplein in totaal ca. 9.700 à 10.600 m^2 extra oppervlakte water realiseerd.

Het extra wateroppervlak van de Nieuwe Osdorpergracht wordt gebruikt voor de (water)compensatie van de toename aan verhard oppervlakte door bebouwing en bestrating bij het project Stadscentrum Osdorpplein, waaronder ook de onttrekking van oppervlakte water in de Sloterplas door de bouw van het nieuwe cultuurcentrum de Nieuwe Meervaart.

De watercompensatie door toename verharding en/of demping van water door de Nieuwe Meervaart wordt in een afzonderlijke verggunningprocedure beoordeeld door het Waterschap AGV.

Hierbij wordt opgemerkt dat het Waterschap AGV onder verhard oppervlak, oppervlak met een doorlatend vermogen van minder dan 90 liter per seconde per hectare verstaat. Waterdoorlatende verhardingen of halfverhardingen met een groter doorlatend vermogen tellen daardoor niet mee als verhard oppervlak.

Andere locaties en alternatieven voor watercompensatie

Andere locaties waar watercompensatie via de aanleg van open water kan plaatsvinden zijn de Sloterplas en de polders van Nieuw-West, voor zover gelegen binnen het zelfde peilgebied.

De waterschapsverordening biedt daarnaast de mogelijkheid om watercompensatie te realiseren door het toepassen van alternatieve waterberging (bijvoorbeeld in de vorm van vegetatiedaken of speciale constructies om water op te vangen). Bij het toepassen van alternatieve compensatievoorzieningen moet het effect van de alternatieve waterberging gelijk zijn aan de compensatie in de vorm van open water. Ook dient de effectiviteit over een langere termijn te zijn geborgd. Dit moet in het kader van de omgevingsvergunning voor de wateractiviteit worden aangetoond. En er moet een beheer- en onderhoudsplan opgesteld worden.

Het gebouw van De Nieuwe Meervaart biedt ruime mogelijkheden om vegetatiedaken aan te leggen maar ook om speciale constructies om water op te vangen te realiseren.

Het gebruiksdoel Groen, dat een groot deel van het plangebied omvat, staat de aanleg van vijvers, sloten, waterlopen en overige waterpartijen toe, wat mogelijkheden biedt om ook rondom het gebouw watercompensatie te realiseren.

Hemelwaterberging

Bij nieuwbouw en in sommige gevallen bij bestaande bouw dient een hemelwaterberging te worden aangebracht en in stand gehouden. Het omgevingsplan gemeente Amsterdam bevat normen waaraan de hemelwaterberging qua capaciteit dient te voldoen (een hemelwaterberging heeft ten minste een capaciteit van 60 liter per vierkante meter bebouwd oppervlak, loost maximaal 1 liter per vierkante meter bebouwd oppervlak per uur op een openbaar riool en is na 60 uur leeg).

Met voorliggende wijziging van het omgevingsplan wordt maximaal 9.000 m^2 bebouwd oppervlak mogelijk gemaakt.

Bij een hemelwaterberging met een capaciteit van 60 liter per vierkante meter bebouwd oppervlak leidt dit tot een berging van ongeveer 540 m^3.

Bij het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen zal er getoetst worden of voldoende hemelwaterbergingscapaciteit wordt gerealiseerd.

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden geen materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

Grondwater

Wanneer de gebouwen onderkelderd worden, zal via het (laten) uitvoeren van geohydrologisch onderzoek inzichtelijk gemaakt moeten worden of er effecten op het grondwater te verwachten zijn. Het TAM-omgevingsplan maakt geen ondergrondse bebouwing mogelijk.

Ondergrondse gebouwen

Het omgevingsplan maakt, geen ondergrondse bebouwing mogelijk.

Waterkwaliteit

De (gedeeltelijke) bouw van de Nieuwe Meervaart heeft mogelijk tijdens de bouw- en gebruiksfase effect op de waterkwaliteit en de ecologische toestand van de Sloterplas. Royal Haskoning DHV heeft zodoende mogelijke effecten op een rij gezet en mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen verkend.

In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 6.

Huidige situatie

In de huidige situatie is de zuidwestelijke oever van de Sloterplas steil en verhard. Er zijn daardoor geen of nauwelijks oeverplanten aanwezig. Omdat het water vanaf de oever snel diep wordt is er van oudsher voor (ondergedoken) waterplanten weinig begroeibaar areaal (waar voldoende licht bij de waterbodem kan komen voor vegetatieontwikkeling) aanwezig. Langs de zuidwestelijke oever van de Sloterplas staan bomen die door beschaduwing zorgen voor nog minder licht. Deze situatie bestaat al vele jaren en is sinds het begin van de eeuw nauwelijks veranderd. Andere redenen voor een geringe begroeiing met waterplanten zijn golfslag en de aanwezigheid van grote aantallen brasem en karper die zorgen voor vraat van waterplanten en opwoeling van de bodem.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

De KRW kent een dubbele doelstelling:

- Verbeteringseis: in het jaar 2027 moeten alle wateren in de EU een ‘goede toestand’ bereiken.

Voor KRW-oppervlaktewaterlichamen betekent dit een goede ecologische toestand/potentieel en goede chemische toestand.

- Achteruitgangsverbod: als een waterlichaam eenmaal een bepaalde (goede) toestand heeft bereikt, dan moet achteruitgang van die toestand worden voorkomen

Uit deze doelstelling volgt dat een activiteit met mogelijke invloed op de ecologische of chemische toestand of op de standplaatsfactoren die de ecologische toestand bepalen (bijvoorbeeld Ecologische Sleutelfactoren) niet mag leiden tot:

- Het belemmeren van het tijdig bereiken van een goede toestand, dan wel een goed potentieel.

Geplande en al getroffen maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren mogen niet negatief worden beïnvloed (verbeteringseis).

- Verschuiving (op waterlichaamniveau) van een van de relevante stoffen of kwaliteitselementen naar een lagere toestandsklasse, of – in de laagste ecologische toestandsklasse –een negatieve verandering van de score van de Ecologische Kwaliteits Ratio (EKR) (achteruitgangsverbod).

Het is wettelijk verplicht om te toetsen of initiatiefnemer voldoet aan deze eisen. Om de wijze van toetsen te standaardiseren en te vereenvoudigen is voor toetsing van effecten van activiteiten in rijkswater de Beleidsregel Toetsingskader Waterkwaliteit (Rijkswaterstaat, 2022) opgesteld. Voor activiteiten in regionale wateren is, gebruik makend van de Beleidsregel voor rijkswater, een Concept Handleiding Toetsingskader Waterkwaliteit opgesteld (Sollie et al, 2025).

Relevant is dat in beide toetsingskaders het uitgangspunt wordt gehanteerd dat iedere verslechtering (dus niet alleen als dit leidt tot formele ‘achteruitgang’) moet worden gemitigeerd of gecompenseerd.

De Sloterplas is een (regionaal) KRW-oppervlaktewaterlichaam met watertype M20 (matig groot diep gebufferd meer). De KRW-toestand wordt in beeld gebracht door de waterbeheerder. In onderstaande tabel is de toestand voor de biologische en fysisch-chemische kwaliteitselementen in beeld gebracht.

Biologie	**GEP**	**Toestand**				**Doelbereik 2027**
		2009	**2015**	**2021**	**2024**	
Macrofauna (EKR)	>= 0.47					Onzeker
Overige waterflora (EKR)	>= 0.40					Onzeker
Vis (EKR)	>= 0.72					Onzeker
Fytoplankton (EKR)	>= 0.71	X				Onzeker
Algemeen fysische chemie	**GEP**	**Toestand**				**Doelbereik 2027**
		2009	**2015**	**2021**	**2024**	
Fosfor totaal (zgm) (mg P/l)	<= 0.02					Onzeker
Stikstof totaal (zgm) (mg N/l)	<= 1.90					Vrijwel zeker
DIN (winterperiode) (mg N/l)	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT	NVT
Zoutgehalte (zgm) (mg Cl/l)	<= 200					Vrijwel zeker
Temperatuur (max. waarde) (gr.C)	<= 25					Vrijwel zeker
Zuurgraad (zgm) (-)	6.5 - 8.5					Onzeker
Zuurstofverzadiging(sgraad)(zgm) (%)	60 - 120					Vrijwel zeker
Doorzicht (zgm) (m)	>= 2.01					Vrijwel zeker

Legenda

Slecht	Ontoereikend	Matig	Goed

Uit de tabel blijkt dat de toestand in de Sloterplas voor macrofauna en overige waterflora (oever- en waterplanten) ontoereikend is en dat de toestand voor vis en fytoplankton matig is. Op voorhand kan worden verwacht dat met name het biologisch kwaliteitselement ‘Overige waterflora’ mogelijk negatief wordt beïnvloed door de Nieuwe Meervaart.

Waterschapsverordening Waterschap Amstel, Gooi & Vecht

In de Waterschapsverordening van Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht is in artikel 2.36 de specifieke zorgplicht opgenomen. Hierin staat onder meer dat degene die een activiteit verricht in een oppervlaktewaterlichaam en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de waterbelangen, verplicht is om:

- alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen;
- voor zover deze niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

Die verplichting houdt in dat in een oppervlaktewaterlichaam alle passende maatregelen worden getroffen om:

- achteruitgang van de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

Ook moet overeenkomstig de voorschriften van de KRW worden voorkomen dat maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen ter verbetering van de ecologische waterkwaliteit worden aangetast.

In de praktijk betekent dit dat het waterschap verwacht dat alle negatieve effecten van het nieuwe gebouw (ook de negatieve effecten van de bouw zelf) worden gemitigeerd of gecompenseerd.

Het betreft met name negatieve effecten op de ecologische sleutelfactoren en nadelige effecten op de huidige vegetatiegroei. Verder adviseert het waterschap om eerst te kijken naar hoe er gemitigeerd kan worden alvorens te compenseren. Ten slotte eist het waterschap dat alle negatieve effecten vooraf moeten worden gemitigeerd of gecompenseerd.

Globale effectbeoordeling en bepaling van noodzaak voor het treffen van mitigerende en/of compenserende maatregelen

Er is nog geen (definitief) ontwerp van De Nieuwe Meervaart en het is nog onbekend welk deel van het gebouw fysiek in de Sloterplas wordt geplaatst. Vanuit het perspectief van de ecologische kwaliteit van de Sloterplas is de worst case een gebouw met een maximaal oppervlak van 9.000 m^2 met een maximale bouwhoogte van 30 meter dat volledig in de Sloterplas komt. Aan het gebouw komt een steiger met een maximale oppervlakte van 2.200 m^2. Langs de oevers van de Sloterplas worden eveneens steigers mogelijk gemaakt met een maximale oppervlakte van 1.550 m^2. Bij de beoordeling wordt vooralsnog van deze worst case uitgegaan.

Overeenkomstig de aanpak volgens het Toetsingskader Waterkwaliteit Regionale Wateren (concept) worden de effecten op de KRW-kwaliteitselementen waar zinvol en mogelijk beoordeeld via een 'tussenbeoordeling' van de effecten op de sleutelfactoren. Dit zijn de Ecologische Sleutelfactoren (STOWA, 2014), aangevuld met de factoren temperatuur en geluid. Uit deze effecten zijn de relevante (mogelijke) effecten geselecteerd (zie onderstaande tabel).

	Effect	Sleutelfactor	Biol. kwal. element
Aanlegactiviteiten (tijdelijke effecten)	1. Geluid (verstoring)	Geluid	Vissen
	2. Vertroebeling	Lichtklimaat	Fytoplankton
	3. Vertroebeling	Lichtklimaat	Waterplanten
	4. Vertroebeling	Habitatgeschiktheid	Macrofauna
Gebouw (permanente effecten)	5. Directe populatieverwijdering	Verwijdering	Waterplanten
	6. Directe populatieverwijdering	Verwijdering	Macrofauna
	7. Beschaduwing	Lichtklimaat	Fytoplankton
	8. Beschaduwing	Lichtklimaat	Waterplanten
	9. Verontreiniging (nutriënten)	Productiviteit water	Fytoplankton
	10. Verontreiniging	Organische belasting	Waterplanten
Steiger aan gebouw (permanente effecten)	11. Beschaduwing	Lichtklimaat	Fytoplankton
	12. Beschaduwing	Lichtklimaat	Waterplanten
	13. Nutriënten van buitenaf	Productiviteit water	Fytoplankton
Steigers langs oevers (permanente effecten)	14. Beschaduwing	Lichtklimaat	Fytoplankton
	15. Beschaduwing	Lichtrklimaat	Waterplanten
	16. Nutriënten van buitenaf	Pruductiviteit van water	Fytoplankton

Aanlegactiviteiten (tijdelijke effecten)

Tijdens de aanleg wordt materieel gebruikt dat geluid en trillingen veroorzaakt. Vissen worden daardoor verstoord. Door zoveel mogelijk gebruik te maken van geluidsarm materieel en zorgvuldig te werken kunnen de verstorende geluiden met negatieve effecten worden beperkt (mitigerende maatregel). Omdat

vissen mobiel zijn en het plangebied ontvluchten is er geen sprake van beïnvloeding van de vissamenstelling of van vissoorten op populatieniveau. Er is geen noodzaak voor compenserende maatregelen.

Bij het plaatsen van het gebouw in het water wordt de waterbodem beroerd. Daarbij is onvermijdelijk sprake van tijdelijke vertroebeling. Minder licht kan leiden tot verminderde groei van algen en een andere algensamenstelling. Door gebruik te maken van technieken die de vertroebeling tot een klein gebied beperken (zoals slibschermen) is de invloed op de algen gering (mitigerende maatregel),

De mate van vertroebeling en het daardoor beïnvloede gebied is bij het gebruik van slibschermen ten opzichte van de oppervlakte van de Sloterplas zeer beperkt. Daarom en vanwege de tijdelijkheid van het effect is een wezenlijke invloed op de algen niet te verwachten. Er zijn geen compenserende maatregelen nodig.

Ervan uitgaand dat in de zuidwestelijke hoek van de Sloterplas waterplanten staan kan de afname van licht (door tijdelijke vertroebeling tijdens de aanleg) leiden tot verminderde groei van de waterplanten. Door gebruik te maken van technieken die de vertroebeling tot een klein gebied beperken (zoals slibschermen) is de invloed op de waterplanten gering (mitigerende maatregel).

De mate van vertroebeling en het daardoor beïnvloede gebied is ten opzichte van de oppervlakte van de Sloterplas zeer beperkt en vanwege het gebruik van slibschermen in principe niet groter dan het gebied dat permanent wordt ‘bedekt’ door het gebouw. Voor deze permanente bedekking is compensatie aan de orde. Voor de tijdelijke vertroebelingseffecten zijn aparte compenserende maatregelen daarom niet nodig.

Bij de werkzaamheden zal bodemmateriaal opwervelen en weer sedimenteren. Daardoor kan bodemfauna ‘ondersneeuwen’ en kan het habitat tijdelijk ongeschikt worden. Door gebruik te maken van technieken die de vertroebeling tot een klein gebied beperken (zoals slibschermen) is de invloed op de macrofaunagemeenschap gering (mitigerende maatregel). De oppervlakte van het habitat dat ongeschikt raakt is bij gebruik van slibschermen gering en de tijdsduur van het effect is kort omdat snel rekolonisatie zal optreden. Daarom zijn er geen wezenlijke effecten op de macrofaunagemeenschap. Compenserende maatregelen zijn niet nodig.

<u>Gebouw (permanente effecten)</u>

De plaatsing van het gebouw in het water zorgt voor directe vernietiging van maximaal 9.000 m^2 potentieel areaal (worst case). Ervan uitgaand dat in de zuidwestelijke hoek van de Sloterplas waterplanten staan leidt de ingreep dus tot vernietiging van maximaal 9.000 m^2 (potentieel) waterplantenareaal. Het zo weinig mogelijk in het water plaatsen van het gebouw en zoveel mogelijk op het land kan worden beschouwd als een mitigerende maatregel om negatieve effecten op waterplanten te beperken. Andere mitigerende maatregelen zijn niet aan de orde. Compenserende maatregelen zullen moeten worden getroffen.

De huidige toestand voor macrofauna scoort ‘ontoereikend’. Dat wordt veroorzaakt door dominantie van quaggamossels en een geringe diversiteit en kwaliteit van de overige macrofauna. Ter plaatse van de beoogde locatie van de Nieuwe Meervaart is naar verwachting weinig macrofauna aanwezig. Een uitzondering vormt de quaggamossel: deze kan in de Sloterplas tot op een diepte van 12,5 meter voorkomen. De aanwezigheid van quaggamosselen heeft voor de Sloterplas echter geen invloed op de beoordeling van deze toestand.

De oppervlakte van het habitat dat ongeschikt raakt is gering en door de realisatie van het gebouw (en de steigers) komt er meer hard substraat waarop quaggamosselen zich kunnen vestigen.

Toename van hard substraat waarop quaggamossels zich kunnen vestigen is te beschouwen als een mitigerende maatregel. Andere mitigerende en compenserende maatregelen zijn niet nodig.

Het gebouw zorgt voor beschaduwing van het water. Daardoor ontvangen algen minder licht. Omdat er in de huidige situatie (vooral vanwege de hoge nutriëntenbelasting) teveel algen zijn is vermindering van de algengroei geen negatief effect. Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig.

De schaduwwerking van het gebouw vermindert, mede door de situering aan de zuidelijke oever, de beschikbaarheid van licht voor waterplanten. In de huidige situatie veroorzaken hoge bomen langs de oever ook al schaduw. Door de plaatsing van het gebouw verplaatst de schaduwwerking zich verder de plas in. Daardoor vermindert de kwaliteit van het potentieel areaal van waterplanten.

Waternet gaat ervanuit dat in de zone waar 20 tot 80% van de tijd schaduw is (halfschaduw) er maar de helft van de vegetatie kan ontwikkelen. Deze zone met halfschaduw dient dan ook maar voor 50% te worden gecompenseerd. De mate van schaduwwerking kan worden beperkt door het gebouw aan de waterkant lager te ontwerpen dan aan de landkant. Dat betekent dat de maximaal 30 meter hoge toneeltorens bij voorkeur aan de landzijde worde geplaatst (mitigerende maatregel). Daarnaast zijn compenserende maatregelen nodig om het verlies aan kwaliteit van waterplanten te vereffenen.

Door de plaatsing van een gebouw neemt het oppervlak verhard oppervlak toe. Als hemelwater daarvan rechtstreeks afstroomt naar het oppervlaktewater kan het zijn opgeladen met nutriënten. Dat leidt dan tot een verhoging van de productiviteit met als gevolg nog meer algen. Door ervoor te zorgen dat het afstromende water schoon is of door het afstromende te zuiveren (bijvoorbeeld door bodempassage, passage door een helofytenfliter of technische zuiveringsmethoden) kan dit effect worden gemitigeerd. Er zijn dan geen compenserende maatregelen nodig.

Afstromend water van verhard oppervlak kan ook zorgen voor belasting van het oppervlak met organische stoffen (bladeren, hondenpoep). Door het oppervlak schoon te houden en zo nodig te zuiveren voordat het de Sloterplas in stroomt kan dit effect worden gemitigeerd. Ten opzichte van de huidige situatie is er ook sprake van afname van organische belasting omdat er na verwijdering van de bomen langs de oever ter plaatse van het gebouw minder bladeren in het water terechtkomen. Al met al zijn er geen compenserende maatregelen nodig.

<u>Steiger aan het gebouw (permanente effecten)</u>

Door de mogelijke aanleg van een steiger aan de waterzijde van het gebouw (of boven het water hangende omloop) vindt extra beschaduwing plaats. Daardoor ontvangen algen minder licht. Omdat er in de huidige situatie (vooral vanwege de hoge nutriëntenbelasting) teveel algen zij is vermindering van de algengroei geen negatief effect. Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig.

De schaduwwerking van de steiger vermindert de beschikbaarheid van licht voor waterplanten. Daardoor vermindert de kwaliteit van het potentieel areaal van waterplanten. De mate waarin de steigers zorgen voor extra schaduwwerking bovenop de schaduwwerking van het gebouw wordt enigszins beperkt doordat zij zelf al in de schaduw van het gebouw liggen. Door de oppervlakte van de steiger te beperken en de steiger hoger boven het water te laten ‘zweven’ worden de schaduwwerking en daarmee de negatieve effecten op waterplanten ook beperkt (mitigerende maatregelen). Desalniettemin zijn compenserende maatregelen nodig om het verlies aan kwaliteit van waterplanten te vereffenen.

Steigers worden vaak gebruikt door vogels. Als vogelpoep door een regenbui van de steiger afspoelt of bij het schoonmaken in het water belandt leidt dit een verhoging van de productiviteit met als gevolg nog meer algen. Door de steiger regelmatig te reinigen en er met een daarop gerichte vormgeving voor te zorgen dat er geen afval in het water belandt kan dit effect worden voorkomen (mitigerende maatregel).

Er zijn dan geen compenserende maatregelen nodig.

Steigers langs de oevers (permanente effecten)

Door de aanleg van steigers langs de oevers ontvangen algen minder licht. Omdat er in de huidige situatie (vooral vanwege de hoge nutriëntenbelasting) teveel algen zij is vermindering van de algengroei geen negatief effect. Er zijn geen mitigerende en compenserende maatregelen nodig.

De steigers langs de oevers Meer en Vaart en Lelylaanzijde zorgen voor schaduwwerking en daardoor voor minder licht, waardoor waterplantengroei wordt belemmerd. Met een oppervlakte van maximaal 1.550 m^2 kan dit zorgen voor een afname van eenzelfde oppervlakte aan waterplantenareaal (worst case). Dit effect kan worden gemitigeerd door de breedte en de lengte van de steigers (boven het water) te beperken en de steigers hoger boven het water te laten ‘zweven’. Daarnaast zijn ook compenserende maatregelen nodig om het verlies aan kwaliteit van waterplanten te vereffenen.

Om te voorkomen dat vogelpoep en andere organische verontreinigingen in het water terechtkomen moeten de steiger schoon worden gehouden. Als door een combinatie van een slimme vormgeving van de steigers en een goed beheer verontreiniging van het water effectief kan worden voorkomen zijn er geen compenserende maatregelen nodig.

Mogelijke compenserende maatregelen

Compenserende maatregelen zijn met name nodig voor het verlies van potentieel areaal voor waterplanten en voor vermindering van de kwaliteit van het habitat voor waterplanten.

De volgende maatregelen zijn opgenomen in het maatregelenplan van AGV (Waterschap AGV, 2024):

- Natuurvriendelijke oevers worden volgens inrichtingsplan Sloterplas hersteld (initiatiefnemer is gemeente)
- Filtering door quaggamossels wordt gestimuleerd, met name door het aanbrengen van structuren vooral in het westen-midden van de plas.
- Verondiepen van het zuidelijk deel van de Sloterplas. (Er ligt een ambtelijk voorstel om deze maatregel in te trekken wegens technische onhaalbaarheid en onvoldoende effect op de KRW toestand (Collombon, 2024b)).

De volgende typen maatregelen die allen leiden tot meer groeimogelijkheden voor oever- en/of waterplanten en daarom in aanmerking komen voor compensatie zijn denkbaar:

- Een zo natuurvriendelijk mogelijke inrichting van de zuidwestelijke oevers die deel uitmaken van het plangebied, waarbij een natuurlijke land-waterovergang wordt gecreëerd.
- Verondieping van een deel van de plas.
- Aanleg van natuurvriendelijke oevers elders in de Sloterplas al dan niet door verwijdering van beschoeiing.
- Verminderen van schaduwwerking op de plas.
- Aanleg van nieuw water in hetzelfde Ecologische Analyse Gebied (een EAG is een deel van een bestaand aan- of afvoergebied dat een ecologische eenheid vormt).

Kwantificering van de benodigde compensatie

Verwijdering of kwaliteitsvermindering van ecologisch areaal moet worden gecompenseerd door het geschikt maken van een ten minste even groot ecologisch areaal.

De berekende compensatie voor de beschouwde modellen waarbij het gebouw volledig in de Sloterplas is geplaatst (de worst case situatie) bedraagt 4.967m^2 (minimaal) tot 8.697 m^2 (maximaal). Afgerond is

dat tussen de 4.950 m^2 en 8.700 m^2.

De compensatie kan worden gevonden in een combinatie van de bovenstaande mogelijke compenserende maatregelen. Het aanwijzen van de daarvoor meest geschikte locaties is maatwerk. In beginsel biedt de Sloterplas voldoende ruimte voor het treffen van compenserende maatregelen.

Conclusie
Negatieve effecten van aanlegactiviteiten en gebruik van de Nieuwe Meervaart op de (ecologische) waterkwaliteit van de Sloterplas zijn niet uitgesloten. Vooral het KRW-kwaliteitselement 'Overige waterflora' kan negatief worden beïnvloed. Maatregelen om deze negatieve effecten te mitigeren zijn mogelijk. Gedacht kan worden aan beperking van het oppervlak van het gebouw dat daadwerkelijk in de Sloterplas wordt gebouwd, beperking van de oppervlakte van de steigers boven water waar waterplanten kunnen groeien, maatregelen die vertroebeling (bij aanleg) beperken en maatregelen die ervoor zorgen dat er geen verontreinigingen afkomstig van gebouw en steiger in het water komen (bij gebruik).

Bij de aanleg kunnen (tijdelijke) negatieve effecten worden gemitigeerd door zoveel mogelijk gebruik te maken van geluidsarm materieel, zorgvuldig te werken en slibschermen ter voorkoming van verspreiding van vertroebeling te plaatsen.

Compensatie van niet te mitigeren effecten betreft met name maatregelen die moeten zorgen voor verbetering van de groeiomstandigheden van oever- en waterplanten. Het gaat dan om zo natuurvriendelijk mogelijk inrichten van de stedelijke zuidwestelijke oevers in het plangebied, het aanleggen van natuurvriendelijke overs in andere delen van de Sloterplas, het verondiepen van een nader te bepalen deel van de Sloterplas, het verwijderen van schaduwgevende objecten en/of het creëren van nieuw water. In de worst case dient in totaal circa 8.700 m^2 areaal te worden gecompenseerd.

Als bovenstaande of in effectiviteit daarmee vergelijkbare mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen is het zeer aannemelijk dat aan de zorgplicht uit de Waterschapsverordening wordt voldaan.

Hoofdstuk 13 Ecologie

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en projecten moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het wijzigen van het omgevingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal of gemeentelijk beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het besluitgebied zelf te liggen. Activiteiten in een besluitgebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Bij alle plannen/projecten in parken, groengebieden, de Hoofdgroenstructuur en NNN wordt in een vroegtijdig stadium een ecoloog geraadpleegd. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet rekening worden gehouden bij de vaststelling van het omgevingsplan.

13.1 Beleid en regelgeving

13.1.1 Gebiedsbescherming: Natura 2000

Op grond van de Vogel- en van de Habitatrichtlijn zijn door de Europese lidstaten gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Voor die gebieden geldt een zware bescherming en zijn doelstellingen voor de daar voorkomende beschermde planten- of diersoorten vastgesteld.

Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante negatieve effecten heeft op de soorten en/of habitattypen waar doelstellingen voor zijn. Sommige negatieve effecten, zoals die van stikstof, kunnen verreiken.

De natuurbeschermingswetgeving vereist dat het zeker moet zijn dat significant nadelige effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan of project uitgesloten zijn, voordat toestemming verleend wordt voor dat plan of project. Als het niet op voorhand zeker is dat dergelijke effecten uitgesloten zijn, moet een zogenoemde passende beoordeling opgesteld worden en een omgevingsvergunning bij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland (namens deze: de Omgevingsdienst Noord-Holland-Noord) worden aangevraagd voor een Natura2000-activiteit. Als uit de passende beoordeling blijkt dat die effecten ook niet met te treffen maatregelen kunnen worden uitgesloten, dan moet de zogenoemde ADC-toets worden doorlopen: er zijn geen Alternatieven, er is sprake van Dwingende redenen van openbaar belang en er vindt Compensatie plaats. Dit moet in het te nemen besluit gemotiveerd worden.

13.1.2 Natuurnetwerk Nederland

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op grond van artikel 7.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving in de provincie Noord-Holland gebieden aangewezen als NNN en als natuurverbindingen die onmisbaar zijn voor het volwaardig functioneren van het NNN.

13.1.3 Beschermde soorten

Vrijwel alle in Nederland in de vrije natuur voorkomende flora en fauna is beschermd. Soortenbescherming is een onderdeel van de Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving. De soortenbescherming geldt zowel binnen als buiten speciaal beschermde natuurgebieden.

Met verschillende wetsinstrumenten is het mogelijk om te zorgen voor de bescherming van flora en fauna. Dit voorkomt achteruitgang van de biodiversiteit. Dit betekent onder meer dat het verboden is om vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en een aantal vissoorten te verstoren, te vangen of te doden en dat het verboden is om hun rust-, verblijfs-, en nestplaatsen uit te halen of te vernielen. Wilde planten mogen niet worden uitgestoken.

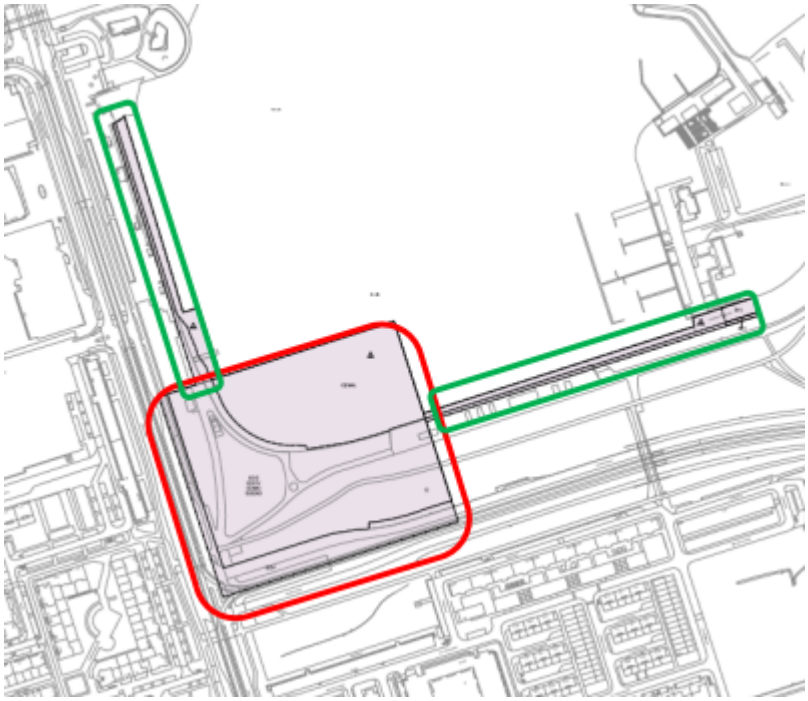
13.1.4 Bomenverordening

De Bomenverordening is sinds 1 oktober 2016 van kracht en geldt voor de hele gemeente. Met behulp van de bomenverordening zorgt de gemeente ervoor dat het volume van het bomenbestand in de stad behouden blijft en dat er zorgvuldig wordt omgesprongen met de bomen. In de verordening staan regels over bijvoorbeeld kap, behoud, bescherming, handhaving en compensatie van bomen. In artikel 7 staat de Herplantplicht, waarbij het mogelijk is om bomen fysiek (één op één) te compenseren of als dat niet mogelijk is dat de monetaire waarde wordt gestort in het gemeentelijk herplantfonds. In de nota Compensatie en herplant van bomen wordt dit verder uitgewerkt.

Boomeffect analyse

Anteagroup heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam een Boomeffect analyse uitgevoerd. Het volledige document is opgenomen als Bijlage 7. Deze paragraaf bevat een samenvatting van het onderzoek.

De boomeffect analyse (BEA) is uitgevoerd om de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige inzichtelijk te maken. De BEA geeft antwoord op de vraag of de bomen in het perspectief van de voorgenomen ontwikkeling in hun huidige verschijningsvorm en op de standplaats, duurzaam behouden kunnen worden. Ook is een beoordeling gemaakt van de toekomstverwachting van de bomen in de huidige situatie.



Afbeelding 12.1: onderzoeksgebied BEA

In totaal zijn binnen het onderzoeksgebied 156 bomen geïnventariseerd en gekeurd. De kwaliteit van de gekeurde bomen loopt uiteen maar de meeste bomen verkeren in een goede tot redelijke conditie. Uitzondering hierop zijn de iepen langs de Meer en Vaart. De conditie van deze iepen is als matig beoordeeld. Ook de toekomstverwachting van de meeste aanwezige bomen is in de huidige situatie als redelijk (10-15 jaar) of goed (>15 jaar) beoordeeld. De meest voorkomende boomsoort is Huntingdons iep (Ulmus x hollandica `Vegeta`). Daarnaast is ook schietwilg (Salix alba) veel voorkomend (vooral langs de oeverzone). Uit de boomveiligheidscontrole blijkt dat 3 bomen als risicoboom is beoordeeld. Dit betreffen de bomen 89, 90 en 104. Bij de bomen 89 en 90 is een ernstige aantasting van de stamvoet waargenomen en bij boom 104 is een slechte wortelontwikkeling waargenomen. Deze waargenomen problemen kunnen op korte termijn (binnen 1 jaar) voor een veiligheidsprobleem zorgen. Bij nog 19 andere iepen zijn potentiële problemen bij de wortelontwikkeling waargenomen. Mogelijk betreffen de problemen bij de wortelontwikkeling onverenigbaarheid van de ent. Dit is een probleem dat vaker bij iepen wordt aangetroffen. Ingeschat is dat de waargenomen problemen bij deze 19 iepen nog niet op korte termijn tot een veiligheidsprobleem (binnen 1 jaar) leiden. Wel dienen deze bomen jaarlijks visueel te worden beoordeeld (attentieboom).

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart is om zoveel mogelijk bestaande bomen te handhaven. Bomen die niet kunnen blijven worden gecompenseerd door nieuw te planten bomen in de parkachtige strook ten noorden van de Lelylaan en in de bermen van de Meer en Vaart of elders in het Sloterpark.

Bij de herplant zal het bepaalde uit de Bomenverordening in acht worden genomen.

13.1.5 Hoofdgroenstructuur

De Hoofdgroenstructuur bevat de minimaal benodigde hoeveelheid stedelijk groen en bijbehorende waterstructuren. Het gaat om bestaand groen met een wijkoverstijgende functie. Daarnaast kan de waarde van een groengebied een reden zijn om het aan de Hoofdgroenstructuur toe te voegen. Denk hierbij aan waarde voor een klimaatbestendige stad, voor de gezondheid of voor de natuur. Om een groen netwerk te realiseren zijn verbindingen nodig. Daarom vallen ook die onder de Hoofdgroenstructuur.

Op de toetskaart in het beleidskader staan alle bestaande groengebieden ingetekend die tot de Hoofdgroenstructuur behoren.



Toetskaart Hoofdgroenstructuur (het projectgebied is rood omkaderd)

Om de diversiteit van het groen te bewaken wordt gewerkt met zogenaamde 'groentypen'. In het ene groentype kan meer dan in het andere groentype. Zo biedt een stadspark gericht ruimte aan voorzieningen om te wandelen, fietsen, sporten en spelen of elkaar te ontmoeten, naast groene attracties zoals een natuurpad, bloemweide, rosarium of kruidentuin. In een natuurpark draait het juist om beleving van natuur en stilte. Beschermen en bevorderen van de natuurwaarde en biodiversiteit zijn hier het meest belangrijk.

Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Als er plannen zijn in de beschermde groengebieden heeft dat vaak zowel positieve als negatieve gevolgen. Zo kan een bepaalde activiteit het groen aantasten, maar ook goed zijn voor de recreatieve gebruikswaarde van het groen. De Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur (TAC) maakt dan een afweging van wat het effect is van plannen in het groen en adviseert bij de besluitvorming. Op 13 februari 2023 heeft de TAC haar advies gegeven over de Investeringsnota en Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2 - Nieuwe Meervaart. Dit advies is als Bijlage 11 bij deze toelichting opgenomen.

Wensen en bedenkingenprocedure over het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart

Het college heeft op 18 juli 2023 besloten om bij afwijkingscasussen in het kader van de Hoofdgroenstructuur, waar mogelijk, een wensen en bedenkingen procedure te gebruiken.

Het college heeft zodoende een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd met een onderbouwing van de voor- en nadelen van de verschillende scenario's, aangevuld met eventuele dilemma's, waarbij er twee

varianten (A en B) aan de gemeenteraad zijn voorgelegd.

Variant A is het voorstel van het college conform het staande beleid HGS, het kader HGS uit 2011. In variant B valt het inpassingsgebied deels binnen de HGS.

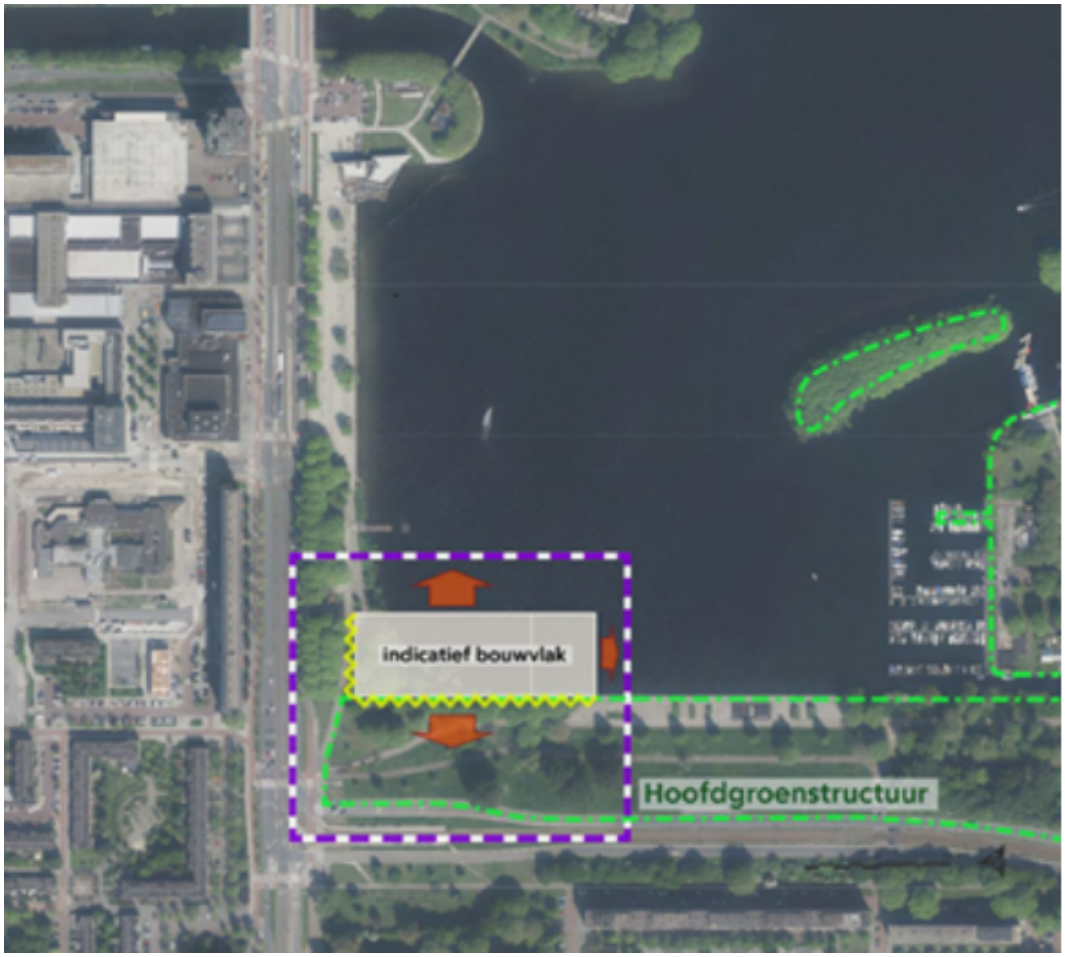
Als onderdeel van het uiten van wensen en bedenkingen heeft de gemeenteraad drie moties aangenomen:

- motie 112 van de leden Veldhuyzen, Koyuncu, Kabamba, Moeskops, Van der Veen en Minderhoud inzake kiezen voor cultuur en groen in Nieuw-West d.d. 27 maart 2024;
- motie 113 van de leden Veldhuyzen, Koyuncu en Kabamba inzake de Nieuwe Meervaart, voor en door buurtbewoners d.d. 27 maart 2024 en
- motie 119 van het lid Broersen inzake participatie Nieuwe Meervaart d.d. 27 maart 2024.

Motie 112 handelt over het inpassingsgebied. De beide andere moties hebben betrekking op het gebouw (113) en de participatievisie (119).

In motie 112 wordt het College verzocht “om bij het inpassingsgebied van de Nieuwe Meervaart te kiezen voor een grotere inpassing (variant B) om zo te zorgen voor een kwaliteitsimpuls van de Hoofdgroenstructuur en de zuidwesthoek Sloterplas en daarbij de randvoorwaarden zoals geformuleerd door de Technische Advies Commissie onderdeel te maken van de verdere uitwerking”.

De gemeenteraad heeft in deze motie haar wensen en bedenkingen over het inpassingsgebied geuit en de keuze gemaakt voor variant B.



Variant B: inpassingsgebied tot aan Lelylaan (deels) in HGS

Toelichting op variant B: de paarse stippellijn is inpassingsgebied, de gele zigzaglijnen duiden de zijden aan waar de ontsluiting kan komen en de rode pijlen geven de schuifruimte van het gebouw weer. De groene stippellijn is de begrenzing van de HGS (2011).

De gemeenteraad heeft in haar vergadering van 26 en 27 juni 2024 besloten (besluit nummer 2024-108) af te wijken van de Hoofdgroenstructuur (2011) met betrekking tot de Investeringsnota en het Stedenbouwkundig Plan Stadscentrum Osdorpplein fase 2 – Nieuwe Meervaart conform de keuze voor variant B in motie 112 van de leden Veldhuyzen, Koyuncu, Kabamba, Moeskops, Van der Veen en Minderhoud inzake kiezen voor cultuur en groen in Nieuw-West d.d. 27 maart 2024.

Het ontwerp openbare ruimte, dat door de stadsdeelcommissie Nieuw-West wordt vastgesteld, wordt voor advies voorgelegd aan de TAC (zowel het schetsontwerp, het voorontwerp als het definitieve ontwerp). De TAC toetst dan weer aan de eisen voor het HGS-deel (de zuidwestoever).

Het eerdere TAC advies dat is gegeven in het kader van het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Osdorperplein fase 2a wordt onderdeel cq een bijlage bij de ontwerpuitvraag 'herinrichting ZW-oever Sloterplas met Nieuwe Meervaart'. Bij de selectie van een ontwerpteam zal de selectiecommissie rekening moeten houden met het TAC-advies en de eisen zoals zo min mogelijk extra verharding.

Op deze wijze wordt voldaan aan de randvoorwaarden die de gemeenteraad heeft meegegeven, om de randvoorwaarden zoals geformuleerd door de Technische Advies Commissie, onderdeel te maken van de verdere uitwerking (motie 112).

13.2 Ecologie in het besluitgebied

KP Adviseurs heeft in opdracht van de gemeente Amsterdam ecologische quickscans uitgevoerd (zie ook Bijlage 8 en Bijlage 9) naar de ecologische waarden in het besluitgebied (plangebied). In deze paragraaf is een samenvatting van het onderzoek gegeven.

Doel van het onderzoek

De onderzoeksvragen voor deze quickscans zijn:

- Welke beschermde soorten flora en fauna komen mogelijk voor in het plangebied?
- Welke negatieve effecten kan de aanwezige flora en fauna ondervinden van de ingreep?
- Houdt, gelet op de mogelijke negatieve effecten, het uitvoeren van de ingreep een overtreding van de Omgevingswet in?
- Naar welke soorten en functies dient aanvullende onderzoek plaats te vinden?
- Zijn negatieve effecten op de beschermde gebieden in de omgeving uit te sluiten of is hier een nadere toetsing voor nodig?

Het doel van de quickscans is om de hierboven genoemde vragen te beantwoorden.

Onderzoekslocatie

onderzoek november 2024

De onderzoekslocatie is gelegen op de noordelijke hoek van de Meer en Vaart en de Cornelis Lelylaan te Amsterdam.



Afbeelding 12.1: Onderzoekslocatie november 2024 (blauw omlijnd)

- Omschrijving huidige situatie (onderzoeksgebied november 2024)

De onderzoekslocatie wordt op dit moment gebruikt als recreatiegebied waar enkele voet- en fietspaden doorheen lopen. Verder zijn er diverse bomen aanwezig van verschillende groottes en soorten waarvan er diverse in een grasveld staan en de rest tussen het struikgewas. Een deel van de onderzoekslocatie betreft de zuidelijke hoek van de Sloterplas waarvan de oever uit diverse vormen bestaat, zoals steile muren, rietkragen en een geleidelijke oever van struiken. Grote delen van de onderzoekslocatie bestaan uit grasveld, op een grasveld is verder ook nog een speeltuin aanwezig.

onderzoek augustus 2025

De onderzoekslocatie ligt op de noordelijke hoek van de Meer en Vaart en de Cornelis Lelylaan te Amsterdam aan de Zuidwestoever van de Sloterplas.

De onderzoekslocatie heeft een oppervlakte van ongeveer 10,5 hectare. De onderzoekslocatie is in afbeelding 1 weergegeven.



Afbeelding 12.2: Onderzoekslocatie augustus 2025 (blauw omlijnd)

- Omschrijving huidige situatie (onderzoeksgebied augustus 2025)

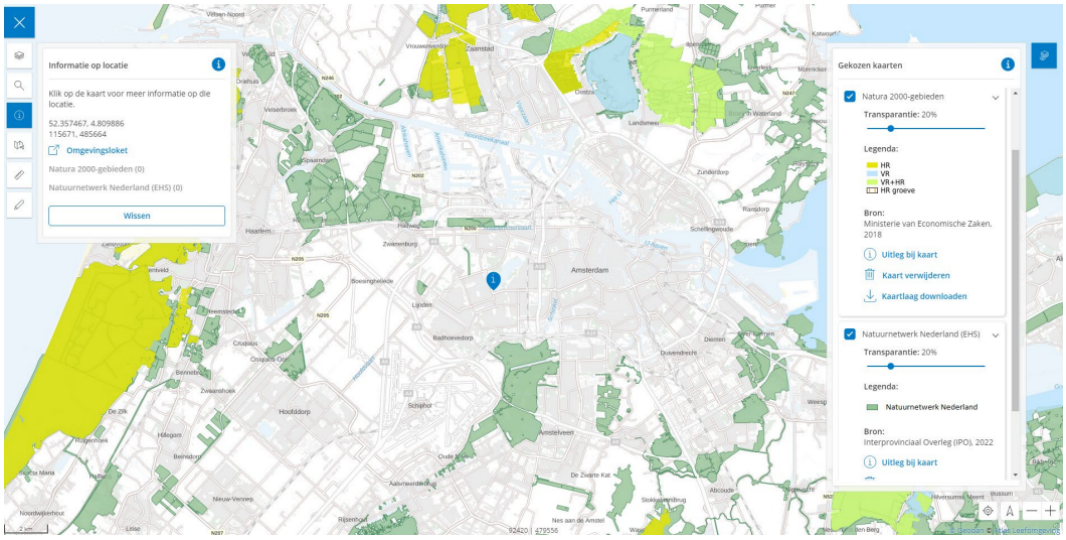
De onderzoekslocatie betreft een groene oeverstrook langs de Sloterplas. Zo zijn er twee bosschages aanwezig met onderbegroeiing en zijn er nog tientallen bomen ter plaatse van het grasveld aanwezig. Er zijn diverse wandel- en fietspaden aanwezig en aan de zuidkant behoort een deel van de drukke Cornelis Lelylaan ook tot de onderzoekslocatie. Er drie gebouwen aanwezig binnen de onderzoekslocatie: een bakstenen constructie zonder openingen, een cafeetje (Meer en Vaart 195) en

een gebouw wat fungeert als restaurant en coffeeshop (Meer en Vaart 175-181). De aanwezige oevers zijn bijna volledige voorzien van een hoge betonnen rand waarbij er aan de zuidwestkant een houten steiger aanwezig is. Ter plaatse van de bosschages zijn er een paar plekken dat er een natuurlijke overloop is met enkele rotsblokken.
Grote delen van de onderzoekslocatie bestaan uit grasveld, op een grasveld is verder ook nog een speeltuin aanwezig.

- Beschermde gebieden

Via de Atlas Leefomgeving (www.atlasleefomgeving.nl/kaarten) is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van beschermede natuurgebieden bepaald. Natura 2000-gebieden en het Natuurwerk Nederland (NNN) zijn voorbeelden van beschermde gebieden. In afbeelding 12.2 is een afbeelding uit de Atlas Leefomgeving opgenomen.

Uit de Atlas Leefomgeving blijkt dat onderzoekslocatie ongeveer 9 kilometer van een Natura 2000-gebied (Polder Westzaan) af ligt en ongeveer 1,5 kilometer van een NNN gebied. De onderzoekslocatie is deels onderdeel van een gemeentelijke ecologische structuur.



Afbeelding 12.3: kaart met daarop het plangebied (aangegeven met een 'i') en de dichtstbijzijnde Natura 2000- gebieden (aangegeven in blauw, licht groen en oranje), NNN gebieden (aangegeven in donker groen).

De onderzoekslocatie ligt op ruime afstand van een Natura 2000-gebied of het NNN. Bij het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden worden geen structuren in het landschap aangetast. Omdat de afstand tot een beschermd natuurgebied groot is en omdat er geen structuren in het landschap worden aangetast, wordt verwacht dat er geen negatieve effecten optreden in deze beschermde gebieden.

De onderzoekslocatie betreft deels een Hoofdgroenstructuur, hier wordt mogelijk in gebouwd waardoor het Hoofdgroenstructuur in waarde wordt verlaagd.

Bij het uitvoeren van de voorgenomen werkzaamheden komt er mogelijk stikstof vrij. In paragraaf 13.3 is inzichtelijk gemaakt in hoeverre de voorgenomen werkzaamheden negatieve effecten veroorzaken op Natura 2000-gebieden.

- Bescherming Houtopstanden
  Tijdens het veldonderzoek zijn veel bomen waargenomen op de onderzoekslocatie. Op de locatie is

circa 10.000 m² begroeiing met bomen aanwezig. Op de locatie is een bomenrij van meer dan 20 bomen aanwezig.

De Omgevingswet beschermt bossen en overige houtopstanden. Voor het kappen van houtopstanden die onder het onderdeel Houtopstanden van de Omgevingswet vallen dient een vergunning te worden aangevraagd. Dit geldt wanneer:

1. de houtopstand buiten de bebouwde kom ligt;
2. de houtopstand groter is dan 10 are (1.000 m²) of het om bomen gaat in een rijbeplanting van meer dan 20 bomen.

Op de onderzoekslocatie worden mogelijk diverse bomen gekapt. Omdat de onderzoekslocatie in de bebouwde kom ligt, hoeft er geen vergunning te worden aangevraagd voor het kappen van houtopstanden. Dit betekent niet dat de bomen zomaar gekapt kunnen worden. Het omgevingsplan van de gemeente Amsterdam geeft aan wanneer er een kapvergunning nodig is.

Uitkomsten onderzoek

Beschermde soorten

Beschermde flora

Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Tijdens het veldonderzoek zijn alleen algemene plantensoorten zoals het harig wilgenroosje en de grote brandnetel waargenomen. Uit het literatuuronderzoek blijkt dat de volgende beschermde plantensoorten in de buurt van de onderzoekslocatie voorkomen: akkerboterbloem, blaasvaren, bokkenorchis, grote bosaardbei, kartuizer anjer, kleine schorseneer, knollathyrus, knolspirea, kranskarwij, muurbloem, naaldenkervel, ruw parelzaad, schubvaren, wolfskers en Zweedse kornoelje. Dit zijn soorten die specifieke groeiplaatseisen stellen aan hun omgeving. Dit zijn groeiplaatsen zoals kalkrijke graslanden, akkerranden of oude muren. Deze groeiplaatsen zijn niet aanwezig op of in de directe omgeving van de onderzoekslocatie waardoor aanwezigheid van beschermde flora kan worden uitgesloten. De kademuren op de onderzoekslocatie bevatten geen tot zeer beperkte spleten voor groeiplaatsen van muurbloeiende soorten zoals de muurbloem of blaasvaren.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Tijdens het veldonderzoek zijn alleen algemene plantensoorten waargenomen. Op de kade is de muurvaren waargenomen samen met diverse algemene plantensoorten die op deze verharding groeiden. Dit geeft aan dat de kademuur geschikt is voor groeiplaatsen van muur groeiende beschermde planten zoals de blaasvaren, muurbloem en de schubvaren.

Groeiplaatsen van akkerboterbloem, bokkenorchis, grote bosaardbei, kleine schorseneer, knollathyrus, knolspirea, kranskarwij, naaldenkervel, ruw parelzaad, smalle raai, wilde ridderspoor en Zweeds kornoelje zijn uit te sluiten doordat de onderzoekslocatie niet voldoet aan de groeiplaatseisen van deze soorten (graanakker, zandgronden of dichte bosgebieden). Individuen die sporadisch in het verleden in de omgeving zijn waargenomen, betreffende aangeplante of uitgezaaide planten.

Groeiplaatsen van blaasvaren, kartuizer anjer, muurbloem, schubvaren en wolfskers zijn niet uit te sluiten omdat deze soorten op verweerde muren kunnen groeien of langs wegbermen in de bebouwende kom kunnen worden aangetroffen. De kartuizer anjer kan namelijk voorkomen in de wegbermen en de wolfskers aan de rand van de boomrijke terreindelen.

Grondgebonden zoogdieren

Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Uit het veldonderzoek blijkt dat de onderzoekslocatie geschikt is voor beschermde zoogdieren zoals bosmuis, dwergmuis, egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, konijn, rosse woelmuis, veldmuis en de vos. Deze genoemde soorten zijn door de provincie echter vrijgesteld van een vergunningplicht.

Naast de vrijgestelde soorten zijn er waarnemingen van de boommarter, kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel), das, eekhoorn, eikelmuis en de steenmarter uit de omgeving van het plangebied. De aanwezigheid van de boommarter en de eekhoorn valt uit te sluiten omdat deze soorten afhankelijk zijn van bosgebieden, de gebieden die grenzen aan de onderzoekslocatie zijn niet groot genoeg om functioneel te zijn voor deze soorten. De aanwezigheid van de das valt ook uit te sluiten doordat hier geen sporen van zijn aangetroffen en omdat de locatie te stedelijk en te geïsoleerd ligt. De aanwezigheid van de eikelmuis kan ook worden uitgesloten aangezien deze soort enkel wilde populaties heeft in het zuiden van Nederland, overige waarnemingen betreffen hoogstwaarschijnlijk ontsnappingen of uitzettingen. De aanwezigheid van de steenmarter kan niet worden uitgesloten en kan de onderzoekslocatie mogelijk als deel van diens leefgebied gebruiken, de mogelijkheden voor een verblijfplaats zijn echter niet aangetroffen. In de nabije omgeving zijn namelijk enkele waarnemingen bekend die hoofdzakelijk aanrijdingen betreffen (waarneming.nl). De aanwezigheid van kleine marterachtigen valt niet uit te sluiten omdat het plangebied voldoet aan de habitatseisen van de soort en voldoende verbinding heeft om hier te komen. Naar verwachting wordt het plangebied enkel gebruikt als leefgebied als de vegetatie hoog (minimaal 20 centimeter) staat ten oosten van het plangebied (bijlage 1b).

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Uit het veldonderzoek blijkt dat, door de aanwezigheid van hoog gras, dichte struiken, oude boomstammen en diverse holen in de grond, de onderzoekslocatie geschikt is voor diverse algemene beschermde zoogdieren, zoals bosmuis, dwergmuis, egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, rosse woelmuis, veldmuis en vos. Deze genoemde soorten zijn door de provincie Noord-Holland echter vrijgesteld van een vergunningplicht.

Naast de vrijgestelde soorten zijn er waarnemingen van Noordse woelmuis, tuimelaar, boommarter, bunzing, das, eekhoorn, eikelmuis, hermelijn, steenmarter en wezel uit de omgeving van het plangebied. De aanwezigheid van noordse woelmuis, tuimelaar, boommarter, das, waterspitsmuis en de eikelmuis valt uit te sluiten omdat er geen sporen zijn waargenomen van deze soorten, de oeverzone niet geschikt is en/of te ver in de bebouwde kom ligt. De aanwezigheid van de eekhoorn kan daarnaast ook uitgesloten worden door de afwezigheid van nesten en door de afwezigheid van waarnemingen over de afgelopen jaren. Daarnaast is de locatie niet in verbinding met andere groene delen in Amsterdam waar de soort wel voorkomt waardoor niet de verwachting is dat dit snel verandert.

De aanwezigheid van de bunzing, hermelijn, steenmarter en de wezel valt niet uit te sluiten omdat het plangebied voldoet aan de habitatseisen van de soort, door de aanwezigheid van voldoende beschutting en gaten in de grond (zoogdiervereniging.nl). De steenmarter kan de onderzoekslocatie enkel gebruiken als foerageergebied aangezien er geen verblijfsmogelijkheden zijn aangetroffen of te verwachten.

Vleermuizen
Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Gebouwbewonende vleermuizen

Uit het veldonderzoek blijkt dat de aanwezige gebouwen geen geschikte openingen bevatten voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen. Dit komt onder andere doordat de gebouwen te laag

zijn, maar ook doordat er geen mogelijkheden zijn voor vleermuizen om in de gebouwen te komen. Ter plaatse van de bomen zijn acht (kleine platte) vleermuiskasten aanwezig (type onbekend), zeven van de acht zijn gecontroleerd maar hier zijn geen vleermuizen of sporen van vleermuizen in aangetroffen. Enkel deze vleermuiskasten zijn geschikt voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.

Boombewonende vleermuizen

Op de onderzoekslocatie zijn bomen aanwezig. In de meeste bomen zijn echter geen gaten en/of holtes waargenomen. Tijdens het veldwerk is in één boom aan de zuidkant van de onderzoekslocatie is een geschikte holte aangetroffen. Op basis van een aangeleverde Boom Effect Analyse blijkt dat een aanwezige schietwilg holtes en openingen bevat, dergelijke ruimtes zijn ook geschikt voor vleermuizen. De aanwezigheid van verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen zijn hierdoor niet uit te sluiten ter plaatse van deze bomen.

Vliegroutes

Op de onderzoekslocatie zijn lijnvormige groenstructuren aanwezig in de vorm van bomenrijen. Deze groenstructuren kunnen in gebruik zijn als vliegroute. Omdat er voldoende andere groenstructuren in de omgeving aanwezig zijn (zoals de Osdorpgracht en de groenstructuur aan de andere kant van de Cornelis Lelylaan), is de aanwezigheid van een essentiële vliegroute uit te sluiten.

Foerageergebieden

Op de onderzoekslocatie is veel groen aanwezig vergeleken met de omgeving. De onderzoekslocatie is samen met omliggende groenstructuren en de rest van de Sloterplas daarom geschikt om als deel van een foerageergebied te fungeren. De onderzoekslocatie is hier echter geen essentieel onderdeel van.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Gebouwbewonende vleermuizen
Uit het veldonderzoek blijkt dat Meer en Vaart 175-181 geschikte openingen bevat voor gebouwbewonende vleermuizen in de vorm van open stootvoegen, overige aanwezige gebouwen bevatten geen geschikte openingen.

Daarnaast hangen er 8 vleermuiskasten aan bomen waar gebouwbewonende soorten mogelijk ook gebruik van kunnen maken, bij een controle op locatie zaten er echter alleen insecten in.

Vanwege de aanwezigheid van bovengenoemde invliegopeningen, is het plangebied geschikt voor zomer-, kraam- en paarverblijfplaatsen van baardvleermuis, gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, kleine dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis en de ruige dwergvleermuis. De meervleermuis is hier in opgenomen omdat de onderzoekslocatie binnen de straal ligt van een mannenverblijfplaats volgens de koloniekaart van Netwerk Groene Bureaus. Door de afwezigheid van toegankelijke zolders of vergelijkbare ruimtes, valt de aanwezigheid van kraam- en winterverblijfplaatsen van de gewone grootoorvleermuis redelijkerwijs uit te sluiten. De aangetroffen openingen (voornamelijk de vleermuiskasten) zijn echter wel geschikt voor zomerverblijfplaatsen van de gewone grootoorvleermuis. De tweekleurige vleermuis valt daarnaast uit te sluiten door de afwezigheid van hoge gebouwen (>5 verdiepingen).

Potentie massawinterverblijf

Massawinterverblijven hebben strengere criteria voor het opwarmen en afkoelen van de winterverblijfplaatsen. Dit type verblijfplaats bevindt zich in de regel in hoge, grote en klimatologisch

gunstige gebouwen. Voorbeelden hiervan zijn kastelen, forten, burchten, kerken, fabrieken, parkeergarages en hoge kantoorgebouwen. De bebouwing binnen het plangebied lijkt niet op genoemde voorbeelden en voldoet niet aan de eisen voor massawinterverblijven. Overige gebouwen in de nabije omgeving zijn daarnaast veel geschikter voor een dergelijke functie.

Boombewonende vleermuizen

Op de onderzoekslocatie zijn bomen aanwezig. In deze bomen zijn gaten en holtes aanwezig. Deze bomen kunnen door de aanwezigheid van deze openingen als verblijfplaats worden gebruikt door boombewonende vleermuizen, namelijk de baardvleermuis, gewone grootoorvleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en de watervleermuis. In de overzichtstekening, opgenomen als bijlage 1 bij de rapportage, is weergeven waar de bomen staan met dergelijke openingen.

Vliegroutes

Op de onderzoekslocatie zijn lijnvormige groenstructuren aanwezig in de vorm van een diverse bomenrijen. Deze groenstructuren kunnen in gebruik zijn als vliegroute voor vleermuizen. De aanwezigheid van een essentiële vliegroute is echter uit te sluiten, omdat er voldoende andere groenstructuren in de omgeving aanwezig zijn en de locatie voornamelijk als foerageergebied gebruikt zal worden.

Foerageergebieden

Op de onderzoekslocatie is veel groen aanwezig vergeleken met de omgeving. De onderzoekslocatie is daarom geschikt om als essentieel foerageergebied te fungeren. De bosstroken en de Sloterplas zijn hier voornamelijk geschikt voor.

Vogels
Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Algemeen

Tijdens het veldonderzoek zijn op de onderzoekslocatie een aantal vogelsoorten waargenomen. Het betreffen voornamelijk algemene vogelsoorten zoals de ekster, zilvermeeuw, stadsduif, houtduif en de meerkoet. Op basis van het veldonderzoek is niet uit te sluiten dat algemene broedvogels kunnen broeden op de onderzoekslocatie. Ter plaatse van de bomen en de struiken zijn hier namelijk mogelijkheden voor. In de bomen zijn tijdens het veldwerk twee nesten aangetroffen, op basis van de grootte kan het ene nest van een ekster zijn en de andere van een merel.

Huismussen

Tijdens het veldonderzoek zijn geen huismussen waargenomen op de onderzoekslocatie. Op de onderzoekslocatie is veel begroeiing aanwezig, er zijn echter geen gebouwen die geschikt zijn voor nestplaatsen van huismussen aanwezig op de onderzoekslocatie of in de nabije omgeving.

Doordat er geen gebouwen op de locatie aanwezig zijn, valt uit te sluiten dat er nestplaatsen van huismussen op de onderzoekslocatie aanwezig zijn. De aanwezigheid van een essentieel foerageergebied valt tevens uit te sluiten omdat er nabij geen gebouwen zijn die geschikt zijn voor nestplaatsen van de huismus.

Gierzwaluwen

Uit het veldonderzoek blijkt dat op de onderzoekslocatie geen gebouwen aanwezig zijn die hoog genoeg zijn voor nestplaatsen van gierzwaluwen. Hierdoor zijn nestplaatsen van de gierzwaluw uit te sluiten op de onderzoekslocatie.

Roofvogels en uilen

Uit het veldonderzoek blijkt dat er op de locatie verschillende bomen aanwezig zijn. In deze bomen zijn geen nesten of holtes waargenomen die gebruikt kunnen worden door roofvogels of uilen. De onderzoekslocatie ondervindt daarnaast veel dagelijkse verstoring van fietsers, wandelaars en auto's. De aanwezige gebouwen bieden geen geschikte openingen en ruimtes voor nestplaatsen van gebouw-broedende uilen. Er zijn geen krijtsporen of braakballen aangetroffen. Daarom kan de aanwezigheid van nesten van roofvogels of uilen worden uitgesloten.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Algemeen

Tijdens het veldonderzoek zijn op de onderzoekslocatie een aantal vogels waargenomen. Het betreffen voornamelijk algemene vogelsoorten zoals de ekster, de kauw en de meerkoet. Op basis van het veldonderzoek is niet uit te sluiten dat algemene broedvogels kunnen broeden op de onderzoekslocatie. Ter plaatse van de bomen, struiken en de oeverzones zijn voornamelijk nestplaatsen van broedvogels te verwachten.

Huismussen

Tijdens het veldonderzoek zijn geen huismussen waargenomen op de onderzoekslocatie en in de nabije omgeving van de onderzoekslocatie. Op de onderzoekslocatie is veel begroeiing aanwezig. De daken van de gebouwen zijn niet geschikt om door mussen gebruikt te worden als nest omdat de aanwezige ruimtes niet groot genoeg zijn. Door de ongeschiktheid van de daken is de aanwezigheid van nestplaatsen van huismussen uit te sluiten.

Gierzwaluwen

In de in het plangebied aanwezige bebouwing zijn geen geschikte openingen waargenomen, openingen zijn namelijk niet groot genoeg. De aanwezigheid van nesten van de gierzwaluw wordt door de afwezigheid van geschikte invliegopeningen uitgesloten.

Roofvogels en uilen

Uit het veldonderzoek blijkt dat er op de locatie verschillende bomen aanwezig zijn. In een van deze bomen is een middelgroot nest aangetroffen daarnaast zijn de bomen geschikt voor roofvogels voor het maken van nesten. Van de verschillende roofvogels wordt, gezien de locatie, alleen de buizerd verwacht. De bomen zijn hiermee geschikt voor nestplaatsen van de buizerd, van de buizerd zijn in de nabije omgeving waarnemingen bekend. Er zijn geen boomholtes die groot genoeg zijn voor nestplaatsen van uilen. Het middelgrote nest (mogelijke eksternest) is echter wel geschikt om gebruikt te worden door de ransuil en daarnaast kan de ransuil de bomen gebruiken als roestplekken.

De aanwezige gebouwen zijn verder niet geschikt voor nestplaatsen van uilen vanwege de beperkte

grootte en het gebrek aan geschikt ruimtes, zoals zolderruimtes.

Reptielen

Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Uit het bronnenonderzoek blijkt dat de ringslang en de muurhagedis mogelijk in de omgeving van het plangebied voorkomen. De muurhagedis heeft echter alleen een functioneel leefgebied in Zuid-Limburg, overige waarnemingen in de rest van het land betreffen niet-wilde exemplaren die geen gezonde populatie kunnen vormen door het gebrek aan geschikte biotoopkenmerken.

Door het ontbreken van de specifieke biotoopkenmerken van de ringslang zoals zandgronden en de aanwezigheid van glooiingen in het landschap wordt deze soort niet verwacht. Daarnaast is de onderzoekslocatie gelegen in stedelijk gebied en is het wateroppervlak niet geschikt voor de ringslang, de soort kan hier namelijk niet alle levensstadia doorstaan.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Uit het bronnenonderzoek blijkt dat de ringslang en de muurhagedis mogelijk in de omgeving van het plangebied voorkomen. De muurhagedis heeft echter alleen een functioneel leefgebied in Zuid-Limburg, overige waarnemingen in de rest van het land betreffen niet-wilde exemplaren die geen gezonde populatie kunnen vormen door het gebrek aan geschikte biotoopkenmerken.

Door het ontbreken van de specifieke biotoopkenmerken van de ringslang zoals zandgronden en de aanwezigheid van glooiingen in het landschap wordt deze soort niet verwacht. Daarnaast is de onderzoekslocatie gelegen in stedelijk gebied en is het wateroppervlak niet geschikt voor de ringslang, de soort kan hier namelijk niet alle levensstadia doorstaan.

Amfibieën
Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Uit het veldonderzoek blijkt dat door de aanwezigheid van de Sloterplas het plangebied geschikt is voor de gewone pad, bastaardkikker, bruine kikker, meerkikker en de kleine watersalamander. Deze soorten zijn echter vrijgesteld door de provincie. Deze soorten worden daarnaast niet in grote getalen verwacht, vanwege de aanwezigheid van vissen in de Sloterplas. Naast de vrijgestelde soorten is de rugstreeppad volgens het bronnenonderzoek ook aanwezig in de omgeving van het plangebied. Deze soort wordt niet verwacht binnen het plangebied door de afwezigheid van kleine ondiepe plassen zonder vis. De rugstreeppad komt vooral voor in de poldergebieden buiten het centrum van Amsterdam.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Uit het veldonderzoek blijkt dat door de aanwezigheid van de Sloterplas het plangebied geschikt is voor diverse algemene amfibiesoorten, zoals de gewone pad, bastaardkikker, bruine kikker, meerkikker en de kleine watersalamander. Deze soorten zijn echter vrijgesteld door de provincie. Deze soorten worden daarnaast niet in grote getalen verwacht, vanwege de aanwezigheid van vissen in de Sloterplas.

Naast de vrijgestelde soorten zijn de rugstreeppad en de alpenwatersalamander volgens het bronnenonderzoek ook aanwezig in de omgeving van het plangebied. Deze soorten kunnen niet in het plangebied voorkomen door de afwezigheid van vis-arme kleinschalige wateren. De Sloterplas is te groot en te diep om functioneel te zijn voor de rugstreeppad. De alpenwatersalamander komt daarnaast alleen in het zuiden van Nederland (Noord-Brabant en Limburg) in het wild voor.

Vissen

Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Uit het veldonderzoek blijkt dat er oppervlaktewater aanwezig is op de onderzoekslocatie. Uit het bronnenonderzoek blijkt dat er geen beschermde vissoorten in de omgeving van het plangebied voorkomen. Hierdoor is de aanwezigheid van beschermde vissoorten uit te sluiten.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)
Uit het veldonderzoek blijkt dat er oppervlaktewater aanwezig is op de onderzoekslocatie. Uit het bronnenonderzoek blijkt dat er geen beschermde vissoorten in de omgeving van het plangebied voorkomen. Hierdoor is de aanwezigheid van beschermde vissoorten uit te sluiten.

Overige soorten

Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Uit het bronnenonderzoek blijkt dat naast de beschreven soortgroepen de beschermde teunisbloempijlstaart, grote vos, iepenpage en de grote weerschijnvlinder ook voorkomen in de omgeving van het plangebied. De aanwezigheid van deze vlindersoorten is niet te sluiten door de aanwezigheid van de soorteigen waardplanten. Zo zijn er iepen (waardplant van de grote vos en de iepenpage), wilgen (waardplant van de grote weerschijnvlinder) en harig wilgenroosje (waardplant van de teunisbloempijlstaart) aanwezig op de onderzoekslocatie.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Uit het bronnenonderzoek blijkt dat naast de beschreven soortgroepen de beschermde grote vos, grote weerschijnvlinder, iepenpage, sierlijke witsnuitlibel en teunisbloempijlstaart ook voorkomen in de omgeving van het plangebied. De aanwezigheid van de sierlijke witsnuitlibel valt uit te sluiten doordat de Sloterplas onvoldoende waterplanten bevat en niet moerassig is om functioneel te zijn voor deze soort. Deze soort komt daarnaast voornamelijk voor in (moerassige) natuurgebieden (zoals de omgeving van de Loosdrechtse Plassen).

De aanwezigheid van grote vos, grote weerschijnvlinder en de iepenpage is niet uit te sluiten door de aanwezigheid van diens waardplanten (wilgen en iepen). Ten slotte kan de aanwezigheid van de teunisbloempijlstaart niet worden uitgesloten vanwege meerdere groeiplekken van een van diens waardplanten, namelijk het harig wilgenroosje(vlinderstichting.nl).

Conclusies ten aanzien van soortenbescherming

Onderzoek november 2024 (noordelijke hoek)

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de onderzoekslocatie geschikt is voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen, leefgebied van de bunzing, hermelijn, steenmarter en de wezel en voor de voortplanting van de teunisbloempijlstaart, grote vos, grote weerschijnvlinder en de iepenpage.

Met het uitvoeren van deze werkzaamheden kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen verloren gaan als de vleermuiskasten worden verwijderd en/of als de beschreven bomen met openingen gekapt gaat worden of als de boom binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden ligt.

Leefgebied met mogelijke verblijfplaatsen van kleine marterachtigen gaat daarnaast ook verloren. Voor de steenmarter wordt er echter niet verwacht dat verblijfplaatsen verloren gaan. De onderzoekslocatie

omvat naar verwachting een klein deel van diens territorium waardoor de impact op deze soort minimaal is. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden worden naar verwachting iepen, wilgen en harig wilgenroosje verwijderd. Deze bomen en planten kunnen gebruikt worden door de teunisbloempijlstaart, grote vos, grote weerschijnvlinder en de iepenpage voor de voortplanting, bij het verwijderen hiervan worden dus mogelijk voortplantingsplekken van deze soort verwijderd.

Dit is in strijd met de Omgevingswet. Om de aanwezigheid van leefgebied van de genoemde soorten vast te stellen moet nader ecologisch onderzoek worden uitgevoerd naar kleine marterachtigen, teunisbloempijlstaart, grote vos, grote weerschijnvlinder en de iepenpage. Voor verblijfplaatsen van vleermuizen is dit echter niet nodig aangezien een voorcontrole voorafgaand aan verwijdering voldoende wordt geacht.

Het plangebied biedt geen mogelijkheden voor jaarrond beschermde gebouwbewonende vogelsoorten, zoals de huismus en gierzwaluw. Effecten op deze soorten zijn daarom uit te sluiten.

De bomen buiten het plangebied kunnen mogelijk functioneren als nestplaatsen voor boombewonende roofvogels en uilen. Er zijn echter geen nesten of andere gebruikssporen waargenomen die duiden op aanwezigheid van deze soorten. Eventuele effecten op deze soorten zijn daarom uit te sluiten.

Algemene vogelsoorten (Categorie 5) zoals de ekster kunnen mogelijk nestelen in het plangebied. Tijdens de werkzaamheden kunnen deze, mogelijk aanwezige, nesten verstoord of vernield worden. Hiervoor kan geen vergunning worden aangevraagd. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient door middel van een broedvogelcontrole vastgesteld te worden dat er geen broedgevallen aanwezig zijn, of werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen (ongeveer van september tot maart) te starten. Hierbij dient opgemerkt te worden dat diverse vogels nog nesten kunnen hebben buiten deze genoemde periode, ongeacht de periode dient er dus rekening gehouden te worden met broedende vogels. Nestplaatsen van vogelsoorten uit categorie 5 kunnen jaarrond beschermd zijn als er onvoldoende alternatieven aanwezig zijn in de omgeving. Door de aanwezigheid van voldoende alternatieven in de omgeving wordt niet verwacht dat een mogelijke nestplaats van vogelsoorten uit categorie 5 jaarrond beschermd is.

Kleine grondgebonden zoogdieren, zoals enkele muizensoorten, egel en de vos kunnen mogelijk aanwezig zijn op de onderzoekslocatie. Ongeacht dat deze soorten zijn vrijgesteld door de provincie Noord-Holland, dient er wel rekening gehouden te worden met deze soorten in verband met de zorgplicht. Amfibieën zoals de bastaardkikker en de gewone pad kunnen daarnaast ook mogelijk op de onderzoekslocatie en in de nabije omgeving hiervan voorkomen. Ongeacht dat deze soorten zijn vrijgesteld door de provincie Noord-Holland, dient er wel rekening gehouden te worden met deze soorten in verband met de zorgplicht.

Beschermde (niet vrijgestelde) flora, reptielen, amfibieën en vissen zijn op basis van gebrek aan geschikte habitatkenmerken niet te verwachten binnen het plangebied. Effecten op deze soorten zijn daarom uit te sluiten.

Onderzoek augustus 2025 (oeverstrook Sloterplas)

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat de onderzoekslocatie geschikt is voor groeiplaatsen van de kartuizer anjer, muurbloem, schubvaren en wolfskers, verblijfplaatsen van gebouwbewonende en boombewonende vleermuizen, leefgebied van de bunzing, hermelijn, steenmarter en de wezel, nestplaatsen en/of roestplekken van de buizerd en ransuil en voortplantingslocaties van de grote vos, grote weerschijnvlinder, iepenpage en de teunisbloempijlstaart.

Bij de aanleg van steigers kan er mogelijk een negatief effect optreden op groeiplaatsen van de

muurbloem en de schubvaren en op nestplaatsen van watervogels zoals de meerkoet. Bij het kappen of rooien van bomen kunnen nestplaatsen van vogels en verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen verloren gaan of verstoord worden. Afhankelijk van de soort bomen die gekapt gaan worden, kan er ook een negatief effect optreden op de grote vos, grote weerschijnvlinder of de iepenpage. Tijdens algemene werkzaamheden en de nieuwe inrichting van de groenstrook, kunnen groeiplaatsen van het harig wilgenroosje (waardplant teunisbloempijlstaart) (deels) verwijderd worden. Dit kan ervoor zorgen dat voorplantingsplaatsen van de teunisbloempijlstaart verwijderd worden.

Het is nog niet duidelijk welke werkzaamheden exact worden uitgevoerd met betrekking tot de nieuwe inrichting van de groenstrook. De verwachting is dat de hogere kruidenlaag verwijderd wordt en de hele strook opnieuw wordt ingericht. In dit geval kunnen groeiplaatsen van de kartuizer anjer en de wolfskers verloren gaan, dit geldt eveneens voor leefgebied van de kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel). Bij algemene werkzaamheden omtrent het kappen van bomen kunnen tevens verblijfplaatsen van deze soorten verloren gaan. De steenmarter kan een leefgebied hebben bij de boomrijke delen van de onderzoekslocatie maar een verblijfplaats wordt niet verwacht.

Algemene vogelsoorten zoals de ekster en de meerkoet kunnen mogelijk nestelen in het plangebied. Tijdens de werkzaamheden kunnen deze mogelijk aanwezige nesten verstoord of vernield worden. Hiervoor kan geen vergunning worden aangevraagd. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient door middel van een broedvogelcontrole vastgesteld te worden dat er geen broedgevallen aanwezig zijn, of werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen te starten.

Kleine grondgebonden zoogdieren, zoals bosmuis, dwergmuis, egel, gewone bosspitsmuis, huisspitsmuis, rosse woelmuis, veldmuis en vos, kunnen mogelijk aanwezig zijn op de onderzoekslocatie. Met de werkzaamheden kunnen verblijfplaatsen en leefgebieden van deze soorten worden aangetast. Deze soorten zijn vrijgesteld maar hier dient alsnog zorgvuldig mee omgegaan te worden.

Algemene soorten, zoals de gewone pad, bastaardkikker, bruine kikker en meerkikker, kunnen sporadisch voorkomen in het plangebied. Effecten op leefgebied van deze soorten zijn te verwachten bij de werkzaamheden aan de oeverzone in de boomrijke delen van de onderzoekslocatie.

Overige beschermde soorten zijn op basis van gebrek aan geschikte habitatkenmerken niet te verwachten binnen het plangebied. Effecten op deze soorten zijn daarom uit te sluiten.

Uitvoerbaarheid van het TAM-omgevingsplan

Er is momenteel nog geen compleet beeld van de werkzaamheden waardoor nog geen duidelijke conclusie getrokken kan worden over de te onderzoeken soorten. Door KP, het ecologisch onderzoeksbureua is de verwachting uitgesproken dat er onderzoek gedaan moet worden naar kleine marterachtigen, vleermuizen en naar beschermde plantensoorten. Geconcludeerd wordt dat het echter afhangt van de details van de werkzaamheden in hoeverre er onderzoek benodigd is naar de andere beschermde soorten.

In het kader van dit TAM-omgevingsplan dient wel onderzocht te worden of een ontwikkeling op de betrokken locaties in beginsel mogelijk is. In dit kader is door KP adviseurs een zogenaamde oplegnotitie opgesteld (Bijlage 10).

Oplegnotitie KP

Wanneer tijdens het nader onderzoek naar de genoemde beschermde soorten de beschermde soorten daadwerkelijk worden aangetroffen, is er een omgevingsvergunning nodig voor een flora- en

faunaactiviteit Omgevingswet. Om deze vergunning te kunnen verlenen zal er worden gekeken naar de belangen, de alternatieven en het mitigatieplan. Wanneer goed beargumenteerd en wanneer er sprake is van een goed mitigatieplan, waarbij goed wordt omgegaan met de (eventueel) aangetroffen soort(en), wordt er geen reden gezien om geen vergunning te verlenen.

13.2.1 Gedragscode

13.2.1.1 Algemeen

De gedragscode is een instrument uit de Omgevingswet (Ow) (artikel 11.45, 11.53 en 11.59 Bal) waarmee een vrijstelling van de verbodsbepalingen voor soortenbescherming wordt verleend (aa.131, lid 1 onder d Bal).

Wie aantoonbaar overeenkomstig een door een bij ministeriële regeling aangewezen gedragscode werkt, maakt gebruik van de uit genoemde artikelen voortvloeiende 'vrijstelling' en hoeft niet een aparte vergunning aan te vragen voor een flora- en fauna- activiteit op grond van de Ow aan te vragen.

Een gedragscode wordt voor een periode van ten hoogste vijf jaren aangewezen.

Het werken met een gedragscode is alleen toegestaan voor activiteiten waarvan de uitwerking op soorten voorspelbaar en voorzienbaar is.

Organisaties kunnen gebruik maken van een gedragscode voor bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ingrepen met een kleinschalig en of voospelbaar negatief effect op de soort waarvoor effectieve maatregelen bestaan om de soort te beschermen.

13.2.1.2 Werken met een gedragscode

Het is mogelijk om bij verschillende ruimtelijke ingrepen te werken met een gedragscode.

Gedragscode soortenbescherming 2025

Gemeenten hebben een gedragscode, de Gedragscode soortenbescherming 2025. De gemeente Amsterdam heeft in aanvulling hierop de Amsterdamse gedragscode flora & fauna.

Kleine marterachtigten (bunzing, hermelijn en boommarter) worden in bijlage 3 van de Gedragscode soortenbescherming 2025 genoemd als soorten die vallen onder de gedragscode bij Ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Dit geldt ook voor paar- en zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis.

13.3 Stikstofdepositie

13.3.1 Algemeen

Natura 2000-gebieden en bijzondere nationale natuurgebieden worden onder de Omgevingswet met een aanwijzingsbesluit aangewezen (artikel 2.44 Omgevingswet). De aanwijzing van Natura 2000-gebieden geschiedt bij besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Onder de Omgevingswet zijn gedeputeerde staten van de provincie waarin een Natura 2000-gebied ligt, verplicht om een beheerplan vast te stellen voor dat Natura 2000-gebied. In sommige gevallen ligt deze taak bij een van de ministers.

Eisen aan de inhoud en de duur van het beheerplan worden in de vorm van instructieregels gesteld in het Besluit kwaliteit leefomgeving. Op grond van artikel 4.26 van het Bkl dient het beheerplan voor het Natura 2000-gebied in ieder geval een beschrijving te bevatten van de voor dat gebied:

1. Nodige instandhoudingsmaatregelen (als bedoeld in de zin van artikel 2 lid 1 en 2 onder b t/m d en artikel 4 lid 1, eerste zin, of lid 2 van de Vogelrichtlijn en artikel 6 lid 2 van de Habitatrichtlijn.
2. Nodige passende maatregelen (als bedoeld in artikel 6 lid 2 van de Habitatrichtlijn); en
3. Met bovengenoemde maatregelen beoogde resultaten.

Daarnaast kunnen in het beheerplan projecten worden beschreven die zijn uitgezonderd van de omgevingsvergunningplicht voor de Natura 2000-activiteit. De grondslag hiervoor is opgenomen in artikel 11.18 van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).

Op grond van Afdeling 2.3 van de Omgevingswet worden omgevingswaarden vastgesteld met het oog op de doelen van de wet (artikel 2.9 van de Omgevingswet). Met dit instrument kan de gewenste te bereiken kwaliteit voor de fysieke leefomgeving worden vastgelegd.

Op grond van artikel 2.15a van de Omgevingswet heeft het Rijk omgevingswaarden voor stikstofdepositie vastgesteld. Deze luiden (vooralsnog) als volgt:

Artikel 2.15a Omgevingswaarden stikstofdepositie

1. Het percentage van het areaal van de voor stikstof gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden waarop de depositie van stikstof niet groter is dan de hoeveelheid in mol per hectare per jaar waarboven verslechtering van de kwaliteit van die habitats niet op voorhand is uit te sluiten, bedraagt:
   a. In 2025: ten minste 40%
   b. In 2030: ten minste 50%
   c. In 2035: ten minste 74%.

Op grond van artikel 2.15a lid 2 van de Omgevingswet zijn deze omgevingswaarden bedoeld als resultaatsverplichtingen. In artikel 2.15a lid 3 van de Omgevingswet is bepaald dat in elk geval in 2028 wordt bezien of met het programma ‘Programma stikstofreductie en natuurverbetering’ wordt voldaan aan de omgevingswaarde voor 2035.

<u>Omgevingsvergunning voor de Natura 2000-activiteit</u>

In artikel 4.3 van de Omgevingswet is bepaald dat bij algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld over activiteiten die gevolgen kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving. In artikel 4.3 lid 1 aanhef en sub j van de Omgevingswet is de Natura 2000-activiteit opgenomen.

Op grond van artikel 5.1 sub e van de Omgevingswet is het verboden om zonder een omgevingsvergunning een Natura 2000-activiteit te verrichten, tenzij bij algemene maatregel van bestuur hierop een uitzondering is gemaakt.

13.3.2 Voortoets stikstofdepositie

Om te bepalen dat de realisatie en het gebruik van De Nieuwe Meervaart leidt tot stikstofdepositie in een Natura 2000-gebied en een vergunning nodig is, is in opdracht van de gemeente Amsterdam een voortoets stikstofdepositie uitgevoerd.

In deze paragraaf zijn de resultaten van de voortoets samengevat. De volledige voortoets is als Bijlage 12 bij deze toelichting opgenomen.

13.3.2.1 Maatgevende Natura 2000-gebieden

Het dichtstbijzijnd bij de planlocatie gelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied is ‘Polder Westzaan’. Dit gebied ligt op ongeveer 9 kilometer afstand in noordelijke richting van de planlocatie (afbeelding 13.3.1; rode pijl). Daarbij zijn de stikstofgevoelige Natura 2000-gebied ‘Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske’ (10 km afstand, figuur 1, paarse pijl), ‘Kennemerland-Zuid’ (13 km afstand, afbeelding 13.3.1, oranje pijl), ‘Botshol’ (13 km afstand, afbeelding 13.3.1, oranje pijl) en ‘Naardermeer’ aanwezig in de omgeving van de planlocatie.

Het Natura 2000-gebied ‘Polder Westzaan’ is voor deze planlocatie maatgevend voor de beoordeling van de stikstofdepositie. Het Natura 2000-gebied ‘Markermeer & IJmeer’ (11,5 km afstand) ligt ook in de buurt maar is niet stikstofgevoelig (hier zijn namelijk geen doelsoorten die een effect hebben van stikstofdepositie) en daarmee niet relevant voor onderstaande berekening.



Afbeelding 13.3.1: kaart met daarop het plangebied (aangegeven met een ‘i’) en de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (aangegeven in lichtblauw, lichtgroen en geel) (bron:.KP adviseurs)

13.3.2.2 Uitgangspunten voortoets stikstofdepositie

Ontwikkelfase

Voor de ontwikkelfase zijn de exacte wijze van werken en de exacte periode van werken nog niet bekend. Daarom zijn de berekeningen gebaseerd op ervaringscijfers van KP Adviseurs.

In tabel 1 staat een overzicht van het aantal voertuigbewegingen die door het uitvoeren van de sloopwerkzaamheden gegenereerd worden. In tabel 2 is de stikstofdepositie van het te gebruiken materieel opgenomen. Hierbij is de stageklasse aangegeven en de emissie die de werktuigen veroorzaken.

Voor het aantal personenauto’s is er rekening gehouden met benzine omdat dit ongeveer het gemiddelde is van wat er in Nederland rond rijdt (naast elektrisch, hybride en diesel).

Tabel 1: aantal voertuigen ontwikkelfase met een filevorming van 25%

Materieel		Bewegingen per jaar	Emissie NO_x (kg/j)	Emissie NO2 (kg/j)	Emissie NH_3 (kg/j)
Bouwverkeer	Personenauto	10.250	11,5	2,9	0,2
	Middelzwaar vrachtverkeer	2.250			
	Zwaar vrachtverkeer	1.500			

Tabel 2: inzet ontwikkelfase het brandstof- en adblue verbruik is weergeven in bijlage 1.

Materieel	Aantal uur bouwperiode	Stageklasse	Emissie NO_x (kg/j)	Emissie NH_3 (kg/j)
Betonpomp	100	IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel	1,5	0,3
Betonmixer	300	IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel	5,8	1,3
Trilplaat	-	Elektrisch	-	-
Shovel	150	IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel	2,8	0,5
Graafmachine	250	IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel	4,1	0,8
Heimachine	60	IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel	1,3	0,3
Mobiele kraan	500	IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel	8,9	1,9
Totaal			24,3	5,2

Gebruiksfase

Na de ontwikkelfase is er een gebouw gerealiseerd met een hoge verkeersaantrekking. De emissies die De Nieuwe Meervaart veroorzaakt zijn minimaal, omdat de nieuwbouw gasloos is. Voor de berekening van de stikstofdepositie zijn daarom alleen de vervoersbewegingen van personenwagens en vrachtwagens van leveranciers relevant die van en naar de locatie rijden.

Voor de personenwagens en transportbusjes wordt uitgegaan dat deze parkeren in de parkeergarages aan het Osdorpplein en de Nicolaas Anslijnstraat (momenteel in aanbouw). De vrachtwagens gaan direct naar het gebouw toe en parkeren niet in een parkeergarage. De Meer en Vaart en de Cornelis Lelylaan (S106) zijn hierbij aangehouden als heersend verkeersbeeld.

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van een berekening van de verkeersgegevens door Goudappel genaamd ‘Jaarlijkse verkeersgeneratie NMV herzien V2’, zie ook Bijlage 13.

Hierbij zijn de volgende kengetallen gebruikt:

Tabel 3: gegevens gebruiksfase met een filevorming van 25%

Voertuig	Bewegingen per jaar	Emissie NO_x (kg/j)	Emissie NO2 (kg/j)	Emissie NH_3 (kg/j)
Personenauto	174.000	7,8	1,1	0,5
Middelzwaar verkeer	500			
Zwaar vrachtverkeer	2.000			

Aerius Calculator

Voor het berekenen van de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van Aerius Calculator (versie 2024.2.1).

13.3.2.3 Resultaten voortoets

Uit de voortoets stikstofdepositie komen de volgende resultaten:

- In de ontwikkelfase ontstaat geen relevante stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.
- In de gebruiksfase ontstaat geen relevante stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Op basis van de uitkomsten van de berekening wordt geconcludeerd dat het plan geen stikstofdepositie boven de grenswaarde op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving veroorzaakt.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Wet- en regelgeving - algemeen

Cultureel erfgoed is overal in onze samenleving aanwezig. In musea, historische binnensteden en in het landelijk gebied. Maar ook in de bodem en onder water. En als immaterieel erfgoed in tradities, rituelen en verhalen. Het vertelt over waar we vandaan komen, wie wij zijn en hoe we ons ontwikkelen.

Cultureel erfgoed is als onderdeel van de fysieke leefomgeving medebepalend voor de kwaliteit van die leefomgeving. Het gaat hierbij om bekende of aantoonbaar te verwachten overblijfselen, voorwerpen of andere sporen van menselijke aanwezigheid in het verleden en de terreinen waarin of waarop deze zich bevinden (archeologische monumenten) en andere door de mens tot stand gebrachte of in wisselwerking tussen de mens en omgeving ontstane objecten, ensembles, patronen en structuren (gebouwde en aangelegde monumenten, stads- en dorpsgezichten en cultuurlandschappen), die onderdeel uitmaken van onze fysieke leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling.

Cultureel erfgoed bepaalt in hoge mate de identiteit en de omgevingskwaliteit van Amsterdam en biedt aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. De cultuurhistorisch rijke en bijzondere woonomgeving is bepalend voor hoe bewoners en bezoekers de stad beleven. Door de eeuwen heen zijn unieke plekken ontstaan die ieder op eigen wijze bijdragen aan de kwaliteit van de stad en waarmee mensen zich verbonden voelen. Niet alleen de beschermde stadsgezichten zoals de grachtengordel, Plan Zuid van H.P. Berlage, een deel van de Westelijke Tuinsteden, de tuin- en dijkdorpen en de vele gebouwde monumenten in de stad hebben cultuurhistorische waarde. Ook historische landschappelijke structuren en elementen zoals waterwegen, dijken en archeologische resten in de bodem zijn waardevol. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke opbouw van Amsterdam als lobbenstad, gelegen te midden van waardevolle cultuurlandschappen. Ten slotte is ook de rijke traditie van integraal stedenbouwkundig ontwerpen in Amsterdam een vorm van (immaterieel) erfgoed.

14.1.1 Internationale verdragen

Verdrag van Granada

Op de tweede ministerconferentie van de Raad van Europa, gehouden in Granada, werd op 3 oktober 1985 een overeenkomst bereikt inzake het behoud van het architectonische erfgoed van Europa. In 1994 is Nederland toegetreden tot het Verdrag van Granada, waarin staat de bescherming van het architectonische erfgoed een essentieel doel is van de ruimtelijke ordening: niet alleen bij de planologische uitwerking, maar ook het vormgeven aan ontwikkelingen. Dit verdrag geeft een bredere definitie van erfgoed, waardoor bijvoorbeeld ook industrieel erfgoed, cultuurlandschappen, ensembles en roerend erfgoed binnen de term erfgoed kunnen worden opgenomen.
Het verdrag bevat verder bepalingen betreffende inventarisatie, documentatie, bescherming en restauratie. De ruimtelijke ordening wordt hier voor het eerst aangegeven als middel voor instandhouding. Naast het voorkomen van achteruitgang heeft het opwaarderen van de directe omgeving van een beschermd monument een positieve invloed op de waardering en beleving ervan. Artikel 7 van het verdrag van Granada verplicht daarom tot maatregelen om de kwaliteit van de openbare ruimte rond beschermde monumenten, in beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen te verbeteren. In de Omgevingswet en de bijbehorende AMvB's is de regelgeving ten aanzien van de omgeving van monumenten geactualiseerd en in lijn gebracht met de bedoelingen van het Verdrag van Granada.

Verdrag van Malta

Op 16 april 1992 hebben een aantal Europese lidstaten, w.o. Nederland, het Verdrag van Malta ondertekend. Dit verdrag wordt ook wel Conventie van Valletta genoemd. Aanleiding voor het opstellen van het verdrag was de toenemende bedreiging van het Europese archeologische erfgoed door natuurlijke processen, ondeskundig gebruik van het bodemarchief en door ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening. Uit het verdrag volgt onder meer dat bij projecten in de fysieke leefomgeving vroegtijdig rekening gehouden moet worden met bekende of te verwachten archeologische monumenten, die bij voorkeur in situ behouden moeten worden. Wanneer behoud in situ niet mogelijk is, is de verstoorder verantwoordelijk voor het doen van opgravingen en het documenteren van de archeologische waarde.
Door het ondertekenen van het verdrag heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. De uitgangspunten van het verdrag zijn terug te vinden in de Erfgoedwet. De Omgevingswet regelt de omgang met (verwachte) archeologische waarden bij ruimtelijke plannen.

14.1.2 Rijksregels en - besluiten

De Omgevingswet en de uitvoeringsregels (AMvB's en Omgevingsregeling) regelen waar het gaat om het behoud van cultureel erfgoed bepaalde zaken landelijk, maar de toepassing en uitvoering van de regelgeving vinden veelal lokaal plaats, in het omgevingsplan. Het omgevingsplan beziet alle aspecten van de fysieke leefomgeving op integrale wijze, inclusief cultureel erfgoed en is daarmee het eerst aangewezen instrument om uitvoering te geven aan behoud van cultureel erfgoed. De vrijheid om daar op lokaal niveau een eigen invulling aan te geven, wordt ingekaderd door de Omgevingswet en de AmvB's (bijvoorbeeld het daarin gehanteerde begrippenkader en de instructieregels), provinciale instructieregels en instructiebesluiten van het Rijk of de provincie.

Artikel 5.130 van het Bkl bepaalt dat in een omgevingsplan rekening moet worden gehouden met het belang van het behoud van cultureel erfgoed, met inbegrip van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.
Het rekening houden met cultureel erfgoed betekent dat het bevoegd gezag een analyse moet maken van het aanwezige cultureel erfgoed en de conclusies daarvan moet vertalen in het omgevingsplan. Het bevoegd gezag moet daartoe een toereikend beschermingsregime instellen. Dit vertaalt zich over het algemeen in regels in het omgevingsplan die ertoe kunnen leiden dat bepaalde activiteiten in het geheel niet kunnen plaatsvinden of dat activiteiten slechts onder beperkingen kunnen plaatsvinden. Die beperkingen kunnen in de vorm van voorschriften aan een in het omgevingsplan opgenomen omgevingsvergunning worden verbonden.

14.1.3 Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening vervangt de erfgoedverordeningen van de stadsdelen en de centrale stad en is geldig voor heel Amsterdam. De Erfgoedverordening beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

De regels voor archeologische monumentenzorg worden automatisch onderdeel van het tijdelijke omgevingsplan. Het vergunningenstelsel voor aanpassingen aan gemeentelijke en beschermde (rijks)monumenten gaat van de erfgoedverordening over naar regels in het omgevingsplan. Bij vaststelling van een nieuw (deel-)omgevingsplan worden alle regels over cultureel erfgoed die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, opgenomen in dat nieuwe (deel)omgevingsplan. Alle regels over cultureel erfgoed die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving uit de erfgoedverordening moeten op termijn opgenomen zijn in het omgevingsplan.

Daarnaast blijft de erfgoedverordening op grond van de Erfgoedwet in afgeslankte vorm bestaan. De verordening bevat dan alleen nog regels over cultureel erfgoed die níet over de fysieke leefomgeving

gaan, zoals regels voor roerend erfgoed, over een subsidieregeling of de procedure voor de aanwijzing van beschermde monumenten.

14.1.4 Nota Cultuurhistorie Nieuw-West

Voor de bepaling van de Cultuurhistorische waarden ter plaatse van het projectgebied vormt de Nota Cultuurhistorie Amsterdam Nieuw-West de basis. De Nota Cultuurhistorie Nieuw-West is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld, deze geeft richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Vanwege de ingrijpende stedelijke vernieuwing in het Zuidwest Kwadrant kent de bebouwing in deze buurt weinig cultuurhistorische waarden meer. Waardevol is vooral het oorspronkelijke stratenplan en het blauwe en groene raamwerk. Het oorspronkelijk, openbaar toegankelijke groen is bij de vernieuwing vrijwel geheel geprivatiseerd en omgevormd in collectieve of privétuinen.

Eén van de weinige oorspronkelijke gebouwen is de Rooms-Katholieke Sint Pauluskerk aan de Pieter Calandlaan. Het overige deel van de bebouwing in de buurt heeft weinig cultuurhistorische waarde. Het gaat om Orde 3 bebouwing of om nieuwbouw van recente datum. Het plangebied valt volgens de Nota cultuurhistorie Nieuw-West onder het beschermingsregime AUP Tuinstad Standaard. De volgende richtlijnen zijn in deze delen van de buurt van toepassing:

Bebouwing

De typologie verkavelingseenheden mag worden omgeruild. Bij ensemble (mag voorzieningenstrook worden) en voorzieningenstrook (mag ensemble worden).

1. Bij nieuwbouw:
   a. in principe van oorsprong voorkomende verkavelingstypologieën;
   b. geen gesloten bouwblokken;
   c. verder zijn alle typologieën van open verkaveling toegestaan (U-blokken, willekeurig opengewerkte bouwblokken, AUP Buitenveldert verkavelingen en verkavelingen, waarbij het ontbreken van hoven wordt gecompenseerd door openbare groenstroken).
2. Woningbouw ook in voorzieningenstrook (stroken, hybride of Solitair).
3. Bouwblok (stempel) kan architectonische eenheid zijn als sprake is van afstemming binnen ensemble.
4. Gebouw kan architectonische eenheid zijn als:
   a. gebouw binnen ensemble wordt herhaald per stempel;
   b. sprake is van afstemming binnen ensemble.
   c. Woning kan architectonische eenheid zijn als:
   d. bouwlocatie niet grenst aan Raamwerk of Buurtstraat;
   e. bij voorkeur aan autovrije straat (niveau stoep / woonpad);
   f. locatie pandsgewijze verkaveling wordt herhaald per stempel;
5. sprake is van afstemming binnen ensemble.
6. De maatvoering van de onbebouwde ruimte tussen bebouwing bedraagt minimaal anderhalf keer de maat van de bouwhoogte van het hoogste gebouw (2 : 3 verhouding).
7. Hoogbouw enkel aan Raamwerk.

Netwerken

- Groene, blauwe en grijze Raamwerk blijft in stand.
- Bestaand stratenplan mag worden gewijzigd mits hiërarchie in stand blijft.
- Alle schaalniveaus groen blijven gehandhaafd.
- Toepassen Bomentaal Nieuw-West.

- Straatprofielen zijn asymmetrisch.
- Minimaal collectieve, groene hof of openbaar groen tussen bouwblokken minimaal 20 x 30 meter (bij strokenbouw: groenstrook minimaal 10 meter breed).
- Hof is bereikbaar en zichtbaar van buiten het bouwblok.

14.2 Te beoordelen aspecten

14.2.1 Archeologie

De bodem van Amsterdam zit vol met overblijfselen uit het verleden. Bijzondere schatten die verbonden zijn met het allereerste begin van Amsterdam en daardoor behoren tot het collectief geheugen van de stad en haar inwoners. De gemeente heeft de wettelijke verplichting om archeologische belangen mee te wegen in bouwprocessen en stedelijke ontwikkeling, en onderzoek in te passen. Dit was reeds op grond van de Erfgoedwet voorgeschreven en in de Omgevingswet is dit nog een keer benadrukt, met de toevoeging dat de archeologische verwachting goed onderbouwd moet zijn.

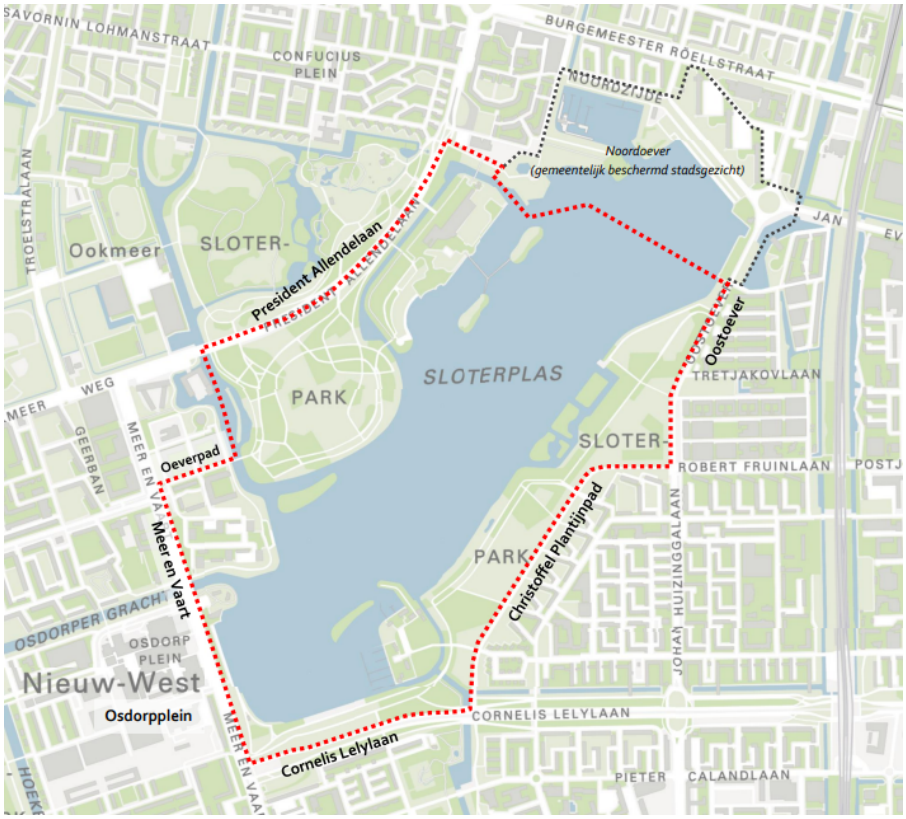
In de Omgevingswet wordt in de begripsbepalingen voor de definitie van archeologisch monument verwezen naar artikel 1.1 van de Erfgoedwet. Een archeologische toevalsvondst van algemeen belang is onder de Omgevingswet een “onverwachte vondst in of op de bodem, anders dan bij het doen van opgravingen als bedoeld in artikel 1.1 van de Erfgoedwet, voor zover evident of vermoedelijk van algemeen belang uit het oogpunt van de archeologische monumentenzorg”.

Gemeenten moeten in het omgevingsplan rekening houden met bekende archeologische monumenten en met aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten. Aantoonbaar te verwachten betekent dat de mogelijkheid tot het aantreffen van een archeologisch monument goed onderbouwd moet zijn. Het voorspellen van de aanwezigheid van een archeologisch monument kan door middel van het uitvoeren van archeologisch onderzoek, maar ook een combinatie van bestaande relevante archeologische, bodemkundige of historische informatie kan voldoende zijn om de mogelijke aanwezigheid van een archeologisch monument op een locatie te onderbouwen.

Dit generieke onderzoek moet al verricht worden in het kader van de vaststelling van het omgevingsplan. Dit voorkomt enerzijds toedeling van 'verkeerde' functies op 'verkeerde locaties' en anderzijds onverwachte belemmeringen of kosten aan de kant van initiatiefnemers, met name omdat bij de uitvoering van een concreet initiatief alleen nog archeologisch onderzoek kan worden voorgeschreven als sprake is van bekende of aantoonbaar te verwachten archeologische monumenten.

14.2.2 Cultuurhistorie

Op 27 maart 2024 heeft de gemeenteraad van de gemeente Amsterdam de Sloterplas en zijn oevers, zoals aangegeven op onderstaande afbeelding, aangewezen als beschermd stadsgezicht.



Afbeelding 13.2.1: begrenzing beschermd stadsgezicht Sloterplas en zijn oevers (bron: gemeente Amsterdam)

Het gebied kent onder andere de volgende (specifieke) cultuurhistorische en stedenbouwkundige/ landschappelijke waarden:

- De beoogde oneindigheid als van een meanderende rivier;
- De volledige groene omzoming met dien verstande dat de twee groene oevers parken (stads- en buurtpark) zijn;
- De zuidoever met dichte boombeplanting als omzoming en 'camouflage' tussen de plas en de wegenstructuur (de beoogde en deels uitgevoerde wegenstructuur Lelylaan/ Meer en Vaart en een gecancelde hooggelegen weg);

14.3 Besluitgebied

14.3.1 Archeologie

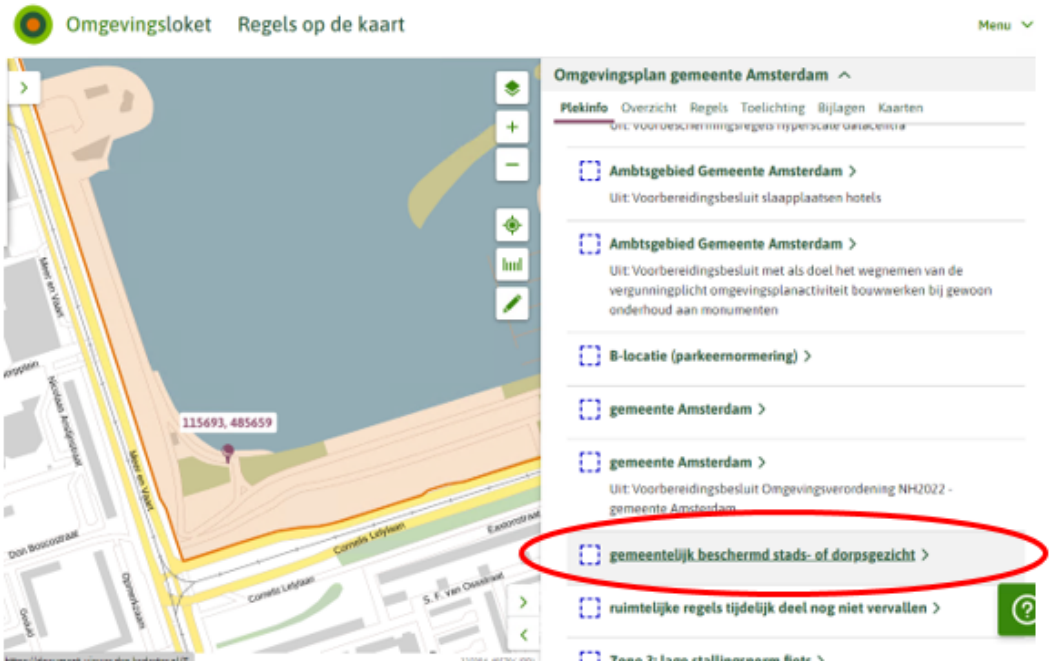
In het kader van het bestemmingsplan Osdorpplein e.o. is door Bureau Monumenten en Archeologie een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (2012). Ter plaatse van het plangebied van voorliggend TAM-omgevingsplan H22G de Nieuwe Meervaart is sprake van een lage verwachtingswaarde en een hoge mate van verstoring. Er geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.

De conclusies uit het bestemmingsplan Osdorpplein e.o. ten aanzien van het aspect Archeologie zijn nog steeds van toepassing.

14.3.2 Cultuurhistorie

Op 30 oktober 2024 is het Omgevingsplan gemeente Amsterdam in werking getreden (ook wel basisregeling genoemd).

De begrenzing van het beschermd stadsgezicht Sloterplas maakt onderdeel uit van deze regeling. Onderstaande afbeelding geeft de in de basisregeling opgenomen begrenzing weer ter plaatse van het besluitgebied TAM-omgevingsplan H22G de Nieuwe Meervaart.



Afbeelding 13.2.2: begrenzing beschermd stadsgezicht Sloterplas zoals opgenomen in het Omgevingsplan gemeente Amsterdam (bron: regels op de kaart)

Het omgevingsplan gemeente Amsterdam stelt (zie Afdeling 4.3 Omgevingsplanactiviteit Slopen, paragraaf 4.3.1 Vergunningplicht omgevingsplanactiviteit slopen ter plaatse van beschermd stads- of dorpsgezicht) dat het verboden is zonder omgevingsvergunning een omgevingsplanactiviteit slopen binnen een beschermd gezicht te verrichten (artikel 4.93 lid 1). Het verbod geld uitsluitend voor zover het afbreken betrekking heeft op delen van de gevel en de dakvorm die zijn gericht naar openbaar toegankelijk gebied (artikel 4.93 lid 2).

De gemeentelijk Commissie Omgevingskwaliteit Amsterdam wordt in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit slopen binnen een beschermd gezicht (artikel 4.96 lid 1)

Artikel 4.13 Omgevingsplan gemeente Amsterdam bepaalt het volgende:

Op een omgevingsplanactiviteit bouwwerken die wordt verricht op een locatie waaraan in dit omgevingsplan de aanduiding 'gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht' is gegeven is artikel 4.12 eerste lid, alleen van toepassing voor zover het gaat om:

a. inpandige wijzigingen;
b. een wijziging van de achtergevel of achterdakvlak, als die gevel of dat dakvlak niet naar openbaar toegankelijk gebied is gekeerd;

c. een bouwwerk op een gebouwerf aan de achterkant aan een hoofdgebouw, als dat gebouwerf niet ook deel uitmaakt van het gebouwerf aan de zijkant van dat gebouw en niet naar openbaar toegankelijk gebied is gekeerd; of
d. een bouwwerk op een locatie die onderdeel is van openbaar toegankelijk gebied.

Verder is in artikel 5.10 lid b van het omgevingsplan Amsterdam bepaald dat artikel 5.8 (bouwwerken die in beginsel overal zijn toegestaan) niet van toepassing is op een activiteit die wordt verricht op een locatie waaraan in dit omgevingsplan de aanduiding 'gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht' is gegeven. Concreet betekent dit dat het niet toegestaan is zonder omgevingsvergunning bijbehorende bouwwerken of een uitbreiding van bijbehorend bouwwerken of een erf- of perceelsafscheiding te bouwen.

Artikel 6.31 bepaald welke aanlegactiviteiten ter plaatse van de aanduiding 'gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht' vergunningplichtig zijn:

- het veranderen van bestaande wegprofielen door verbreden, verleggen, verharden van wegen, en paden en/ of wijziging van bestratingsmateriaal;
- het veranderen van bestaande dijken, kaden en andere historische hoogteverschillen door ontgronden, verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van gronden en/of wijziging van bestratingsmateriaal;
- veranderen van bestaande groenstructuren door verwijderen en verleggen van groenvoorzieningen, anders dan bij wijze van verzorging;
- veranderen van bestaande waterstructuren door graven en/of dempen van waterlopen en waterpartijen.

Deze regels zijn niet van toepassing, wanneer in het ter plaatse geldende ruimtelijk plan tijdelijk deel omgevingsplan (het bestemmingsplan) een aanlegvergunningplicht ter bescherming van beschermd stads- of dorpsgezicht bevat. In dat geval zijn de regels van toepassing uit het tijdelijke deel van het omgevingsplan.

Verder geldt nog het bepaalde uit artikel 22.296 en artikel 22.302, waarin opgenomen is dat bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een sloopactiviteit in een gemeentelijk beschermd stads- of dorpsgezicht aannemelijk wordt gemaakt dat op de locatie van het te slopen bouwwerk een ander bouwwerk kan of zal worden gebouwd.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

15.1 Algemeen

Klimaatbeleid algemeen

Het Nederlands klimaatbeleid is in 2 sporen te verdelen: klimaatmitigatie en klimaatadaptatie.

Klimaatmitigatie is het voorkomen van verdere klimaatverandering door de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het beperken van klimaatverandering staat centraal in de Klimaatwet. Hierin staat hoeveel broeikasgasemissies verminderd moeten worden de komende jaren, mede als uitvloeisel van internationale afspraken.

In Nederland verandert het klimaat. De temperaturen stijgen. Er is meer kans op een extreme regenbui, op een hittegolf en op langere, droge periodes. Door droogte daalt de bodem op sommige plekken in Nederland. De zeespiegel stijgt en er is meer kans op overstromingen. Klimaatverandering heeft grote gevolgen voor de gezondheid, de leefbaarheid en de economie. Een hittegolf zorgt bijvoorbeeld voor extra sterfte onder kwetsbare groepen. Nederland moet zich voorbereiden op de risico's van het veranderende klimaat en hierop de omgeving aanpassen. Dit heet ***klimaatadaptatie***.

Hittestress

Hittestress voorkomen is een van de pijlers van het klimaatbeleid.

Hittestress is een verzamelnaam voor ongemakken als gevolg van aanhoudende hitte. Bij welke temperaturen hittestress optreedt verschilt per persoon. Hittestress heeft een grote nadelige invloed op onze dagelijkse gang van zaken, waaronder gezondheid. Bij hittestress kan het lichaam zichzelf niet goed afkoelen. Dat kan verschillende gevolgen hebben: huiduitslag, krampen, oververmoeidheid, beroertes, nierfalen en ademhalingsproblemen. In het ergste geval kun je eraan overlijden. Dit zijn fysiologische gevolgen, hitte kan daarnaast ook invloed hebben op het menselijk gedrag (bijvoorbeeld agressiviteit) en op slaapkwaliteit (RIVM, 2019). Het nadelige effect op de gezondheid als gevolg van extreme hitte in de stad is een van de gevolgen.



Figuur "Mindmap Hitte in de stad" Hogeschool Amsterdam

15.2 Wet- en regelgeving en beleid

15.2.1 Provinciale wet- en regelgeving en beleid

Omgevingsverordeningen en klimaatadaptatie

In artikel 6.75 van de provinciale omgevingsverordening is een instructieregel met een procesmatige verplichting opgenomen ten aanzien van klimaatadaptatie in het omgevingsplan. Een omgevingsplan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In ieder geval moet worden ingegaan op: wateroverlast, overstroming, hitte, droogte, waterbeschikbaarheid en verzilting. Ook de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de risico's te voorkomen of te beperken moeten worden beschreven en de afweging die daarbij is gemaakt. Dit wordt gedaan in overleg met het waterschap.

15.2.2 Gemeentelijke wet- en regelgeving en beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050 – een menselijke metropool

De omgevingsvisie Amsterdam 2050 stelt dat "Het huidige klimaat meet gemiddeld twintig zomerse dagen in de regio Amsterdam. Dit aantal gaat flink oplopen. Op tropische dagen is de stad een hitte-eiland, tot twaalf graden hoger dan het ommeland. Hittestress kan leiden tot tal van fysieke en geestelijke problemen bij de mens en kan maatschappelijk ontwrichtend zijn. Het doel is om

Amsterdam beter bestand te maken tegen hitte.”

Strategie klimaatadaptatie Amsterdam en Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie

De gemeente en waterschappen zetten zich in om Amsterdam zo goed mogelijk voor te bereiden op het veranderende klimaat. In de Strategie Klimaatadaptatie Amsterdam zijn het thema, de opgave en de mogelijke oplossingen, beschreven. De vier thema's uit het landelijk Deltaprogramma vormen hierbij het uitgangpunt: hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen.

Vervolgens zijn in de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie, vastgesteld mei 2021, concrete activiteiten benoemd. In de Uitvoeringsagenda is onderscheid gemaakt tussen acties op verschillende niveaus, namelijk huis en pand, straat, gebied en wijk, stad en regio en nationaal en internationaal.

Niveau huis en pand

Stimuleren en faciliteren eigen terrein klimaatadaptief te maken. Zo waren er in 2021 (on)tegelacties en biedt de gemeente een subsidieregeling voor het aanleggen van groene daken en blauw/groene daken, en de aanplant van nieuwe bomen. Amsterdamse schoolpleinen worden groener met de Amsterdamse impulsregeling.

Niveau straat

In de openbare ruimte worden koelteplekken gerecreëerd door bijvoorbeeld de aanleg van parken met zwemplekken of regenwatervijvers en wordt voorzien in schaduw van bomen en slimme looproutes. Bij herinrichting en groot onderhoud wordt waar mogelijk de verharding vervangen door groen en wordt klimaatadaptieve beplanting toegepast. Bij bestrating wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende bestrating. Ook worden zichtbare waterbergende en –infiltrerende maatregelen toegepast zoals de aanleg van wadi's, greppels en groene trambanen, maar ook onzichtbare waterbergingen zoals infiltratiekratten en –putten zijn voorzien.

Niveau gebied en wijk

Op het niveau van gebied en wijk wordt zowel in de bestaande stad als in delen die nieuw worden aangelegd maatregelen getroffen om bij een eventuele overstroming de schade te beperken en slachtoffers te voorkomen. Meer hierover staat in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Niveau stad en regio

Een sterke en toekomstbestendige verbinding tussen het regionale watersysteem en de stad is nodig. Dit betekent dat de doorstroming van het water in de grachten verbetert moet worden. Hiervoor zijn afspraken over het bruggen, sluizen, oevers, kades en het gebruik van water nodig. Met waterschappen, bewoners, bedrijven, vastgoedeigenaren en woningcorporaties wordt een netwerk klimaatadaptatie opgezet om vragen te beantwoorden en te helpen bij initiatieven op privaat terrein en in de openbare ruimte. De haalbaarheid van de regionale intentieovereenkomst klimaatbestendige nieuwbouw met de bouwketen en overheden door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt verkend. De hemelwaterverordening, vastgesteld door de gemeenteraad, inwerking getreden op 11 mei 2021, sinds 30 oktober 2024 onderdeel van het Omgevingsplan gemeente Amsterdam), moeten nieuwe gebouwen het hemelwater op eigen terrein bergen en vertraagd afvoeren.

15.3 Besluitgebied

Voor voorliggende ontwikkeling zijn ambities en doelstellingen bepaald op het gebied van duurzaamheid.

Toekomstbestendig

De gemeente Amsterdam heeft de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs in het beleid overgenomen en wil in 2030 55% CO2-uitstoot reductie. Voor 2050 moet de CO2-uitstoot verlaagd zijn met 95%, in vergelijking met het niveau van 1990. En dat is nog niet alles: in 2040 wil Amsterdam aardgasvrij zijn. Dit heeft invloed op het vernieuwen van een wijk en versterken van een centrum. Het vraagt om een aanpak die zo toekomstbestendig mogelijk is. Een heel pakket van mogelijkheden komt daarvoor in beeld. In dit SP worden verschillende voorstellen gedaan op het gebied van verkeer, energie, circulaire economie, klimaatadaptie natuurinclusief bouwen. De website 'Duurzaam Ontwikkelen Amsterdam' geeft de randvoorwaarden en ambities van de gemeente weer op het gebied van duurzaamheid. De garages bieden ook een kans om in te zetten op deelmobiliteit. In de vervolgfase wordt onderzocht in hoeverre de (openbare) garages ook deels gebruikt kunnen worden voor deelmobiliteit

Duurzame energie en aardgasvrij

In stadscentrum Osdorpplein ligt een collectief warmte- en energienetwerk, waarop aangesloten dient te worden. Het project wordt op stadswarmte aangesloten.

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om zeer energiezuinige en energieleverende gebouwen te realiseren. Daarop wordt ingezet.

Uitstootvrije mobiliteit en schone lucht

Amsterdam wil schone lucht en gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Met name het gemotoriseerde verkeer en kachels zorgen voor negatieve effecten op de lokale luchtkwaliteit. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd en Amsterdam kiest voor elektrisch vervoer. De gemeente heeft daarnaast ook ambities op het gebied van fietsgebruik en autodelen, inzetten op slimme en duurzame bouwtechniek en het gebruik van schone bouwwerktuigen in de stad.

Klimaatadaptatie

Er wordt klimaatadaptief gebouwd. De ontwikkelaar is gehouden aan de Hemelwaterverordening/ de regels hierover uit het omgevingsplan gemeente Amsterdam (rainproof). Verder wordt ingezet op het vergroenen van daken (daktuinen) en gevels. Ook de openbare ruimte wordt verder vergroend en rainproof gemaakt.

Eventuele dempingen in de Sloterplas worden gecompenseerd in de Nieuwe Osdorpergracht, de Sloterplas en de polders van Nieuw-West.

Natuurinclusief bouwen

Het bewust ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte en gebouwen biedt veel kansen om de biodiversiteit in de stad te vergroten, door de omgeving met vaak ook relatief kleine en goedkope maatregelen geschikt te maken voor allerlei soorten dieren en planten, inclusief soorten die het thans moeilijk hebben.

De gemeente heeft een Handboek Natuurinclusief Bouwen opgesteld. In dit handboek is een puntensysteem opgenomen. De ambitie is om bij elke ontwikkeling, en dus ook bij de ontwikkeling van de Nieuwe Meervaart een minimum van 30 punten te halen.

Groen

Amsterdam is een groene stad en wil die kwaliteit graag versterken. Om een groene stad te blijven en nog meer te worden, is een stevige kwaliteitsimpuls in het groen nodig op alle schaalniveaus: van buurt tot regio.

Naast groen in de openbare ruimte wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om (deels) groene daken of groene gevels (eventueel in combinatie met zonnepanelen) te realiseren. Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, zal de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerp van nieuwbouw en openbare ruimte.

Circulair bouwen

Op landelijk niveau worden eisen gesteld aan de milieubelasting van materialen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een maatstaf: de MilieuPrestatie Gebouwen (MPG-norm). Hoe lager deze waard is, hoe duurzamer het materiaalgebruik. Er wordt uitgegaan van de landelijke standaard MPG norm.

Het gebruik van hergebruikte en biobased materialen wordt aangemoedigd evenals adaptief en demontabel bouwen. Er wordt zoveel mogelijk ontworpen aan de hand van de 10 circulaire bouwprincipes zoals opgenomen in Het Nieuwe Normaal (HNN), te vinden op www.amsterdam.nl/duurzaamontwikkelen.

Hoofdstuk 16 Juridische toelichting

16.1 Algemeen

Door de komst van de Omgevingswet stellen alle gemeenten een omgevingsplan vast. Hierin komt een grote hoeveelheid regels over de fysieke leefomgeving bij elkaar. Denk aan regels over bouwen, gebruik van gebouwen, monumenten, water en milieubelastende activiteiten.

Gemeenten hebben tot 2032 de tijd om een nieuw, samenhangend omgevingsplan te maken. De gemeente Amsterdam doet dit als volgt:

1. Eerst is de ‘basisregeling’ vastgesteld. De basisregeling bestaat uit een set regels die de basis vormt voor het Omgevingsplan gemeente Amsterdam. De genoemde rijksregels zijn erin verwerkt, regels uit de erfgoed- en hemelwaterverordening en veelvoorkomende regels uit bestemmingsplannen.
2. Vervolgens wordt met die basisregeling stap voor stap de onder oud recht vastgestelde bestemmingsplannen vervangen. Dat gebeurd per gebied. Ondertussen worden meer regels uit gemeentelijke verordeningen toegevoegd, bijvoorbeeld regels over bomenkap.

Dit betekent niet dat alle regels overal in Amsterdam gaan gelden. Regels kunnen gelden voor een specifieke locatie, voor een groter gebied of voor de hele stad.

16.1.1 De Basisregeling

De basisregeling is te vinden op 'regels op de kaart'
(https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/viewer).
De basisregeling bevat regels die direct overal in Amsterdam gelden, zoals een vergunningplicht voor bouwen, regels waaraan vergunningaanvragen worden getoetst, maar ook een lijst van vergunningsvrije bouwwerken. Maar bijvoorbeeld ook de regels over activiteiten bij monumenten en over milieubelastende activiteiten.

16.1.2 verhouding Basisregeling -Tam-omgevingsplan H22G Nieuwe Meervaart

Het omgevingsplan/ de basisregeling is gepubliceerd met een nieuwe digitale standaard (STOP-TP). Het TAM-omgevingsplan H22G de Nieuwe Meervaart wordt gepubliceerd via de oude digitale standaard (IMRO).

De regels van het TAM-omgevingsplan H22G de Nieuwe Meervaart gelden uitsluitend binnen het besluitgebied van dit TAM-Omgevingsplan.

16.2 Toelichting op de regels TAM-omgevingsplan H22G Nieuwe Meervaart

16.2.1 Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen verwijst voor de begripsbepalingen naar artikel 1.1 van het omgevingsplan gemeente Amsterdam en geeft in aanvulling daarop begripsbepalingen die specifiek op voorliggend TAM-omgevingsplan van toepassing zijn.

Daarnaast wordt in artikel 1.2 bepaald dat voorliggend TAM-omgevingsplan onderdeel is van het omgevingsplan gemeente Amsterdam en dat de regels uitsluitend gelden binnen het besluitgebied van dit TAM-omgevingsplan.

16.2.2 Hoofdstuk 2 Gebruiksdoel van gronden en bouwwerken

Hoofdstuk 2 Gebruiksdoel van gronden en bouwwerken, regels over gebruik kent naast Algemene regels over van het toepassingsbereik van de regels uit dit hoofdstuk, het Parkeren, regels ten aanzien van de gebruiksdoelen Culturele voorziening, Groen, Maatschappelijke dienstverlening, Verkeer, Water en Zakelijke- en administratieve dienstverlening.

De Parkeren houdt in dat in afwijking van de regels uit de hoofdregeling, waarin bepaald is dat autoparkeren op eigen terrein opgelost dient te worden, het parkeren voor de Nieuwe Meervaart plaatsvindt in de nabij gelegen publieke parkeergarages van Stadscentrum Osdorpplein (ten westen van Meer en Vaart).

Ter plaatse van het gebruiksdoel Culturele voorziening is bepaald dat een culturele voorziening met een maximale omvang van 11.000m^2 BVO is toegestaan. Hierbinnen is maximaal 1.750 m2 BVO ondersteunende horeca, maximaal 400 m^2 BVO ondergeschikt kantoorgebruik mogelijk. Binnen het gebruiksdoel Culturele voorziening is ondergeschikt gebruik door een congres- en vergadercentrum toegestaan.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Groen zijn groenvoorzieningen (parken, plantsoenen, open speelplekken) maar ook voet- en fietspaden en faciliteiten ten behoeve van de buitensport toegestaan. Ook zijn er parkeervoorzieningen (voor fiets, scooters en gehandicapten) toegestaan, taxistandplaatsen en maximaal 3 halterplekken voor touringcars.

Ter plaatse van het gebruiksdoel Maatschappelijke dienstverlening is maximaal 2.600 m^2 Maatschappelijke dienstverlening toegestaan, in de vorm van een jeugdtheaterschool, een talentenschool en hiermee vergelijkbare instellingen. Geluidgevoelige functies en gedeeltes van gebouwen zijn niet toegestaan.

Het gebruiksdoel Verkeer is voornamelijk opgenomen ter plaatse van de Lelylaan en Meer en Vaart.

Op gronden met het gebruiksdoel Water zijn naast de gebruikelijke doeleinden (waterberging, waterhuishouding, watervoorzieningen etc.) bruggen toegestaan, uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'brug'.

Via de specifieke gebruiksregels is bepaald dat het gebruik van (aanleg)steigers en daarmee vergelijkbare bouwwerken ten behoeve van direct aangrenzende functies en activiteiten is toegestaan, en dat objecten van beeldende kunst zijn toegestaan.

Op de gronden met het gebruiksdoel Zakelijke- en administratieve dienstverlening geldt dat maximaal 400m^2 BVO zakelijke dienstverlening is toegestaan.

16.2.3 Activiteiten met betrekking tot bouwen

Hoofdstuk 3 Specifieke regels over activiteiten met betrekking tot bouwen schrijft voor welke bebouwingsregels er ter plaatse van de verschillende gebruiksdoelen gelden.

16.2.4 Slotbepalingen

In Hoofdstuk 4 Slotbepalingen, Artikel 13 Citeertitel staat aangeven dat voorliggend TAM-omgevingsplan wordt aangehaald als: TAM-omgevingsplan H22G de Nieuwe Meervaart

Hoofdstuk 17 Uitvoerbaarheid

Voor nieuwe ontwikkelingen die met voorliggende wijziging van het omgevingsplan mogelijk worden gemaakt wordt ingegaan op de eigendomsverhoudingen, kostenverhaal en nadeelcompensatie.

17.1 Eigendomsverhouding en gemeentelijke grondexploitatie

Alle percelen waarop deze wijziging betrekking heeft zijn in eigendom van gemeente Amsterdam.

17.2 Kostenverhaal

Bij ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving zal de gemeente vaak kosten maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van openbare voorzieningen. De Omgevingswet verplicht de gemeente om de kosten voor werken, werkzaamheden en maatregelen naar evenredigheid te verhalen op de initiatiefnemers die profijt hebben van de aan te leggen openbare voorzieningen. De wettelijke regeling voor kostenverhaal is niet van toepassing voor gronden die de gemeente in eigendom heeft of in erfpacht uitgeeft, omdat kostenverhaal dan wordt verrekend via de gronduitgifte of de erfpachtcanon. Afdeling 13.6 kostenverhaal van de Omgevingswet is in dat geval niet van toepassing. Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van kostenverhaal in de Omgevingswet, dat het privaatrechtelijke spoor voorop stelt.

Deze wijziging van het omgevingsplan maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk op gronden die volledig in eigendom zijn van gemeente Amsterdam. Er hoeft geen kostenverhaalsgebied te worden aangewezen, omdat eventueel kostenverhaal wordt verrekend via de gronduitgifte of de erfpachtcanon.

In de Voorjaarsnota van 2023 is voor specifieke opgeaven, waaronder De Nieuwe Meervaart, middelen beschikbaar gesteld. Voor de Nieuwe Meervaart is € 96,5 miljoen investeringsruimte opgenomen. Dit maakt het aannemelijk dat voorliggend TAM-omgevingsplan financieel uitvoerbaar is.

17.3 Nadeelcompensatie

Nadeelcompensatie is de vergoeding van schade die de overheid veroorzaakt in de **rechtmatige** uitoefening van haar taak of bevoegdheid. Het gaat om schade die uitstijgt boven het normale maatschappelijke risico en een burger of bedrijf onevenredig zwaar treft in vergelijking tot andere burgers of bedrijven. Deze schadevergoeding dekt niet de volledige schade. Een deel zal voor eigen rekening blijven.

De nadeelcompensatieregeling heeft een breder bereik dan de planschaderegeling uit de voormalige Wet ruimtelijke ordening. Planschade had betrekking op inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak als gevolg van een planologisch besluit, terwijl nadeelcompensatie betrekking heeft op zowel schade veroorzaakt door rechtmatige besluiten, als door rechtmatige feitelijke handelingen, zoals wegopbrekingen.

Artikel 15.1 Ow bevat een limitatieve opsomming van schadeoorzaken die exclusief vallen binnen het bereik van de Ow, waarbij besluiten en maatregelen zijn aangewezen, die

1. rechtstreeks werkende rechten en verplichtingen voor burgers en bedrijven bevatten, of
2. rechtstreeks gevolgen hebben voor burgers en bedrijven door verandering van de fysieke leefomgeving.

Belangrijkste voorbeelden van deze schadeoorzaken zijn:

1. een regel in het omgevingsplan (art. 15.1, lid 1, aanhef en onder d),
2. een omgevingsvergunning (art. 15.1. lid 1, aanhef en onder k).

Daarnaast bevat afdeling 15.1 Ow nog enkele aanvullende bepalingen, zoals specifieke regels voor het bepalen van indirecte schade (art. 15.3 en art .15.4 Ow), actieve en passieve risicoaanvaarding (art. 15.5 en 15.6 Ow), 4% het normaal maatschappelijk risico (nmr) voor indirecte schade (art. 15.7 Ow), vergunningsvrije bouwwerken gaan niet boven het nmr uit (art. 15.7 lid 4 Ow jo art. 9.1 Omgevingsbesluit).

Als voor een activiteit een omgevingsvergunning is vereist op grond van een regel uit het omgevingsplan, dan geldt alleen het besluit over de omgevingsvergunning als schadeveroorzakend besluit (art. 15.2 Ow). Met andere woorden, een omgevingsplan is geen schadeoorzaak als er nog een omgevingsvergunning nodig is op grond van het omgevingsplan (ook wel: de omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit). Het schademoment verschuift dus van omgevingsplan naar omgevingsvergunning. Dit is alleen aan de orde bij indirecte schade. Het omgevingsplan als schadeoorzaak is alleen nog relevant voor directe schade.

Aanvragen om nadeelcompensatie kunnen binnen 5 jaar worden ingediend nadat benadeelde bekend is geworden met de schadeveroorzakende gebeurtenis. Als er beroep kan worden ingesteld tegen het schadeveroorzakende besluit kan de aanvraag pas worden ingediend binnen 5 jaar na het onherroepelijk worden van het besluit.

Voor de wijze van behandeling van deze aanvragen heeft de gemeenteraad op 17 februari 2022 de Verordening nadeelcompensatie Amsterdam 2022 vastgesteld. Deze treedt in werking gelijktijdig met de inwerkingtreding van titel 4.5 van de Awb en de Omgevingswet.

Het college van B&W heeft op 21 december 2021 de Beleidsregel normaal maatschappelijk risico (NMR) van schade bij rechtmatig overheidshandelen vastgesteld. Hierin worden o.a. drempelpercentages van omzetschade en bagatelbedragen van schades vastgesteld die onder het NMR vallen.

Wijziging omgevingsplan

In deze wijziging van het omgevingsplan worden nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden toegevoegd met een vergunningsplicht.

Hierbij verschuift de schadeoorzaak naar de vergunning. De wijziging van het omgevingsplan is dan niet de schadeoorzaak.

De risico- analyse wordt verlegd naar de voorbereiding van de vergunning. Het gaat dan over de eventuele indirecte schade van de buren (eigenaren onroerende zaak) van een naastgelegen te vergunnen bouwproject. Bedenk hierbij dat sprake is van een verhoogd normaal maatschappelijk risico van 4% van de waarde van de onroerende zaak.

17.4 Participatie en maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.4.1 Wettelijk en beleidskader participatie

Omgevingsbesluit: motiveringsplicht vroegtijdige publieksparticipatie

Op grond van artikel 10.2 van het Omgevingsbesluit dient bij de kennisgeving van het voornemen om een omgevingsplan vast te stellen te worden aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke

organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding worden betrokken. Bij het vaststellen van een omgevingsplan wordt hier verslag van gedaan. Hierbij wordt aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Daarbij wordt aangegeven op welke wijze invulling is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

Participatieverordening gemeente Amsterdam

Op 15 september 2024 is de participatieverordening gemeente Amsterdam in werking getreden.

Daarmee is geregeld dat binnen de hele gemeente Amsterdam samenwerking met inwoners en andere betrokkenen bewust transparant, voorspelbaar en zorgvuldig is geregeld. In die samenwerking wordt niet alleen het inhoudelijke doel van beleid of een project bepaald, maar ook de route daar naartoe.

Participatieplan
Een belangrijke regel voor bewonersparticipatie is dat de gemeente voor elk project een participatieplan publiceert waarin staat waar de participatie over gaat, wat het doel is, hoe we de participatie gaan aanpakken, wat de ruimte is voor Amsterdammers om invloed uit te oefenen en wat er met hun inbreng gebeurt. Het participatieplan wordt voordat de participatie start, vastgesteld en gepubliceerd.

Eindverslag
Aan het eind van het participatieproces wordt een eindverslag participatie opgesteld dat ook wordt vastgesteld. In het eindverslag staat beschreven hoe het participatieproces feitelijk is verlopen. Er staat bijvoorbeeld in welke bijeenkomsten zijn georganiseerd en wat er is gedaan om alle perspectieven in beeld te brengen. Het eindverslag moet een samenvattend overzicht bevatten van de inbreng van de deelnemers. Het moet helder zijn wat het bestuur met die inbreng heeft gedaan. Als de resultaten van het participatieproces bekend worden gemaakt, is het participatietraject afgerond. Het eindverslag wordt in elk geval gepubliceerd op Open Amsterdam en ontsloten via de website van Amsterdam.

17.4.2 Besluitgebied

Het participatieplan Ontwerp Nieuwe Meervaart en oevers Sloterplas (Bijlage 15) gaat in op de participatie voorafgaand aan de aanbesteding van het gebouw van de Nieuwe Meervaart en bijbehorende openbare ruimte, evenals de participatie over het omgevingsplan. Daar is het volgende over opgenomen:

Het omgevingsplan is een juridische doorvertaling van het stedenbouwkundig plan stadscentrum Osdorpplein fase 2a voor de integrale opgave Nieuwe Meervaart. Het stedenbouwkundig plan is door de gemeenteraad in 2024 vastgesteld. Over dit plan is al geparticipeerd. Daarom is de participatietrede voor het omgevingsplan vastgesteld op informeren. Voorafgaand aan de ter inzagelegging is er een meet-up waarin belangstellenden geïnformeerd worden over het omgevingsplan en de procedure die hiervoor doorlopen wordt.