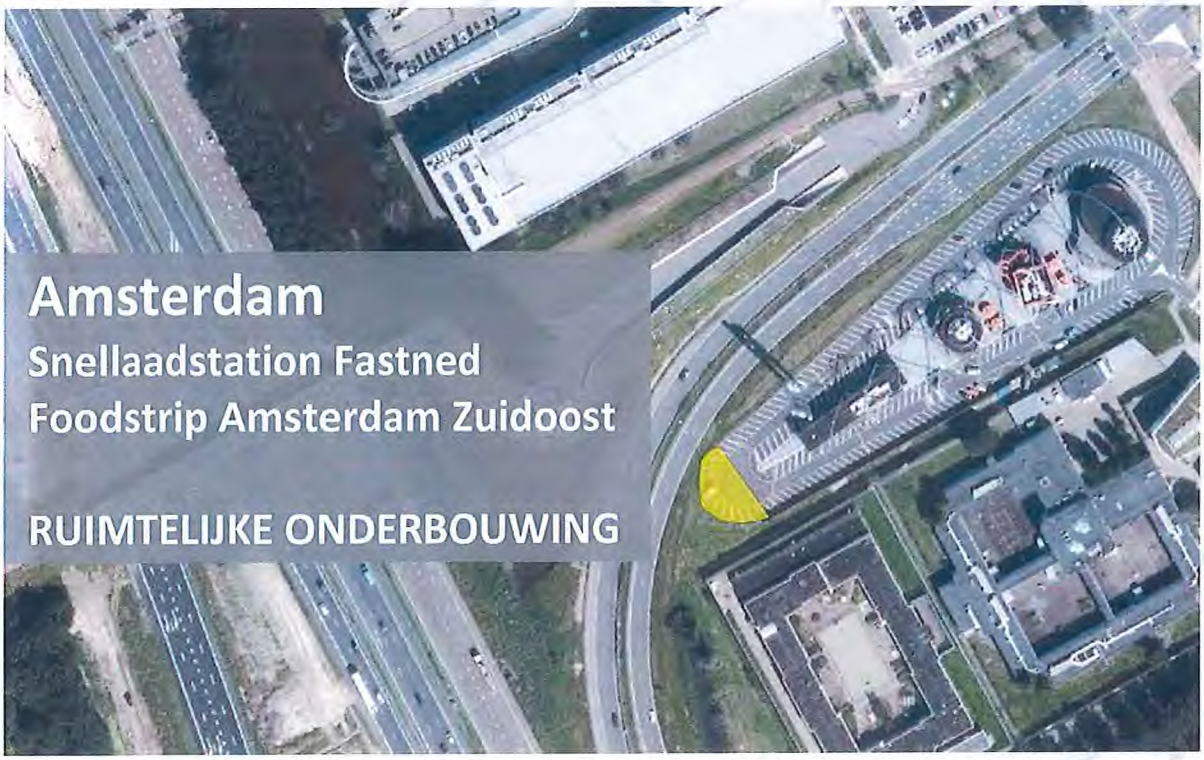


Amsterdam

Snellaadstation Fastned
Foodstrip Amsterdam Zuidoost

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Amsterdam

Snellaadstation Fastned Foodstrip Amsterdam Zuidoost

Ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:
-

projectnummer:
400706.20180392

opdrachtleider:
drs. W. Kraaijeveld

planstatus

datum:	status:
16-03-2018	concept
20-03-2018	definitief

Delftseplein 27b
postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

aangesloten bij: KIVI INGENIEURS BNSP

© Rho Adviseurs bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging projectgebied	7
1.3	Afwijking vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**11**
2.1	Over Fastned	11
2.2	Huidige situatie projectgebied	11
2.3	Beoogde ontwikkeling	12
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**15**
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
3.5	Stadsdeelbeleid	20
Hoofdstuk 4	**Toetsing aan omgevingsaspecten**	**21**
4.1	Bodem	21
4.2	Archeologie	21
4.3	Landschap en cultuurhistorie	21
4.4	Water	21
4.5	Bedrijven en milieuhinder	22
4.6	Schiphol	22
4.7	Wegverkeerslawaai	22
4.8	Verkeer	22
4.9	Parkeren	22
4.10	Externe veiligheid	23
4.11	Luchtkwaliteit	23
4.12	Ecologie	23
4.13	Kabels en leidingen	23
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheid**	**25**
Hoofdstuk 6	**Conclusie**	**27**

Bijlagen

Bijlage 1	**Bouwtekening**

Ruimtelijke onderbouwing

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Fastned wil de realisatie naar elektrische mobiliteit versnellen door een Europees netwerk van snellaadstations waar alle elektrische auto's kunnen laden met hernieuwbare energie. Zo krijgen elektrische auto's dezelfde soort vrijheid als auto's die rijden op fossiele brandstof. Fastned bouwt hard aan het netwerk in Nederland.

Tot op heden is er nog geen Fastned snellaadstation gerealiseerd in Amsterdam. Fastned wil aan de Foodstrip in Amsterdam Zuidoost een snellaadstation realiseren om de bezoekers extra service van het snelladen te bieden (en vice versa gebruik maken van de faciliteiten van de Foodstrip). Ter plaatse van de beoogde locatie geldt het bestemmingsplan 'Amstel III West'. De gronden waarop het snellaadstation gebouwd wordt, heeft de bestemming 'Horeca - 1'. Binnen deze bestemming is een snellaadstation niet toegestaan.

De beoogde ontwikkeling is dus in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Om het snellaadstation te realiseren is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Dit is mogelijk op grond van artikel 2.12 lid 1 Wabo. Wel mag de beoogde ontwikkeling niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit moet worden aangetoond door middel van een ruimtelijke onderbouwing. De voorliggende onderbouwing voorziet hierin.

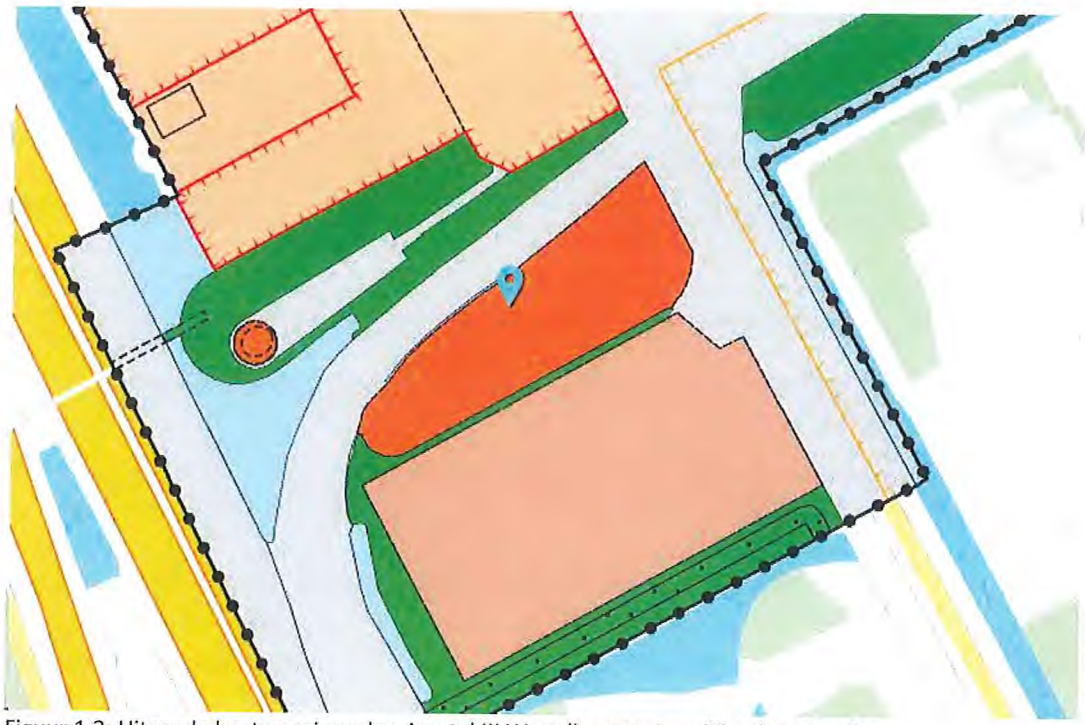
1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt op het westelijke deel van de Foodstrip in Amsterdam Zuidoost (figuur 1.1). De Foodstrip ligt aan de afslag A2 Amsterdam-Zuidoost nabij knooppunt Holendrecht, ter hoogte van de Tafelbergweg. Er bevinden zich diverse fastfood restaurants die door de ligging zeer goed zijn te bereiken via de snelweg.

Figuur 1.1: Ligging plangebied (bron: Arcgis luchtfoto 2016)

1.3 Afwijking vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Amstel III West' van de gemeente Amsterdam (figuur 1.2).



Figuur 1.2: Uitsnede bestemmingsplan Amstel III West (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het projectgebied heeft de bestemming 'Horeca - 1'. Deze gronden zijn bestemd voor horeca III en horeca IV met de daarbij behorende groenvoorzieningen, (gebouwde en ongebouwde) parkeervoorzieningen, openbare ruimte, tuinen en erven, wegen en nutsvoorzieningen. Uit de bouwregels blijkt dat het maximum bebouwingspercentage binnen het bestemmingsvlak 37% bedraagt en de maximum bouwhoogte 10 meter is. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt ten hoogste 3 m, met een maximum bebouwingsoppervlak van 10 m^2. De realisatie van een snellaadstation is op de volgende punten in strijd met het bestemmingsplan:

- de bestemmingsomschrijving voorziet niet in de realisatie van een snellaadstation;
- de bouwhoogte van de beoogde overkapping (bouwwerk, geen gebouw zijnde) is hoger dan ter plaatse is toegestaan;
- de oppervlakte van het snellaadstation bedraagt meer dan 10 m^2.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit:

wettelijke vereisten	**waar in dit document?**
Een beschrijving van het initiatief/project.	Hoofdstuk 2
De conclusies van het onderzoek naar het beleid en de omgevingsaspecten.	Hoofdstuk 3 en 4.
De maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid, inclusief het kostenverhaal.	Hoofdstuk 5
Een conclusie, waarin aan de hand van de belangenafweging en de afstemming van het project op zijn omgeving wordt aangegeven dat het project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening, met vermelding van de maatregelen (voorschriften of beperkingen).	Hoofdstuk 6

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Over Fastned

Fastned is in 2012 opgericht en bestaat uit een aantal jonge ondernemers. Het bedrijf heeft in november 2013 haar eerste snellaadstations langs snelwegen geopend. Het bedrijf verwierf in 2012 de concessies om in totaal 201 laadstations te realiseren. Daarna heeft het bedrijf de ambitie om nog een groot aantal laadstations uit te rollen. Dit sluit aan bij de ambitie van het Rijk om in het jaar 2020 200.000 elektrische auto's te hebben rondrijden. Voor dat aantal auto's zijn in tonaal namelijk 600 laadstations nodig en vooralsnog is Fastned één van de grootste spelers op deze markt.

2.2 Huidige situatie projectgebied

Het snellaadstation is beoogd op het westelijke uiteinde van het terrein van de Foodstrip Amsterdam Zuidoost. Deze locatie bevindt zich vlak bij knooppunt Holendrecht op het westelijke gedeelte van kantoren en bedrijvengebied Amstel III. Het gebied is de laatste jaren geleidelijk getransformeerd van monofunctioneel werkgebied naar een gemengd (hoog)stedelijk werkwoongebied in de kantorenzone, en een gemengd werkgebied in de bedrijvenzone. De Foodstrip is een goed voorbeeld van deze transformatie. De Foodstrip bestaat uit aaneenschakeling van diverse (fastfood) restaurants rondom een ovale verkeersontsluiting met daaromheen parkeergelegenheid. Op de plek van het beoogde snellaadstation liggen in de huidige situatie parkeerplekken (figuur 2.1) die in de huidige situatie niet of nauwelijks worden gebruikt.

Figuur 2.1: Impressie huidige situatie projectgebied (bron: fastned)

2.3 Beoogde ontwikkeling

Op de hiervoor beschreven locatie is beoogd een snellaadstation te realiseren. Een snellaadstation is enkel voor volledig elektrische auto's. Alle elektriciteit, voor zowel installaties bij het station als het opladen van auto's, is afkomstig van zon of wind. Daarmee draagt de realistatie van dit station actief bij aan de vermindering van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

Het snellaadstation biedt bezoekers van de foodstrip een extra service en mogelijkheid om hun elektrische auto op te laden. Het snellaadstation bestaat uit verharding, een overkapping, de laadinstallaties en een prijspaal. Tevens wordt een (nuts)voorziening voor technische installaties gerealiseerd. Dit betreft een tranfsormatorhuisje dat zonder omgevingsvergunning kan worden gerealiseerd (conform artikel 2 lid 18 sub a van bijlage 2 Bor). Deze installatie In figuur 2.2 is dit snellaadstation schematisch weergeven. Het station wordt gerealiseerd binnen het eiland met horecavoorzieningen. De bestaande verkeersontsluiting blijft behouden.

Figuur 2.2 Schematische weergave van de toekomstige situatie (bron: Fastned)

Sinds de introductie van de eerste snellaadstations van Fastned heeft het uiterlijk van de laadstations een transformatie ondergaan. Het vernieuwde ontwerp heeft een dak van zonnepanelen en duurzaam hout. Daarnaast is de overkapping van iets meer dan 7 meter hoger dan in het eerdere ontwerp waardoor het beter zichtbaar is voor weggebruikers.

Aan beide kanten van de overkapping is plaats voor twee auto's om op te laden. Deze versie van het snellaadstation maakt gebruik van een nieuwe generatie snelladers. Met deze snelladers is het mogelijk om tot wel drie keer sneller te laden dan bij de eerdere generatie snelladers. De zonnepanelen op het dak wekken een deel van de benodigde energie op. De rest van de energie koopt Fastned in bij een energieleverancier waarbij gebruik wordt gemaakt van uitsluitend groene stroom. Zo levert Fastned een bijdrage aan duurzaamheid.

Figuur 2.3 geeft een voorbeeld impressie van het nieuwe snellaadstation.

Figuur 2.3 Voorbeeld impressie snellaadstation (bron: Fastned)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, wordt onderzocht of deze niet in strijd is met de verschillende beleidskaders. In dit hoofdstuk wordt getoetst aan relevant nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijk beleid. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze 14 nationale belangen zijn:

1. Rijksvaarwegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur);
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Toetsing

De ontwikkelingen binnen het projectgebied raken geen van bovenstaande rijksbelangen. Het Rijksbeleid zoals vastgelegd in het Barro geeft hierdoor geen uitgangspunten voor deze ruimtelijke onderbouwing.

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Hiertoe wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6. lid 2 Bro). In deze ladder moet worden getoetst aan de volgende zaken:

- Is het een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- Wat is het ruimtelijk verzorgingsgebied?
- Ligt de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied?
- Is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling?

Toetsing

Los van de vraag of in dit geval sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is er wel een regionale behoefte aan een dekkend netwerk van snellaadstations. In dit geval gaat het niet alleen om een regionale behoefte, maar om een landelijke behoefte. De ontwikkeling geeft hier mede invulling aan.
In dit geval is sprake van een goed bereikbare locatie langs de A2 binnen bestaand stedelijk gebied. Ook kan een bezoek aan de Foodstrip gecombineerd worden met het opladen van de auto.
De beoogde ontwikkeling voldoet daarom aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.4 Visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (2016)

Deze visie van het Ministerie van Economische Zaken is tot stand gekomen op basis van input van de Green Dealpartners en diverse andere geconsulteerde partijen. Op basis van de overheidsambities, de huidige situatie en marktontwikkelingen, de gesignaleerde kansen voor Nederland en de scenariostudie wordt een perspectief geschetst voor een toekomstbestendige laadinfrastructuur. Om aan de visie invulling te geven, is een beleidsagenda geformuleerd die een handelingsperspectief biedt tot 2020. Aangegeven wordt dat essentieel is dat de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer de ontwikkeling van elektrisch vervoer in Nederland richting 2035 optimaal accommodeert. Dit betekent dat er voldoende laadinfrastructuur is, zodat de toename van elektrische voertuigen niet wordt belemmerd. Voor het merendeel van de mensen die een elektrisch voertuig wil rijden, mag de beschikbare laadinfrastructuur geen obstakel zijn. Optimaal betekent ook dat deze laadinfrastructuur op een kosteneffectieve wijze vorm krijgt en onderdeel wordt van het toekomstig slimme energiesysteem. De maatschappelijke baten staan hierbij voorop.
Volgens de visie heeft Nederland op dit moment een goed ontwikkeld landelijk netwerk. Dit netwerk moet blijven meegroeien om de groei van het aantal elektrische voertuigen te accommoderen. Omdat de businesscase niet rendabel is, wordt daar vanuit Green Deal door de overheid ondersteuning voor geboden. Het is van belang dat interoperabiliteit gewaarborgd is en dat men door heel Europa op een voor de EV-rijder aantrekkelijke manier kan reizen. Op dit moment is dat nog niet het geval en daarom wordt ingezet om dit op Europees niveau te organiseren. Daarbij schept het Rijk randvoorwaarden voor bedrijven om te blijven innoveren in technologieën in en rondom de laadinfrastructuur.

Toetsing

Volgens de visie draagt elektrisch rijden bij aan:

- de versterking van de economische positie van Nederland;
- de energievoorzieningszekerheid van Nederland en;
- aan de klimaatdoelen door de reductie van CO2 en verbetert de leefbaarheid in steden door de afname van luchtvervuiling.

De realisatie van snellaadstations vergroot het netwerk van oplaadpunten voor elektrisch rijden, waardoor de drempel om elektrisch te rijden verder afneemt en het aantal elektrische auto's toeneemt. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan de doelstellingen van het Rijk en pas binnen de visie op de laadinfrastructuur.

3.2.5 Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (Lib)

Gemeenten die (deels) gelegen zijn binnen het beperkingengebied rondom Schiphol moeten rekening houden met beperkingen die worden gesteld aan het ruimtegebruik. Deze beperkingen staan in het

Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). De regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en bij het beoordelen van aanvragen om een omgevingsvergunning.
Het projectgebied valt binnen het beperkingengebied van Schiphol. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op dit aspect.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de structuurvisie Noord-Holland beschrijft de provincie hoe ze de veelzijdigheid van Noord-Holland wenst te bewaken en op welke manier ze met ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en vergrijzing omgaat. De structuurvisie schetst hoe de provincie er in 2040 uit moet komen te zien. Door de ruimtelijke ordening aan te passen waar nodig, kan met de veranderingen worden omgegaan. Daarnaast kan dit door de bestaande kwaliteiten verder te ontwikkelen. De aspecten waarop de structuurvisie zich daarom richt zijn de volgende:

- klimaatbestendigheid: de provincie zorgt voor een gezonde en veilige leefomgeving in harmonie met water en gebruik van duurzame energie;
- ruimtelijke kwaliteit: de provincie zorgt voor behoud van het Noord-Hollandse landschap door verdere ontwikkeling van de kwaliteit en diversiteit;
- duurzaam ruimtegebruik: de provincie zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn nu en in de toekomst.

Toetsing
De beoogde ontwikkeling is geeft mede invulling aan bovengenoemde doelstellingen.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Bij de Structuurvisie hoort een Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moeten voldoen.
Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. De nieuwe PRV trad in werking op 1 maart 2017. Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld. Deze uitvoeringsregeling is ook op 1 maart 2017 in werking getreden.

Toetsing
Voor dit project is het beleidsveld nieuwe stedelijke ontwikkeling van belang.
Artikel 5a Nieuwe stedelijke ontwikkeling
1. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

De ladder voor duurzame verstedelijking is positief doorlopen (paragraaf 3.2.3). Hiermee wordt geconcludeerd dat het plan voldoet aan artikel 5a van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De Structuurvisie is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011. Deze visie staat voor een economisch sterk en duurzaam Amsterdam. Als opgave wordt gesteld te verdichten en het omliggende landschap open houden. Dit leidt tot de uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt daarbij tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

Toetsing

De Structuurvisie ziet het werkgebied Amstel III (waarbinnen het projectgebied ligt) samen met het centrumgebied van Zuidoost - de ArenAPoort (het Arenagebied en winkelcentrum de Amsterdamse Poort) - als een ontwikkelingszone met metropolitane potenties. In die combinatie speelt het gebied een voorname rol bij de verdere 'internationalisering van de zuidflank' van de stad.

Op het gebied van energie heeft Amsterdam het doel om in 2040 het kloppend hart te zijn van een duurzame metropoolregio. Hierbij zijn acties noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie en efficiënt gebruik van fossiele energie. Eén van de transitiepaden hierbinnen is 'schoon vervoer'. Dit betekent onder andere een autoluwe stad, groen openbaar vervoer, schone conventionele voertuigen en grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer.

Op dit punt sluit de realisatie van het snellaadstation aan bij de Structuurvisie. Meer snellaadstations maken het elektrisch rijden aantrekkelijker. Daarbij wordt voor de benodigde energie van de snellaadstations gebruik gemaakt van groene energie.

3.4.2 Strategiebesluit Amstel III

Op 1 november 2011 heeft het College het Strategiebesluit Amstel III 'Van monofunctioneel werkgebied naar multifunctionele stadswijk' vastgesteld. Dit Strategiebesluit betreft een verbijzondering/ uitwerking van de Structuurvisie Amsterdam 2040. De belangrijkste doelstellingen zijn:

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

In de bedrijvenstrook zijn op dit moment meer dan 300 bedrijven en werken circa 5.500 mensen. Er is weinig leegstand en met uitzondering van knelpunten in de openbare ruimte en het parkeren functioneert het gebied goed. Er blijven initiatieven komen en het is de verwachting dat het gebied de komende jaren zal kunnen groeien. De opgave in de bedrijvenstrook is minder ingewikkeld dan in de kantorenstrook. Hier ligt er een opgave om ervoor te zorgen dat het bedrijvengebied zich kan doorontwikkelen en moderniseren.

De geleidelijke transformatie geschiedt langs de weg van "ruimte voor initiatieven" waarbij: marktpartijen in staat worden gesteld en gestimuleerd andere functies te introduceren; de gemeente een passief grondbeleid voert, faciliteren en stimuleren zijn daarbij de kernbegrippen; de financiering van de gemeentelijke inzet gebaseerd is op het principe "de baat gaat voor de kost uit", dus eerst verdienen, dan uitgeven.

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

In het Strategiebeleid wordt waarde gehecht aan initiatieven vanuit de markt. De realisatie van het snellaadstation is zo'n initiatief. Het draagt bij aan de modernisering van het bedrijvengebied. In de omgeving zijn nog geen Fastned snellaadstations te vinden. Ook sluit het aan bij de bestaande functies van de Foodstrip. Men kan gemengd gebruik maken van de faciliteiten aan de Foodstrip en het snellaadstation.

3.4.3 Agenda Duurzaamheid Duurzaam Amsterdam

Duurzaam Amsterdam is de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doet Amsterdam in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar.

In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:
1. duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energie opgewekt dan in 2013;
2. duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% minder energie verbruikt dan in 2013;
3. schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstofdioxide 35% lager dan in 2015;
4. schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015;
5. scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden;
6. in 2025 is de CO2-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012.

En de volgende kwalitatieve doelen:
1. zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij (of zo schoon mogelijk) in Amsterdam in 2025;
2. een circulaire economie te realiseren met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie;
3. op basis van de door het College van B&W in 2014 ondertekende intentieverklaring „Ruimtelijke Adaptatie" klimaatadaptatie in 2020 in het relevante gemeentelijke beleid te verankeren;
4. de gemeentelijke inkoop voldoet aan de doelstellingen uit deze Agenda voor de transitie naar circulaire economie, het scheiden van afval, energie en slim en schoon vervoer.

Amsterdam elektrisch

Elektrisch vervoer is volledig uitstootvrij en draagt in de stad dus veel bij aan het schoner worden van de lucht. In de afgelopen vijf jaar heeft Amsterdam wereldwijd een uitstekende reputatie opgebouwd op het gebied van elektrisch vervoer. Amsterdam heeft een groot en goed gebruikt openbaar oplaadnetwerk (duizend openbare oplaadpunten).
Tevens zijn er aanschafsubsidies en natuurlijk is er een logo dat in heel Europa gebruikt wordt. Ook is de basis gelegd voor een bijzondere samenwerking van lokale, nationale en internationale pioniers die onder andere heeft geleid tot nieuwe bedrijvigheid en werkgelegenheid in deze stad.
Het aantal elektrische auto's groeit. In 2014 worden er maandelijks circa 3 duizend unieke elektrische voertuigen in Amsterdam geteld die bij elkaar gemiddeld maandelijks één miljoen schone E-kilometers afleggen. Ook is elektrisch rijden gemeengoed geworden voor de taxi- en distributiesector, en heeft bijvoorbeeld het GVB concrete plannen om naast haar bussen ook de rest van haar wagenpark elektrisch te maken. Amsterdam loopt wereldwijd nog steeds voorop, maar dit is niet vanzelfsprekend.

Dit college wil dat Amsterdam haar positie behoudt daarom zal zij onder andere het openbare oplaadnetwerk, vraaggestuurd, uitbreiden naar 4 duizend oplaadpunten in 2018.

Uit bovenstaande blijkt dat de gemeente Amsterdam duurzaamheid en daarmee samenhangend het elektrisch rijden hoog op de agenda heeft staan. Het realiseren van het snellaadstation sluit aan bij de duurzaamheidsambities van Amsterdam.

3.5 Stadsdeelbeleid

3.5.1 Structuurvisie Zuidoost 2020

In de structuurvisie Zuidoost, vastgesteld in september 2005 door de stadsdeelraad Amsterdam Zuidoost, is op hoofdlijnen een samenhangend ruimtelijk perspectief beschreven voor het gebied stadsdeel Zuidoost. Zuidoost vormt in 2020 een goed bereikbaar stedelijk gebied waar het voor velen aantrekkelijk is om te wonen en te werken.

De ontwikkeling van het snellaadstation draagt bij het aantrekkelijker maken van elektrisch rijden. Als de stad voor elektrische rijders meer aantrekkelijk is, draagt dit bij aan de bereikbaarheid van het stedelijk gebied. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de Structuurvisie Zuidoost 2020.

Hoofdstuk 4 Toetsing aan omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Toetsingskader: Besluit bodemkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Het snellaadstation wordt gerealiseerd op het parkeerterrein. Daarnaast zijn snellaadstations geen gevoelige functie in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.2 Archeologie

Toetsingskader: Erfgoedwet / Archeologiebeleid Amsterdam

Onderzoek en conclusie

Voor het vigerende bestemmingsplan 'Amstel III West' is door Bureau Monumenten en Archeologie bureauonderzoek verricht naar archeologische waarden in het plangebied. Uit de conclusie blijkt dat er geen archeologische waarden zijn te verwachten in het projectgebied. Het gebied is vrijgesteld van archeologische maatregelen. Wel geldt de wettelijke meldingsplicht, dit houdt in dat wanneer bij bouwwerkzaamheden toch archeologische vondsten worden gedaan, dit bij het Bureau Monumenten en Archeologie moet worden gemeld.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

Toetsingskader: Besluit ruimtelijke ordening

Onderzoek en conclusie

In het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. De ontwikkeling vindt plaats binnen de bestaande Foodstrip.

4.4 Water

Toetsingskader: Watertoets

Onderzoek en conclusie

Bij een toename in verharding, dient deze verharding gecompenseerd te worden. Het snellaadstation wordt gerealiseerd op een reeds verharde parkeerplaats. Daarom hoeft er geen compensatie plaats te vinden.

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader: VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'
Onderzoek en conclusie
Het snellaadstation wordt gerealiseerd aan de Foodstrip. Hier zijn fastfoodrestaurants met parkeerplaatsen aanwezig. Het snellaadstation vormt geen milieuhygiënische belemmering voor deze functies. Ook vormen de al aanwezige functies geen belemmering voor het snellaadstation, omdat dit geen gevoelige functies zijn.

4.6 Schiphol

Toetsingskader: Luchthavenindelingbesluit (Lib)
Onderzoek en conclusie
Het projectgebied ligt volgens het actuele Lib binnen het beperkingengebied van Schiphol maar buiten het gebied waarvoor beperkingen gelden voor bebouwing. Beperkingen ten aanzien van Schiphol vormen daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Wegverkeerslawaai

Toetsingskader: Wet geluidhinder
Onderzoek en conclusie
Een snellaadstation is geen geluidsgevoelige functie. Akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

4.8 Verkeer

Toetsingskader: CROW
Onderzoek en conclusie
In het snellaadstation komen minimaal twee tot maximaal vier oplaadpunten. Het station is zo gepositioneerd op het terrein dat auto's eenvoudig kunnen opladen en doorrijden. Uitgaande van een kwartier opladen per auto, komt dit in het worst case scenario op maximaal 16 auto's per uur. Een deel hiervan zullen bezoekers zijn van de Foodstrip. Het snellaadstation leidt dus tot een beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen ter plaatse. Daarnaast blijft de vrije doorgang voor passerende auto's en vrachtverkeer voor afleveringen aan fastfoodrestaurants behouden. De ontwikkeling leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.
In de praktijk zal zelfs sprake zijn van een verbetering van de verkeersveiligheid omdat door het station de thans ervaren overlast die wordt ervaren door streetraces ter plaatse, wordt beperkt.

4.9 Parkeren

Toetsingskader CROW / gemeentelijke parkeernormen
Onderzoek en conclusie
Door de realisatie van het snellaadstation zullen ongeveer 13 parkeerplaatsen verloren gaan. Het betreffen parkeerplaatsen die in de huidige situatie nauwelijks worden gebruikt. Er blijft dus voldoende parkeergelegenheid over voor de gasten van de aanwezige restaurants. Het snellaadstation behoeft geen parkeergelegenheid.

4.10 Externe veiligheid

Toetsingskader: Bevi / Bevt / Bevb

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation is geen gevoelige functie uit het oogpunt van externe veiligheid.
Ten aanzien van brand of explosiegevaar bestaan geen (aanvullende) veiligheidseisen met betrekking tot technische installaties, transformatorhuisje, snelladers of elektrische auto's. Explosiegevaar is niet van toepassing. Transformatoren en technische installaties, zoals ook reeds aanwezig op de Foodstrip voor restaurants, kunnen zonder extra veiligheidsvoorzieningen worden geplaatst. Net als transformatorhuisjes en laadpalen in de wijk/straat.
Het aspect externe veiligheid vormt daarom ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, een vooroverleg met de brandweer is daarom niet noodzakelijk.

4.11 Luchtkwaliteit

Toetsingskader: Wet luchtkwaliteit

Onderzoek en conclusie

Een snellaadstation is enkel voor volledig elektrische auto's. Alle elektriciteit, voor zowel installaties bij het station als het opladen van auto's, is afkomstig van zon of wind. Daarmee draagt de realistatie van dit station actief bij aan de vermindering van concentraties luchtverontreinigende stoffen.

4.12 Ecologie

Toetsingskader: Wet Natuurbescherming / Provinciale Ruimtelijke Verordening

Onderzoek en conclusie

Het projectgebied ligt niet in de buurt van een Natura 2000 gebied. Wel ligt aan de andere kant van de A2 de Ouderkerkerplas welke valt binnen het Natuurnetwerk Nederland. Dit ligt echter op circa 350 meter afstand van het te ontwikkelen snellaadstation. Gezien deze afstand worden significante negatieve effecten uitgesloten. Ter plaatse van het projectgebied is geen begroeiing aanwezig. Het aspect ecologie vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.13 Kabels en leidingen

Toetsingskader: Telecommunicatiewet

Onderzoek en conclusie

In en rondom het projectgebied liggen geen planologisch relevante leidingen.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Het project betreft een particulier initiatief. De uitvoeringskosten betreffen de bouw van het snellaadstation. De financiering hiervoor wordt gedragen door initiatiefnemer Fastned.
De initiatiefnemer heeft via een overeenkomst met de eigenaar van de foodstrip de grond gehuurd. Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarop de grondexploitatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening op van toepassing is. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet nodig.

Hoofdstuk 6 Conclusie

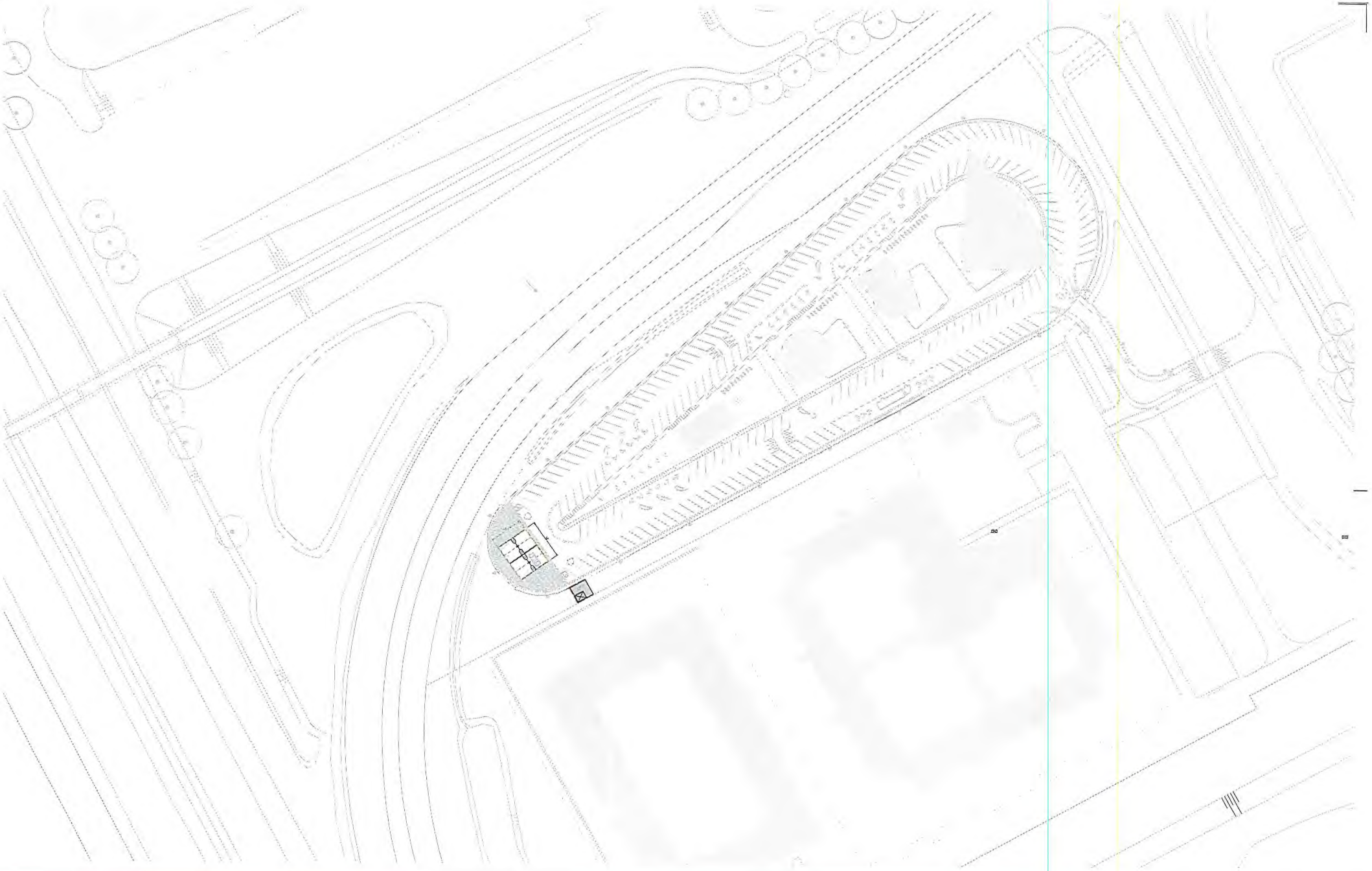
De realisatie van het snellaadstation past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. De omgevingsaspecten leveren geen belemmeringen op voor de realisatie van het snellaadstation. Daarnaast is het plan economisch uitvoerbaar en staat de initiatiefnemer in voor de kosten van de realisatie. Uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing volgt dat het voorgenomen project voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

Bijlagen

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlage 1 Bouwtekening



Gras
Straatwerk
Voetpad
Tekst

Station overkapping
Ruimte voor installaties
Toekomstige uitbreiding
Arcering huurgrens

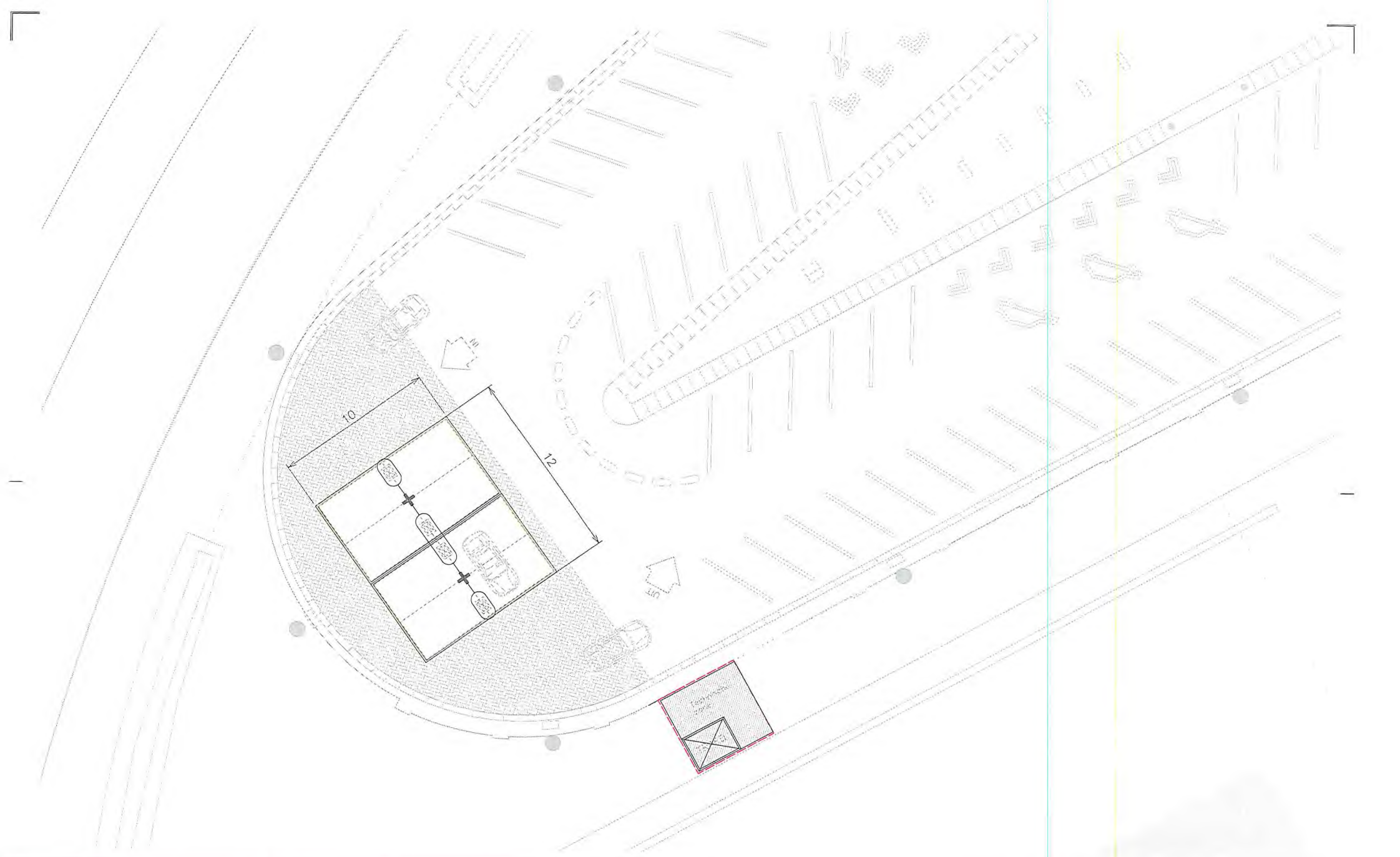
Boom
Lantaarnpaal
Verkeersbord
Tekst

Tekenaar: PJ
Versie: Concept inrichting
Rev.1: Datum / omschrijving / paraaf
Rev.2:
Rev.3:

0 1 3 6 m

Locatie: 425, Amsterdam, Foodstrip
Toevoeging: Concept inrichting
Tekening: Plattegrond
Nummer: 31.425_FP_A1_1-500
Datum: 27-11-2017
Formaat: A1
Schaal: 1:500

FASTNED



Gras
Straatwerk
Voetpad
Tekst

Station overkapping
Ruimte voor installaties
Toekomstige uitbreiding
Arcering huurgrens

Boom
Lantaarnpaal
Verkeersbord
Tekst

Tekenaar: PJ
Versie: Definitief voor vergunning
Rev.1: Datum / omschrijving / paraaf
Rev.2:
Rev.3:

0 1 3 6 m

Locatie: 425, Amsterdam, Foodstrip
Toevoeging: Definitief ontwerp
Tekening: Plattegrond
Nummer: 31.425_FP_A1_1-100
Datum: 27-11-2017
Formaat: A1
Schaal: 1:100

FASTNED

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE