

TOELICHTING

PROJECT	Wenckebachweg 144-148
STATUS	vastgesteld
PROJECTNUMMER	NL.IMRO.0437.BPWenckebach144-VA01
DATUM	vast te stellen 14 oktober 2022



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 - 744 08 38

085 - 744 08 37

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	6
	1.1 Aanleiding	6
	1.2 Ligging plangebied	6
	1.3 Geldend bestemmingsplan	7
	1.4 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	10
	2.1 Inleiding en huidig gebruik	10
	2.2 Toekomstig gebruik	10
	2.3 Stedenbouw	11
	2.4 Programma	14
	2.5 Verkeer en parkeren	16
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke beleid	26
	3.1 Rijksbeleid	26
	3.2 Provinciaal beleid	29
	3.3 Regionaal beleid	31
	3.4 Gemeentelijk beleid	33
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	42
	4.1 Archeologie en cultuurhistorie	42
	4.2 Bedrijven en milieuzonering	42
	4.3 Bezoning	47
	4.4 Bodem	48
	4.5 Duurzaamheid	49
	4.6 Externe veiligheid	51
	4.7 Geluid	57
	4.8 Kabels en leidingen	72
	4.9 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)	74
	4.10 Luchtkwaliteit	76
	4.11 Natuur	78
	4.12 Water	80
	4.13 Windhinder	84
	4.14 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	85
Hoofdstuk 5	Juridische planopzet	87
	5.1 Inleiding	87
	5.2 Verbeelding	87
	5.3 Regels	87
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	90
	6.1 Economische uitvoerbaarheid	90
	6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	90

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Wenckebachweg BV is voornemens de kavel aan de Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam-Duivendrecht te herontwikkelen. De gewenste ontwikkeling betreft maximaal 430 woningen, met in de plint maximaal 4.800 m² bruto vloeroppervlak (BVO) aan commerciële voorzieningen en een maatschappelijke functie in de vorm van een (zorg)wooncomplex van maximaal 3.500 m² BVO onder de voorwaarde dat er in totaal (commercieel en maatschappelijk) niet meer dan 8.000 m² BVO gerealiseerd kan worden.

De voorgenomen ontwikkeling is in strijd met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Met voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuw ruimtelijk regime van kracht, waarmee de gewenste woningbouw en commerciële functies planologisch mogelijk worden gemaakt en de onderwijsbestemming wordt opgeheven. In dit bestemmingsplan wordt de gewenste ontwikkeling beschreven en getoetst aan het diverse ruimtelijk beleid en de omgevingsaspecten die een rol spelen bij de transformatie van het plot van onderwijs naar wonen.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen aan de H.J.E. Wenckenbachweg 144-148, waar voorheen het oude pand van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) was gevestigd. Het plangebied ligt binnen de gemeente Ouder-Amstel en grenst aan de noordzijde aan het grondgebied van gemeente Amsterdam. Het plangebied wordt omringd door diverse kantoor- en bedrijfsfuncties. Aan de zuidkant van het gebouw loopt een groenstrook (de Slinger). De planlocatie is vlakbij de snelweg A10 gelegen en ligt tussen de metrostations Spaklerweg en Van der Madeweg.

Figuur 1.1: Luchtfoto globale ligging projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking).



Figuur 1.2: Luchtfoto plangebied globaal (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl, eigen bewerking).



figuur 1.3: Huidige situatie (bron: google maps).



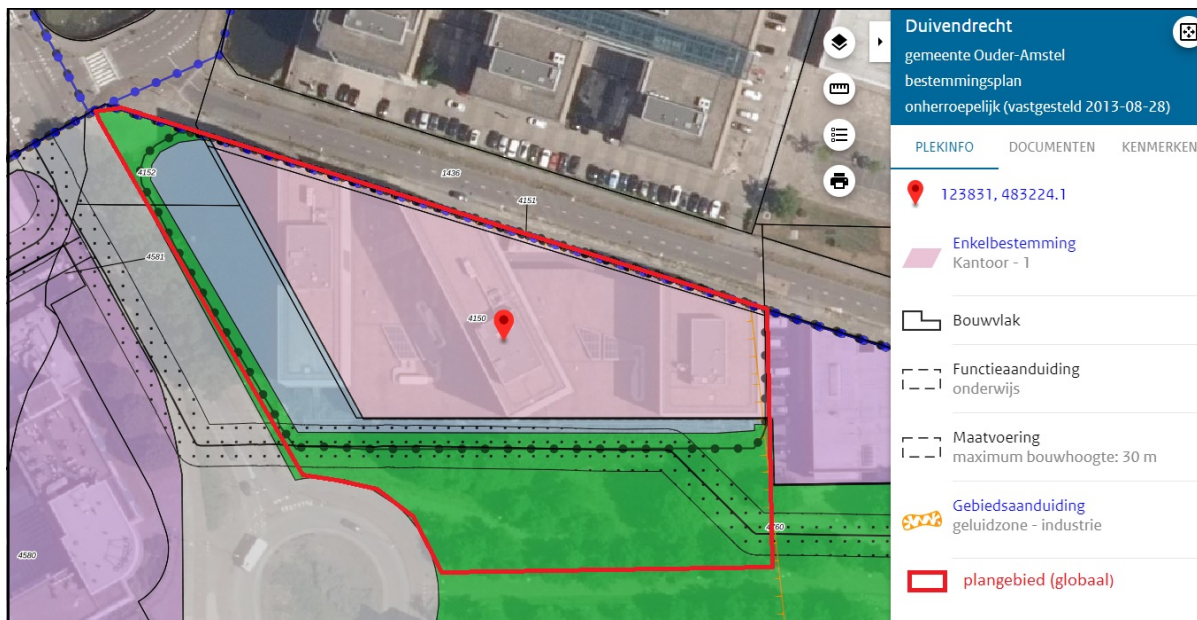
1.3 Geldend bestemmingsplan

Het geldend bestemmingsplan is het bestemmingsplan "Duivendrecht", vastgesteld op 20 juni 2013. De planlocatie heeft de volgende bestemmingen:

- bestemming 'Kantoor - 1', met de functieaanduiding 'onderwijs'.
- bestemming "Water"

- bestemming "Groen"
- dubbelbestemming "Leiding-Gas"
- gebiedsaanduiding "geluidzone- industrie".

Figuur 1.4: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl, eigen bewerking).



Toegestaan gebruik

Binnen de bestemming 'Kantoor - 1' worden de volgende functies mogelijk gemaakt: kantoren, bedrijven categorie 1 t/m 3, showrooms en verkoop auto's, boten en caravans, onderwijsvoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'onderwijs'.

De bestemmingen 'Water' en 'Groen' zijn bestemd voor water en groen met de daarbij behorende aanverwante voorzieningen.

Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' is een gasleiding aanwezig die door de dubbelbestemming beschermd wordt: hier mag in beginsel niet gebouwd worden.

Binnen de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' mogen geen nieuwe woningen of andere geluidgevoelige functies worden gebouwd, tenzij de geluidbelasting vanwege het industrieterrein 'Zone industrielawaai Amstel II' van de gevels van deze geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde. Deze geluidzone is inmiddels aangepast en ligt niet meer over het plangebied. Daarmee zijn de regels ten aanzien van industrie geluid niet meer van toepassing. Zie ook paragraaf 4.7 Geluid.

Toegestane bouw mogelijkheden

Alleen binnen de bestemming 'Kantoor - 1' mag gebouwd worden. Deze bestemming kent een bouwvlak die gelijk loopt aan het bestemmingsvlak waarbinnen de gebouwen gerealiseerd mogen worden. De maximale bouwhoogte bedraagt hier 30 meter. Daarbij geldt dat de minimale bouwhoogte 15 meter moet zijn en dat het bouwperceel niet meer dan 80% bebouwd mag worden.

Strijdigheid met bestemmingsplan

Met voorliggend plan worden woningen toegevoegd, evenals maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Deze drie functies zijn strijdig met de gebruiksfuncties die het geldende bestemmingsplan geeft. Detailhandel is nu al mogelijk, echter beperkt dit zich tot grootschalige detailhandelsvoorzieningen (GDV) en is reguliere detailhandel zoals gewenst niet mogelijk.

Qua bouwmogelijkheden wordt er afgeweken van de toegestane 30 meter: met voorliggend plan worden bouwhoogtes van 50 en 71 meter mogelijk gemaakt.

Daarnaast ligt een deel van het gewenste gebouw binnen de bestemming 'Water' waar niet gebouwd mag worden.

Omdat de voorgenomen ontwikkeling strijdig is met het bestemmingsplan, is onderhavig bestemmingsplan opgesteld om de realisatie van woningbouw, commerciële functies en maatschappelijke functies mogelijk te maken.

Naast het geldend bestemmingsplan 'Duivendrecht' zijn tevens de volgende bestemmingsplannen geldend voor de projectlocatie:

- Reparatieplan Duivendrecht, vastgesteld op 16 juni 2016;
- Parkeren Ouder-Amstel, vastgesteld op 11 oktober 2018;
- Bestemmingsplan Evenemententerreinen, terrassen e.a., vastgesteld op 31 januari 2019;
- Herziening Duivendrecht, vastgesteld op 25 mei 2022.

Het bestemmingsplan Evenementen en terrassen e.a. heeft geen betrekking op de voorgenomen ontwikkeling. De artikelen uit het Reparatieplan Duivendrecht hebben geen betrekking op de onderhavig project. De artikelen uit het bestemmingsplan 'Herziening Duivendrecht' hebben wel gevolgen voor o.a. de begripsbepalingen van huishouding en wonen en de afwijkingmogelijkheden voor kamerverhuur en B&B. Die zijn in dit bestemmingsplan overgenomen. Het bestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel' wordt besproken in paragraaf 2.5.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de planbeschrijving gegeven waarbij wordt ingegaan op het bouwplan, programma en verkeer en parkeren. In hoofdstuk 3 wordt het plan getoetst aan het beleid. Hier wordt ingegaan op het rijksbeleid, provinciaal beleid, regionaal beleid en het gemeentelijk beleid, waaronder de richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel. Hoofdstuk 4 toetst het plan aan de diverse omgevingsaspecten die een relatie hebben met deze ontwikkeling. Zowel de ruimtelijke aspecten (archeologie, water, planologie, bezonning etc.) als de milieuaspecten (milieuzonering, externe veiligheid, bodem, geluid, ecologie etc.) komen in dit hoofdstuk aan bod.

Hoofdstuk 5 geeft de juridische planopzet weer. In hoofdstuk 6 wordt uiteindelijk een conclusie gegeven over de planologische haalbaarheid van het plan en de eventuele nadere onderzoeken die nog opgepakt moeten worden.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding en huidig gebruik

De omgeving van het plangebied is in ontwikkeling. Ouder-Amstel zet de aankomende jaren in op de woningbehoefte en gaat meer woningen realiseren om hieraan te voldoen. Een van deze gebieden is het Amstel Business Park Zuid, waarin Ouder-Amstel woningbouw wil realiseren. Tevens is direct ten noorden van het plangebied de Weespertrekvaartbuurt aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw om in te spelen op de urgente woningbehoefte van Amsterdam. Het voornemen is om Amstel Business Park Zuid te transformeren tot een hoogstedelijk woon- en werkmilieu: Werkstad OverAmstel. Hierbij wordt aangesloten bij de koers die is ingezet in het Amsterdamse deel, de Weespertrekvaartbuurt. Deze buurt transformeert naar een woongebied met ruimte voor voorzieningen en kleinschalig werken, in hoogte aflopend naar de Weespertrekvaart. Het aandeel kantoren zal hier op termijn afnemen. De beoogde ontwikkeling sluit goed aan op dit toekomstige gemengde woon- en werkgebied. Het is de eerste ontwikkeling in het gebied ten noorden van de A10, dat binnen de gemeente Ouder-Amstel valt. Met de overige beoogde ontwikkelingen kan hier een hoogstedelijk woonmilieu ontstaan met ruimte voor voorzieningen.

Het huidige gebouw is onderdeel van een groep kantoorpanden 'De Kroon'. De in totaal vier kantoorpanden zijn rond 1999 - 2001 opgeleverd. Een van deze kantoorpanden betreft het plangebied, welke lange tijd in gebruik is geweest door de Hogeschool van Amsterdam. Het gebouw staat nu een aantal jaar leeg. Het gebouw heeft een totale oppervlakte van 20.910 m² BVO (waarvan 4.000 m² ondergrondse parkeerkelder). Het gebouw is leeg komen te staan na vertrek van de Hogeschool van Amsterdam en wordt op dit moment met leegstandscontracten aan kleine bedrijven verhuurd. Het huidige gebouw voldoet niet meer aan de taakstelling. De ideale kans is ontstaan om middels een herontwikkeling op deze locatie een mooie mix aan voorzieningen en functies te maken.

2.2 Toekomstig gebruik

De huidige opstallen worden gesloopt en het perceel wordt getransformeerd naar een volledig nieuw gebouw genaamd 'The Dialogue'. The Dialogue is ontworpen door Cruz y Ortiz architecten en behelst in totaal 40.500 m² bruto vloeroppervlak. Er worden 430 woningen gerealiseerd in sociaal, midden en hoog segment. Het toekomstig gebruik is gericht op verschillende doelgroepen in de samenleving. Daarnaast wordt een zorgfunctie en een commerciële plint gerealiseerd. De commerciële invulling biedt ruimte aan horeca, kantoor, creatieve bedrijven en kleinschalige detailhandel. De commerciële invulling is gericht op de toekomstige bewoners van het plangebied en de directe omgeving. Daarmee is The Dialogue een van de eerste woningbouwontwikkelingen in dit gebied voor de gemeente Ouder-Amstel. Het gebied kenmerkt zich voornamelijk door de mono functie bedrijvigheid. Om het gebied levendig te maken is er een menging gewenst zoals bekend in een stedelijk woongebied. Tevens wordt een zorgfunctie gerealiseerd. De zorg wordt ingevuld door het "Gastenhuis", een woonvoorziening met 42 appartementen voor mensen met dementie en een zorggechtpaarwoning. Onder het gebouw wordt een parkeerkelder (niet openbaar) gerealiseerd voor auto's. Daarnaast wordt een inpandige fietsenparkeerplaats gerealiseerd. In paragraaf 2.4 wordt het volledige programma nader toegelicht.

Het gebouw wordt ontworpen volgens de BENG-normen en er wordt gestreeft naar een energieneutraal gebouw, met onder meer een wko-installatie, zonnepanelen en groen op de daken en directe omgeving. Deze transformatie levert een nieuwe impuls en kan van toegevoegde waarde zijn voor de kern Duivendrecht.

2.3 Stedenbouw

Het ontwerpteam (van de ontwikkelende partij) heeft de volgende ambities gesteld:

- Ruimtelijk en programmatisch: een duurzaam hoogstedelijk woongebied vormgegeven als community.
- Bereikbaarheid: zorg voor een goede aansluiting op de directe omgeving en de stad.
- Openbare ruimte: een aantrekkelijke openbare ruimte voor een attractief leefmilieu.
- Een dynamisch stuk stad waar zowel gewoond als gewerkt wordt.
- Een community met woon- en werkzone.

Figuur 2.1: Impressie ligging nieuwbouw 'Dialogue' in omgeving (bron: Sant en Co.).



Dit heeft geleid tot een verbindend woongebouw met aantrekkelijke gemeenschappelijke ruimtes. Er komen uitnodigende plekken binnen en buiten het gebouw waar bewoners en omgeving elkaar kunnen ontmoeten, werken en ontspannen. Zo ontstaat een verbindend gebouw dat interactie faciliteert en stimuleert. Aantrekkelijk en gastvrij, waar mensen prettig wonen én graag verblijven. Het gebouw zal een aantrekkingskracht hebben op de omgeving om elkaar te gaan ontmoeten en een verbindende factor zijn tussen Duivendrecht en Amsterdam.

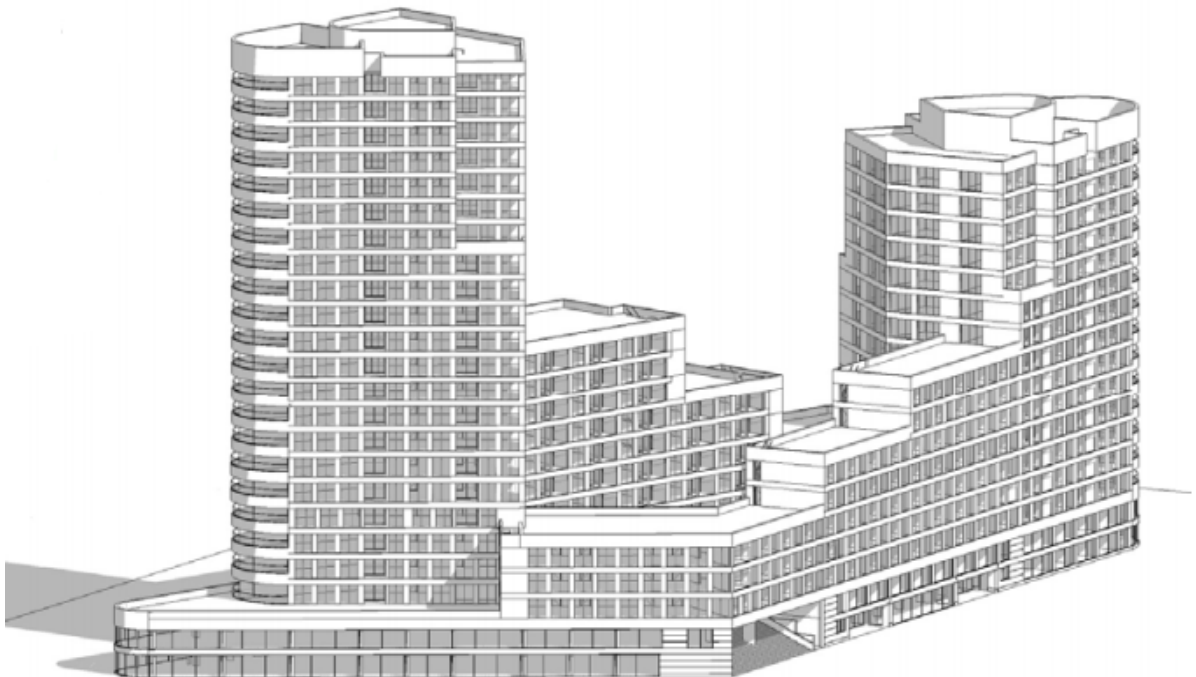
Figuur 2.2: Sfeerimpressie toekomstige situatie, perspectief vanuit zuidwestelijke richting (bron: Cruz y Ortiz Arquitectos, 30 september 2020).



Bouwplan

Het nieuwe gebouw zal uit twee torens aan de uiteinden bestaan, één toren van 71 meter en één toren van 50 meter (exclusief de installaties). De tussenliggende delen zullen bestaan uit 35, 29, 26, 23, 17 en 8 meter om een dynamisch effect te creëren.

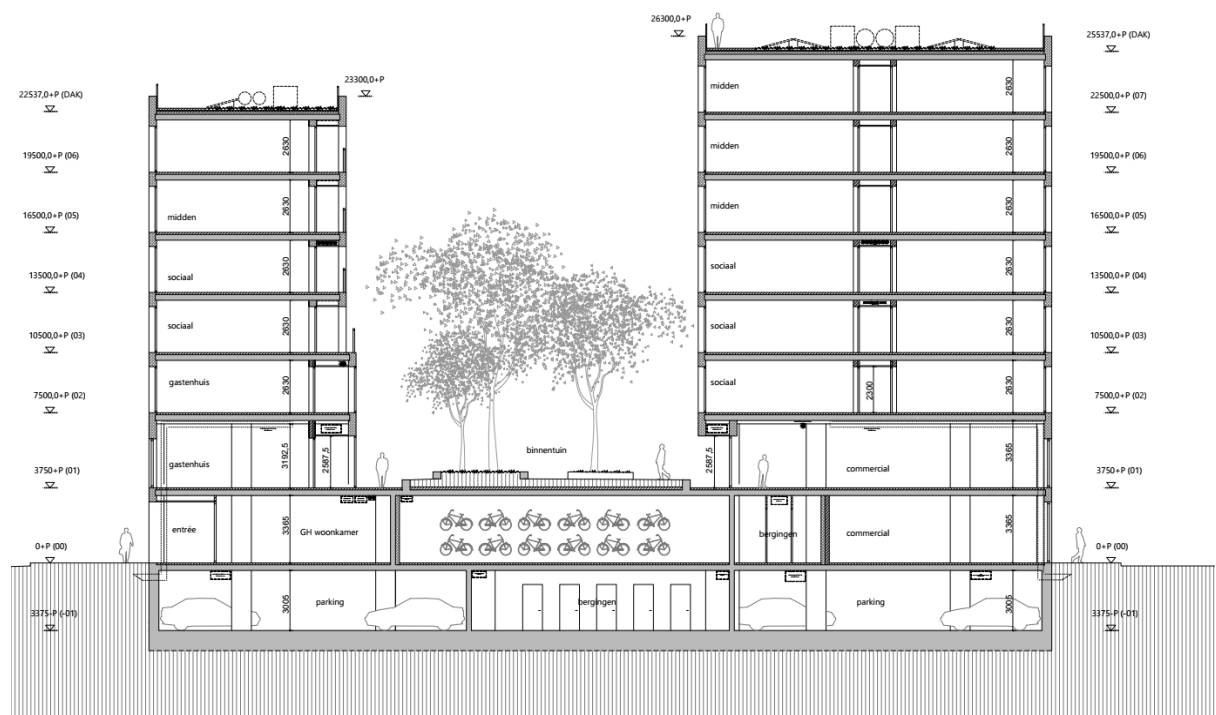
Figuur 2.3: impressie gebouw Dialogue (bron: Cryz y Ortiz)



Onder het gebouw wordt een parkeerkelder voor de auto's gerealiseerd. Tevens zal in deze kelder een groot aantal bergingen te vinden zijn en wordt daar de WKO-ruimte gefaciliteerd. De ingang van de parkeergarage komt aan de oostzijde van het gebouw aan de Wenkebachweg. Op de begane grond is ruimte voor de fietsparkeerplaatsen en zijn de

commerciële en maatschappelijke voorzieningen (het Gastenhuis) terug te vinden. De fietsparkeerplekken zijn via twee ingangen te bereiken, namelijk aan de oostzijde van de Wenckebachweg en aan de westzijde van de Slinger (groenstrook). Er wordt een binnentuin gerealiseerd boven op deze begane grondlaag. De binnentuin ligt daarmee ongeveer 4 meter hoger dan het maaiveld. De ruimtes die deze binnentuin omgeven betreft ook ruimtes die toebehoren aan het Gastenhuis en diverse commerciële functies. Alle ruimtes boven deze 'plint' van twee bouwlagen (boven maaiveld, de kelder niet meegerekend) zullen bestaan uit woningen en nog één bouwlaag voor het Gastenhuis. De parkeergarage en de fietsenkelder zijn enkel toegankelijk voor de gebruikers, bewoners en bezoekers van het pand. Dit geldt ook voor de binnentuin. De bergingen voor de woningen bevinden zich zowel in de parkeerkelder als in de begane grondlaag bij de fietsenstalling.

Figuur 2.4: doorsnede gebouw met parkeerkelder, fietsenstalling en binnentuin (bron: Cruz y Ortiz)



Groene verbinding

Het plan biedt een prettig leef- en verblijfsklimaat. Tussen de torens ligt een semi-openbaar toegankelijk groene binnentuin. Twee royale openingen in de plint van het gebouw leidt naar deze half verhoogde gemeenschappelijke tuin. Een brede trap nodigt uit om van buiten naar binnen te komen. Het gebouw verbindt zich daarnaast met het openbare groen in de omgeving. Aan de zuidzijde van het gebouw wordt een park gecreëerd welke vanuit het binnenplein verbonden wordt door een brede trap, wat, beide kanten op, uitnodigend werkt.

Figuur 2.5: Sfeer impressie aanzicht nieuwbouw (bron: Cruz y Ortiz)



Waterberging

Speciale aandacht gaat uit naar het extra waterbergend vermogen binnen het gebouw: er wordt een waterbufferend daklandschap gerealiseerd met retentie daken. Ook wordt een binnentuin gerealiseerd met gelaagd groen en met daaronder waterbufferende elementen. Daarnaast wordt onderzocht of in de kelder eveneens ruimte gereserveerd dient te worden voor waterberging, als het op de daken en binnentuin niet toereikend is. Om het gebouw te realiseren moet het bestaande water aan de zuidwest kant gedempt worden. Dit water wordt binnen het plangebied in het aansluitende park teruggebracht. In dit park kan worden gerecreëerd. In paragraaf 4.12 Water wordt hier verder op ingezoomd.

2.4 Programma

Het programma dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is een nieuw woongebouw dat uit maximaal 430 woningen bestaat, een maatschappelijke functie in de vorm van een Gastenhuis, diverse commerciële voorzieningen en een parkeerkelder. Hier wordt nu verder op ingegaan.

Woningbouw

In totaal kunnen op basis van dit bestemmingsplan maximaal 430 woningen worden gerealiseerd. Over het totaal worden 123 sociale huurwoningen, 197 middeldure huurwoningen en 110 vrijesector woningen gerealiseerd. De groottes zullen voor elk segment (sociaal, midden en vrije sector) variëren tussen de 38 m² en 76 m², waarbij de richtlijnen van Werkstad OverAmstel zo nauwkeurig mogelijk worden aangehouden.

Commerciële en maatschappelijke functies

De totale oppervlakte aan commerciële en maatschappelijke functies bedraagt maximaal 8.000 m² aan bruto vloeroppervlakte (BVO), exclusief bergingen. Dit maximum is in de regels vastgelegd (artikel 3.3.1). Er wordt onderscheidt gemaakt tussen de maatschappelijke functie en de overige commerciële functies.

Maatschappelijk

Er is ruimte voor de realisatie van een maatschappelijke functie in de vorm van een Gastenhuis: zorghuisvesting voor demente ouderen met een zorgindicatie (42 zorgeenheden)

en zorggechtpaar woning). Uitgangspunt is dat dit minimaal 3.200 m² BVO en maximaal 3.500 m² BVO betreft. Dit is ook zo vastgelegd in de regels van dit bestemmingsplan (zie artikel 3.3.1). Het Gastenhuis, in de regels aangeduid als (zorg)wooncomplex, is een kleinschalige zorgformule voor mensen met dementie. De aanpak is lokaal. Zorg dicht om de mensen heen georganiseerd. Zorg aan huis, dagactiviteiten en wonen in het Gastenhuis zijn één geheel. Het Gastenhuis wordt geleid door een zorggechtpaar dat permanent op deze locatie zal verblijven in een aparte (bedrijfs)woning. Bij dit (zorg)wooncomplex zijn ook ondergeschikte (para)medische functies mogelijk, ter ondersteuning van de bewoners van het Gastenhuis. Daarnaast zijn diverse gezamenlijke ruimtes aanwezig zoals de grootkeuken, sociëteit, woonkamer, verzorgingsruimte, etcetera.

Commercieel

De commerciële functies hebben een oppervlakte van minimaal 4.500 m² en maximaal 4.800 m² BVO en zijn enkel toegestaan in de eerste twee bouwlagen (boven maaiveld). Ook dit is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan (zie artikel 3.3.1). Deze commerciële 'plint' is bedoeld voor een mix aan bedrijven, horeca, detailhandel, kantoren, creatieve bedrijven en ateliers. Het aantal vierkante meter voor detailhandel is maximaal 800 m² (waarvan maximaal 500 m² voor een kleinschalige (grab&go)supermarkt en maximaal 300 m² per vestiging voor overige detailhandel) en het aantal vierkante meters voor de horecavoorzieningen is maximaal 750 m² (met een maximum van 200 m² per vestiging). Ten aanzien van de horeca 4 functie (restaurant) wordt een maximum van één vestiging gesteld. Dit geldt ook voor de horeca 2 functie (snackbar, cafetaria). Daarnaast wordt horeca 1 toegestaan, waar onder andere een lunchroom, juicebar, croissanterie en koffie/theehuis onder vallen. De voorzieningen die hier komen, zijn grotendeels bedoeld voor de toekomstige bewoners van het project. Te denken valt aan een koffiebar, restaurant, grab&go en allerlei soorten bedrijven. Een lichte horecafunctie in de vorm van een lunchroom, koffiebar of grand café/restaurant (een horeca-1 en/of een horeca-4 functie), met ondergeschikte detailhandel en ruimte voor (flex)werkplekken, is passend in de omgeving. Hiermee wordt ingespeeld op de trend van groeiende grensvervaging tussen horeca, detailhandel en andere branches ('blurring'). De functie sluit aan bij het gebruik van de locatie als woonlocatie en voegt voorzieningen toe voor de bewoners en de directe omgeving. Het initiatief draagt daarom bij aan de leefbaarheid van de wijk.

Los van het aantal vierkante meters maatschappelijk en commercieel, kan het totaal aan niet-woonfuncties dus nooit meer dan 8.000 m² BVO bedragen. In onderstaande tabel wordt het (maximale) programma verduidelijkt.

Figuur 2.6: Programma totaal.

Functie	aantal
Woningen	
<i>Koopappartementen</i>	110
<i>Sociale huur appartementen</i>	123
<i>Middelhuur appartementen</i>	197
Totaal maximum	430
Commercieel en maatschappelijk maximaal	Max 8.000 m²
Maatschappelijk (Gastenhuis)	min 3.200 – max 3.500 m ²
Commercieel	min 4.500 – max 4.800 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Detailhandel</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Waarvan supermarkt maximaal 500 m² per vestiging</i> ○ <i>Overige detailhandel maximaal 300 m² per vestiging</i> 	Max 800 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Horeca 1, 2 en 4</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Maximaal 200 m² per vestiging</i> ○ <i>Maximaal 1 vestiging voor horeca 2 (cafeteria) en maximaal 1 vestiging voor horeca 4 (restaurant)</i> 	Max 750 m ²
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Bedrijven categorie 1 en 2</i> 	Resterende m ²
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Creatieve bedrijvigheid</i> 	Resterende m ²
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kantoren</i> 	Resterende m ²
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Commerciële dienstverlening</i> 	Resterende m ²

2.5 Verkeer en parkeren

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

2.5.1 Verkeer

Het voorliggende plan heeft invloed op de verkeersgeneratie. De gemeente Amsterdam heeft in januari 2022 met behulp van haar verkeersmodel VMA 4.0 de verkeersgeneratie en gevolgen van het project voor de verkeersafwikkeling in de omgeving onderzocht. Dit rapport is als bijlage 1 terug te vinden. Er is gebruik gemaakt van het Amsterdamse model, aangezien de planlocatie grenst aan de gronden van gemeente Amsterdam. Hierdoor kan een goede en integrale afweging gemaakt worden met betrekking tot de effecten van het verkeer.

Uitgangspunten

Het verkeersmodel bepaalt aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen, inwoners, onderwijsplaatsen en andere kenmerken per gebied de verkeersgeneratie.

Appartementen

Het verkeersmodel rekent met inwoners. Het aantal appartementen moet daarom worden vermenigvuldigd met het aantal inwoners per huishouden. In de onderstaande tabel is het maximaal aantal bewoners bepaald.

Figuur 2.7 Bepaling aantal inwoners (bron: Amvast)

Type woning	Aantal	max aantal bewoners per woning	Totaal
Koopwoningen < 50 m ²	14	1	14
Koopwoningen > 50 - < 70 m ²	28	1,5	42
Koopwoningen > 70 m ²	68	2	136
Sociale woningen < 50 m ²	48	1	48
Sociale woningen > 50 - < 70 m ²	56	1,5	84
Sociale woningen > 70 m ²	19	2	38
ARCF < 50 m ²	84	1	84
ARCF > 50 - < 70 m ²	64	1,5	96
ARCF > 70 m ²	49	2	98
TOTAAL	430		640

In het plan wordt dus gerekend met 640 inwoners.

Zorgeenheden

Het betreft eenheden voor demente ouderen. Deze zullen niet zelfstandig deelnemen in het verkeer. Voor deze eenheden zijn 10 arbeidsplaatsen opgenomen.

Commercieel programma

Uitgangspunt is worst-case. Dit betekent maximaal commercieel programma (4.800 m²) en maximaal horeca/detailhandel, want die categorie genereert het meeste verkeer. Dit betekent 1.550 m² horeca/detailhandel. Alle resterende vierkante meters (4.800-1.550 = 3.250 m²) worden geschaard in de categorie kantoren, omdat die ook een hoge verkeersgeneratie telt.

Het aantal parkeerplaatsen drukt de verkeersgeneratie voor de auto. In de uitkomsten van het verkeersmodel zal hier rekening mee worden gehouden dat er niet meer verplaatsingen in de spitsen zijn dan dat er parkeerplaatsen zijn.

Het verkeersmodel bepaalt aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen, inwoners, onderwijsplaatsen en andere kenmerken per gebied de verkeersgeneratie. In de onderstaande tabel is de verkeersgeneratie voor het studiegebied weergegeven voor de verschillende varianten. De tabel bevat het aantal vertrekkende als aankomende autoritten voor ochtendspits (OS), avondspits (AS) en etmaal (ETM).

Figuur 2.8: Aankomende en vertrekkende autoritten (bron: gemeente Amsterdam, januari 2022).

	2022_referentie			2032_Autonoom			2032_Plan			Vershil
	OS	AS	ETM	OS	AS	ETM	OS	AS	ETM	ETM
Vertrekkend	27	179	553	27	175	535	80	128*	633	+98
Aankomend	196	42		192	41		95	111		

*Het aantal vertrekken in de avondspits is ongeveer gemaximaliseerd op het aantal parkeerplaatsen. Dit betekent dat alle parkeerplaatsen voor de spits bezet waren en dus een worst-case scenario.

In de bovenstaande tabel is te zien dat in de autonome situatie (op basis van de huidige theoretische functie als schoolgebouw) het autoverkeer vooral aankomt in ochtendspits en vertrekt in de avondspits. Dit is logisch gezien de onderwijsfunctie, waarbij leraren en studenten vooral in de ochtendspits komen en in de avondspits vertrekken. In de plansituatie is er een beter evenwicht door de realisatie van zowel woningen als arbeidsplaatsen. Inwoners vertrekken voornamelijk in de ochtendspits en komen 's middags weer thuis, terwijl werknemers in de ochtendspits komen en in de avondspits weer vertrekken. In bovenstaande tabel is ook te zien dat het planeffect gering is, namelijk een verschil van minder dan 100 vertrekkende autoritten per etmaal (633 straks ten opzichte van 535 in de autonome situatie). In de spitsen is er op sommige richtingen zelfs een afname te zien.

Modal split

De modal split is de verdeling tussen de vervoersmiddelen van de verplaatsingen uit een bepaald gebied. De modal split wijzigt aanzienlijk ten opzichte van de huidige en autonome situatie. Door de vele studenten in de autonome situatie is het percentage openbaar vervoer en fiets in deze situaties zeer hoog. Omdat er geen studenten meer zijn in de plansituatie (en het totaal aantal verplaatsingen lager ligt) stijgt het aandeel auto in de planvariant. Het aandeel blijft echter beperkt, mede door het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Effecten op het netwerk

In de onderstaande tabel zijn de intensiteiten per variant weergegeven. Daarnaast zijn ook de absolute verschillen en percentuele verschillen tussen autonoom en plan weergegeven.

Figuur 2.9: Overzicht van intensiteiten per variant per doorsnede in mvt/uur (afgerond op 10-tallen), (bron: Goudappel).

#	Omschrijving	2022_referentie	2032_autonoom	2032_plan	Verskil met/zonder plan (abs)	Verskil met/zonder plan (%)
A	Wenckebachweg zijtak	3.650	3.520	3.680	160	5%
B	Wenckebachweg zuid	8.290	10.640	10.760	120	1%
C	Toerit A10	12.760	12.730	12.730	0	0%
	Afrit A10	7.060	7.830	7.820	-10	0%
D	Toerit A10	7.670	8.380	8.370	-10	0%
	Afrit A10	11.380	11.340	11.370	30	0%
E	Wenckebachweg Noord	3.870	3.690	3.690	0	0%

In deze tabel komt duidelijk naar voren dat de effecten van het plan ten opzichte van de autonome situatie minimaal zijn. Op de wegen in de buurt van het plangebied is het verschil nog wel enkele tientallen motorvoertuigbewegingen per etmaal, maar als snel zijn de effecten niet meer terug te vinden. Percentueel gezien zijn de veranderingen ten opzichte van de autonome situatie in 2032 verwaarloosbaar.

Kruispuntbelastingen

Door het extra verkeer van en naar het plangebied neemt de belasting op de kruispunten richting de A10 toe. Veel van deze kruispunten zijn al op maximale capaciteit, maar vallen volgens het model nog binnen de normen. Door het geringe planeffect is dit niet de oorzaak van de hoge belastingen, maar is dat toe te schrijven aan de groei van het verkeer door alle ontwikkelingen in en rondom het gebied.

2.5.2 Parkeren

2.5.2.1 Uitgangspunten

Het voorzien in voldoende parkeerplaatsen is noodzakelijk voor het goed functioneren van het plangebied en voorkomt overlast voor de omgeving. De gemeente Ouder-Amstel heeft in 2018 bestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel' vastgesteld. Het betreft een paraplubestemmingsplan waarmee alle in Ouder-Amstel geldende bestemmingsplannen worden aangevuld met parkeernormen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op en vastgelegd in de "Nota parkeernormen Ouder-Amstel" (2018) waarnaar in het paraplu-bestemmingsplan wordt verwezen. In 2019 heeft de gemeente voor het gebied 'Werkstad Overamstel' een apart visiedocument 'Werkstad Overamstel, richtlijnen voor ontwikkeling' (2019) opgesteld waarin afgeweken wordt van de hierboven genoemde parkeernormen. Hieronder worden de diverse beleidsstukken kort toegelicht.

Nota 'Nota Parkeernormen Ouder Amstel' (juni 2018)

In juni 2018 is de Nota parkeernormen vastgesteld door gemeente Ouder-Amstel. In de parkeernota worden de CROW kencijfers toegepast.

Paraplu-Bestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel' (oktober 2018)

Binnen het paraplu bestemmingsplan parkeren voor de gemeente Ouder-Amstel wordt gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing naar de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de 'Nota Parkeernormen Ouder Amstel'. Deze uitgave toetst ontwikkelingen naar aard en omvang van de nieuwe functie, verstedelijkingsgraad van de betreffende gemeente en locatie binnen de gemeente.

Visiedocument 'Werkstad Overamstel, richtlijnen voor ontwikkeling' (2019)

In het Ruimtelijk beleid van de gemeente is de ambitie vastgesteld om het ABPZ te transformeren van klassiek bedrijventerrein naar gemengd stedelijk gebied: Werkstad OverAmstel. Daarbij is plaats voor intensivering van ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere kwaliteit en meer menging met andere functies. De richtlijnen zijn geen regels, maar principes en uitdagingen. De afzonderlijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van Werkstad OverAmstel als geheel. Gelet op de transformatie die in dit gebied gaat plaatsvinden zijn de parkeernormen uit de Nota parkeernormen herzien en in de visie 'Werkstad Overamstel' daarom naar beneden aangescherpt. Ten noorden van de A10 is de parkeernorm 1 parkeerplaats per 250 m² bvo werken of maximaal 0,5 parkeerplaats per woning. Minder parkeerplaatsen mag indien goed onderbouwd, het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd. Daarnaast is er voor de deelprojecten binnen de werkstad een specifieke Leidraad mobiliteit opgesteld die onderdeel uitmaakt van de anterieure overeenkomst die tussen initiatiefnemer en gemeente is gesloten.

2.5.2.2 Voorwaardelijke verplichting

In de regels van het bestemmingsplan is een specifieke parkeerregeling opgenomen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de normen uit de Nota parkeren en de normen uit de richtlijnen en de Leidraad mobiliteit. Voor de woningen geldt dat de parkeernorm minimaal 0,1 en maximaal 0,3 parkeerplaats per woning is, conform de richtlijn en het onderzoek van Goudappel (zie paragraaf 2.5.2.3). Voor werken (de bedrijfsfuncties) die verder dan 400 meter vanaf een OV-knooppunt liggen (wat voor onderhavige locatie het geval is) geldt hier op basis van de leidraad de norm van 1 op 125 m² aangehouden moet worden. Voor de commerciële voorzieningen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn specifieke maatwerknormen opgesteld (zie paragraaf 2.5.2.3). Voor de overige functies die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, wordt aangesloten bij de normen uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning. Indien deze publicatie gedurende de planperiode dat dit bestemmingsplan geldt wordt gewijzigd, wordt rekening gehouden met deze wijziging. Ook bestaat de mogelijkheid om, gemotiveerd, af te wijken van de standaard parkeernorm en daarmee alsnog te voldoen in de parkeerbehoefte.

Deze gedeeltelijk dynamische voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren is terug te vinden in de regels onder artikel 3.7.

Naast deze parkeerverwijzing moet het wel mogelijk zijn om, afhankelijk van het in te dienen plan, de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Met andere woorden: parkeerplaatsen moeten wel mogelijk zijn binnen de gekozen bestemming en bouwmogelijkheden die in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan verankerd zijn. In voorliggend bestemmingsplan is de gekozen bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming worden parkeerplaatsen, zowel in kelders als in de verdiepingen planologisch mogelijk gemaakt.

2.5.2.3 Concreet bouwplan

Voorliggend bestemmingsplan maakt het mogelijk om maximaal 430 woningen te realiseren en een bepaald programma maatschappelijk (Gastenhuis met 42 zorgeenheden en een zorgechtpaar woning) en een commercieel programma (maximaal 4.800 m²). Initiatiefnemer heeft het concrete voornemen om 430 woningen in een gedifferentieerd programma, een Gastenhuis, maatschappelijke voorzieningen, bedrijfsruimte en horeca te realiseren. Om de uitvoerbaarheid hiervan te toetsen, is door Goudappel in oktober 2022 dit concrete voornemen getoetst aan het parkeerbeleid. Hierbij is een duurzaam mobiliteitsplan ontwikkeld om per specifieke functiegroep binnen dit concrete voornemen een parkeernorm toe te kennen. Deze rapportage is als bijlage 2 terug te vinden. De resultaten worden hier besproken. In de rapportage wordt voor het specifieke bouwplan per functie en per woningcategorie de specifieke parkeernorm toegelicht en uitgebreid gemotiveerd.

Allereerst wordt in de rapportage inzichtelijk gemaakt dat er volop kansen liggen voor duurzame mobiliteit voor het concrete project:

- De metrohaltes Spaklerweg, Van der Madeweg en Overamstel liggen op loopafstand, zodat de combinatie lopen en openbaar vervoer erg krachtig kan werken.
- Naar verwachting zal de gemeente in de toekomst een buslijn door het gebied aanleggen.
- De binnenstad van Amsterdam ligt binnen 5 kilometer, wat prima past bij de reikwijdte van fietsen en e-bikes. Ook zijn op fietsafstand meerdere NS (Intercity)-stations te bereiken.
- Deelauto's kunnen een volwaardig alternatief worden voor de traditionele auto. Juist vanwege de goede fietsen openbaar vervoer verbindingen is een auto minder noodzakelijk en kostbaar. De deelauto is geschikt voor die ritten die per fiets of openbaar vervoer minder aantrekkelijk zijn.
- Het gebouw heeft een eigen interne fietsenstalling in de garage. Tevens kunnen de bewoners hun fiets nog in de inpandige berging in de kelder zetten.
- Laadpalen voor elektrisch opladen worden ook gerealiseerd wat leidt tot het verduurzamen van de automobilititeit.
- Tot slot liggen kansen in het voorkomen van mobiliteit door wijkvoorzieningen: binnen het eigen plangebied worden horeca- en detailhandelsvoorzieningen aangeboden. Deze voorzieningen zullen met name voor de omgeving interessant zijn (en zullen daarom vooral voetgangers en fietsers aantrekken). Met de fiets kunnen meerdere winkelconcentraties in en rond Amsterdam bereikt worden. Door de nabijheid van de voorzieningen is het minder noodzakelijk om met de auto deze verplaatsingen af te leggen.

Mede op basis van bovenstaande mobiliteitskansen zijn door Goudappel op basis van de uitgangspunten voor elke specifieke functie parkeernormen bepaald.

Sociale huur

Woningbouwcorporatie Lieven de Key neemt geen parkeerplaatsen af voor bewoners van de sociale huurappartementen. In andere referentieprojecten worden er ook geen parkeerplekken in gebruik genomen. Om te voorkomen dat in de omgeving overlast ontstaat in de openbare ruimte, geldt dat de bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in Ouder-Amstel en Amsterdam.

De alternatieven voor het eigen autobezit zijn:

- 5 deelauto's;
- fietsen (bijvoorbeeld: het Rembrandtplein ligt op 15 minuten fietsen);
- metrostation Spaklerweg (850 meter = 10 minuten lopen ? 2 minuten fietsen);
- OV knooppunt Amsterdam Amstel (6 minuten fietsen).

Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement op eigen terrein. Uit onderzoek blijkt dat een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per

appartement in stedelijke gebieden ruim voldoende is.

Middeldure huur

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 per appartement. ARCF (Amvest Residential Core Fund) neemt 46 parkeerplaatsen af voor bewoners. Dit komt neer op een parkeernorm van 0,23 parkeerplaats per appartement en is gebaseerd op andere projecten in en om het plangebied. ARCF heeft geen behoefte aan meer parkeerplaatsen en ziet in andere projecten met een hogere parkeernorm dat deze parkeerplaatsen ongebruikt blijven. Bewoners van de middeldure huurappartementen komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Bewoners kunnen gebruik maken van de deelauto's, de fiets en het openbaar vervoer. Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement.

Koopappartementen

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 per appartement. In voorliggend project wordt 0,25 tot maximaal 0,3 parkeerplaats per appartement aangehouden voor de koopappartementen. Gezien de locatie is de verwachting dat voor dit type appartement meer gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit en de fiets. Bewoners kunnen verder gebruik maken van het openbaar vervoer. Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement.

Zorgeenheden

De zorginstelling neemt in de parkeergarage 3 parkeerplaatsen af voor personeel. De overige medewerkers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Het Gastenhuis is overal in Nederland te vinden en zij nemen altijd 3 parkeerplekken in gebruik, dat voldoende blijkt.

Voor bezoekers wordt aangesloten bij het parkeerkencijfer voor een 'verpleeg- en verzorgingstehuis' uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkencijfer, omdat veel bestemmingen in de regio Amsterdam op acceptabele fietsafstand liggen. Het metrostation Spaklerweg ligt bovendien in de nabijheid van de projectontwikkeling (10 minuten lopen). De parkeernorm voor bezoekers is: 0,3 parkeerplaatsen per zorgeenheid.

Detailhandel en supermarkt

Dit zijn basisvoorzieningen voor de bewoners, maar zijn geen concurrentie met de kernwinkelgebieden in de gemeente Ouder-Amstel. Er zal mogelijk een grab to go micromarkt worden gerealiseerd, waar geen grote boodschappen gedaan worden. In verband met het beperkte assortiment en buurtfunctie wordt geen grote verkeersaantrekkende werking verwacht. Werknemers voor de detailhandel en supermarkt komen niet in aanmerking voor een gebruiksrecht van de parkeergarage of een parkeervergunning in de openbare ruimte. Voor de detailhandel en supermarkt wordt aangesloten bij de parkeerkencijfer uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren':

- detailhandel = 'buurtcentrum';
- supermarkt = 'buurtsupermarkt'.

Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkencijfer, omdat veel bestemmingen in de omgeving op loop- en fietsafstand liggen (onder meer Werkstad OverAmstel en het Bajeskwartier). Voor de stedelijkheidsgraad wordt aangesloten bij 'zeer sterk stedelijk' vanwege de verstedelijkingsopgave die in Werkstad OverAmstel en Bajeskwartier gaat plaatsvinden. Hierdoor neemt de stedelijkheidsgraad toe van 'sterk stedelijk' naar 'zeer sterk stedelijk'. De parkeernorm voor buurtsupermarkt is op basis van de CROW is minimaal 1, waarvan 89% uit bezoekers bestaat. De parkeernorm voor buurtcentrum is hier 1,8, waarvan 72% uit bezoekers bestaat. Dit leidt tot een parkeernorm voor bezoekers van:

- detailhandel: 1,30 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- supermarkt: 0,89 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Horeca

De horeca heeft een volgende invulling:

- horeca 1 en 2 (3 van de 4 units);
- horeca 4 (1 van de 4 units): een restaurant wordt mogelijk gemaakt.

In de horeca is categorie 1, 2 en 4 een optie. Onder categorie 1 en 2 valt bijvoorbeeld een lunchroom, koffie/theehuis en cafetaria. Categorie 4 betreft een restaurant of grand-café. De verwachting is dat deze horeca met name gebruikt zal worden door omwonenden en werknemers in Werkstad Overamstel, welke te voet of met de fiets de horecagelegenheid bezoeken. Bovendien geldt betaald parkeren in de parkeergarage, waardoor er een financiële prikkel is om een alternatief voor de auto te gebruiken. De autoparkeerbehoefte is daarom naar verwachting laag (het betreft een buurtfunctie).

Voor de horeca wordt voor 50% aangesloten bij de parkeerkcijfer uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren': café/bar/cafetaria (horeca 1 en 2) en restaurant (horeca 4). Deze rekenwijze is ook gehanteerd voor het nabijgelegen Bajeskwartier.

Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkcijfer, omdat veel bestemmingen in de omgeving op loop- en fietsafstand liggen (onder meer Werkstad OverAmstel en het Bajeskwartier).

Voor de stedelijkheidsgraad wordt aangesloten bij 'zeer sterk stedelijk' vanwege de verstedelijkingsopgave die in Werkstad OverAmstel en Bajeskwartier gaat plaatsvinden. Hierdoor neemt de stedelijkheidsgraad toe van 'sterk stedelijk' naar 'zeer sterk stedelijk'.

Werknemers van de horeca komen niet in aanmerking voor een parkeerplaats in de parkeergarage of een parkeervergunning in de openbare ruimte. De manager/eigenaar moet wel in aanmerking kunnen komen voor laad en lossen en een parkeerplek in de garage. Zij zullen met name overdag parkeren (en voor het restaurant 's avonds):

- 3 parkeerplaatsen voor horeca 1 en 2;
- 1 parkeerplaats voor horeca 4.

De parkeernorm voor horeca (bezoekers) is dan gebaseerd op 50% van de minimale norm voor horeca 1 en 2 van 4 parkeerplaatsen per 100 m² waarbij het bezoekersdeel 90% is. Voor horeca 4 geldt dan 50% van de minimale norm van 8 parkeerplaatsen per 100 m² met een bezoekersdeel van 90%. Dit leidt tot een parkeernorm voor bezoekers van:

- horeca 1 en 2: 1,8 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- horeca 4: 3,6 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Werkfuncties

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo voor locaties die verder dan 400 meter hemelsbrede afstand van een OV station liggen. Het dichtstbijzijnde metrostation Spaklerweg ligt hemelsbreed op 800 meter afstand.

Deelmobiliteit

Het project gaat uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Geen enkele doelgroep komt in aanmerking voor een vaste parkeerplaats binnen de parkeergarage. Door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages, is de parkeerbehoefte per moment van de week bepaald. Daarnaast is gebruik gemaakt van deelmobiliteit, waarbij het beleid van Ouder-Amstel is aangehouden. Hierin staat dat de maximale reductie op de parkeerbehoefte van de bewoners 20% mag zijn, waarbij 1 deelauto 4 reguliere parkeerplaatsen vervangt.

Het aanbieden van deelmobiliteit past bij de visie om van Werkstad OverAmstel een gemengd stedelijk gebied te creëren waarbij duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.

Dit leidt voor het concrete voornemen tot de volgende ongewogen parkeerbehoefte.

Figuur 2.10: Ongewogen parkeerbehoefte (bron: Goudappel maart 2022).

	aantal	norm	per	totaal
appartementen sociale huur	123	0	woning	0
appartementen middelhuis (ARCF)	197	0,23	woning	45,3
koopappartementen	110	0,3	woning	33
totaal aantal appartementen (bezoekers)	430	0,1	woning	43
zorgeenheden werknemers				3
zorgeenheden bezoekers	42	0,3	eenheid	12,6
commercieel programma	4.500 tot 4.800 m ² bvo			
• waarvan detailhandel	300 m ² bvo	1,3	100 m ² bvo	3,9
• waarvan supermarkt	500 m ² bvo	0,89	100 m ² bvo	4,5
• waarvan horeca I (bezoekers)	550 m ² bvo	1,8	100 m ² bvo	9,9
• waarvan horeca I (manager)				3
• waarvan horeca IV (bezoekers)	200 m ² bvo	3,6	100 m ² bvo	7,2
• waarvan horeca IV (manager)				1
• waarvan bedrijven	3.250 m ² bvo	1	125 m ² bvo	32,5

Het project gaat uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Geen enkele doelgroep komt in aanmerking voor een vaste parkeerplaats binnen de parkeergarage. Door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages, is de parkeerbehoefte per moment van de week bepaald. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig Parkeren'.

Figuur 2.11: Gehanteerde aanwezigheidspercentages (bron: Goudappel, oktober 2022).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
werknemers zorgeenheden	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	100%
bezoekers zorgeenheden	100%	100%	50%	50%	0%	75%	50%	100%
bezoekers detailhandel	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
bezoekers lunchroom (horeca I)	100%	100%	10%	10%	0%	50%	10%	50%
manager lunchroom (horeca I)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
bezoekers restaurant (horeca IV)	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
manager restaurant (horeca IV)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
werknemers bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
bezoekers bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Figuur 2.12: Parkeerbehoefte per moment van de week (bron: Goudappel oktober 2022).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
appartementen middelhuur (ARCF)	22,7	22,7	40,8	36,2	45,3	27,2	36,2	31,7
koopappartementen	16,5	16,5	29,7	26,4	33,0	19,8	26,4	23,1
totaal aantal appartementen (bezoekers)	4,3	8,6	34,4	30,1	0,0	25,8	43,0	30,1
zorgeenheden werknemers	3,0	3,0	1,5	1,5	0,8	2,3	1,5	3,0
zorgeenheden bezoekers	12,6	12,6	6,3	6,3	0,0	9,5	6,3	12,6
commercieel programma								
• waarvan detailhandel	1,2	2,3	1,6	3,1	0,0	3,9	1,6	3,9
• waarvan supermarkt	1,4	2,7	1,8	3,6	0,0	4,5	1,8	4,5
• waarvan horeca I (bezoekers)	9,9	9,9	1,0	1,0	0,0	5,0	1,0	5,0
• waarvan horeca I (manager)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
• waarvan horeca IV (bezoekers)	2,2	2,9	6,5	6,8	0,0	5,0	7,2	2,9
• waarvan horeca IV (manager)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
• waarvan bedrijven	32,5	32,5	1,6	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0
deelmobiliteit reductie -20%	-7,8	-7,8	-14,1	-12,5	-15,7	-9,4	-12,5	-11,0
deelauto's	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
totaal	107,3	114,8	120,0	113,2	72,4	102,5	121,5	114,8
totaal afgerond	108	115	121	114	73	103	122	115

Het maatgevende moment is de werkdagavond, met een maximale parkeerbehoefte van 122 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte kan op eigen terrein (in de parkeerkelder van het gebouw waar 123 parkeerplaatsen zijn gepland) opgelost worden. Deze berekening gaat uit van de worst-case scenario. Op het moment dat het programma zich aanpast, bijvoorbeeld het commerciële programma wordt anders, kan dit van invloed zijn op de parkeerbehoefte.

Hiermee wordt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond. Goudappel is in haar berekening uitgegaan van een worst-case berekening bij de uitwerking van het bouwplan. Deze worst-case is vastgelegd in de regels. Daarnaast zijn de specifieke parkeernormen voor de verschillende functies in de regels opgenomen. Bij de uiteindelijke indiening van de omgevingsvergunning activiteit bouwen, zal opnieuw aangetoond moeten worden dat het definitieve bouwplan voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

Fiets

Naast het autoparkeren is door Goudappel ook berekend hoeveel fietsparkeerplaatsen er voor het concrete bouwplan nodig zijn. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen is berekend aan de hand van CROW-fietsparkeerkencijfers (uit publicatie 'Leidraad Fietsparkeren') voor niet-woonfuncties en de Bouwbrief van de gemeente Amsterdam voor woonfuncties. Conform de leidraad Werkstad OverAmstel zijn de fietsparkeernormen met 20% opgehoogd, om te voldoen aan de ambitie om mobiliteit te verduurzamen.

Figuur 2.12: Gehanteerde fietsparkeernormen (bron: Goudappel, maart 2022).

functie	fietsparkeernorm	per
woning < 50 m ²	1 ⁴	woning
woning 50 – 70 m ²	2	woning
woning > 70 m ²	3	woning
woning > 75 m ²	4	woning
bezoekers woningen	0,5	woning
werknemers ouderengasthuis	20,0	complex
bezoekers ouderengasthuis	0,5	eenheid
detailhandel	3,24	100 m ² bvo
supermarkt	3,48	100 m ² bvo
horeca	12	100 m ² bvo
bedrijven	1,44	100 m ² bvo

⁴ Bij de woningen < 50 m² en tussen 50 – 70 m² kan er 1 fiets in de berging worden geparkeerd

Afgezet tegen het programma leidt dit tot de volgende fietsparkeerbehoefte:

Figuur 2.13: Fietsparkeerbehoefte per moment van de week (Goudappel, maart 2022).

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
bewoners	426,5	426,5	767,7	682,4	853,0	511,8	682,4	597,1
bezoekers woningen	21,5	43,0	172,0	150,5	0,0	129,0	215,0	150,5
werknemers zorgeenheden	20,0	20,0	10,0	10,0	5,0	15,0	10,0	20,0
bezoekers zorgeenheden	21,0	21,0	10,5	10,5	0,0	15,8	10,5	21,0
detailhandel	8,1	16,3	10,8	21,7	0,0	27,1	10,8	27,1
horeca	90,0	90,0	9,0	9,0	0,0	45,0	9,0	45,0
bedrijven	46,8	46,8	2,3	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	633,9	663,6	982,4	886,4	858,0	743,7	937,7	860,7
totaal afgerond	634	664	983	887	858	744	938	861

De gehanteerde fietsparkeernormen inclusief een ophoging van 20% leidt tot een totaal van 983 fietsparkeerplaatsen. Op eigen terrein (inpandig op de begane grond) worden deze fietsparkeerplaatsen (voor alle functies) aangelegd. Er is sprake van een acceptabele situatie.

2.5.3 Conclusie

De verkeersgeneratie van het plan ten opzichte van de autonome situatie neemt beperkt toe met minder dan 100 vertrekkende autoritten per etmaal en leidt niet tot significante effecten op het omliggende wegennetwerk.

Met het opnemen van de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren in de regels wordt gewaarborgd dat elk concreet bouwplan moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen op basis van het geldende parkeerbeleid. Hiermee wordt voldaan aan het uitvoerbaarheidsaspect parkeren. Dit is terug te vinden in artikel 3.7 van de regels behorende bij dit bestemmingsplan. De gekozen bestemming en bouwmogelijkheden bieden daarnaast voldoende mogelijkheden om de benodigde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Bovendien is het concrete bouwvoornemen getoetst en is geconcludeerd dat dit plan in voldoende mate uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke beleid

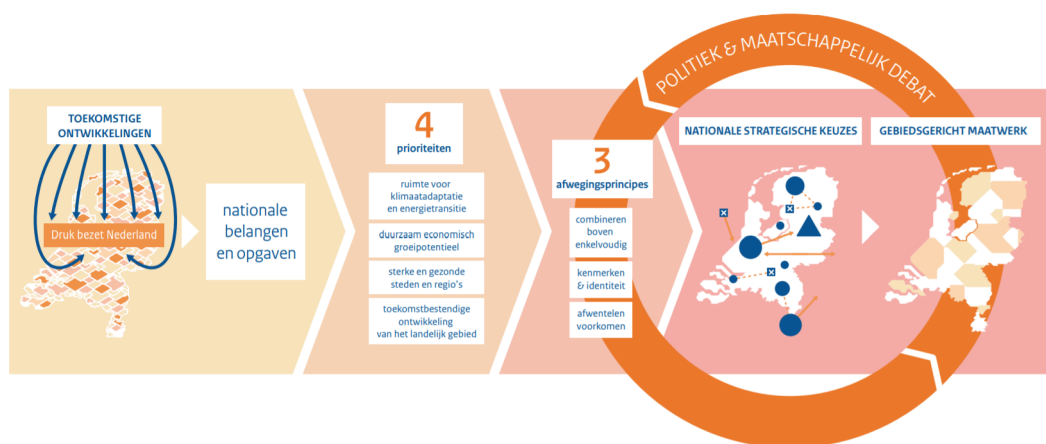
3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. Deze Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet komt de NOVI als structuurvisie uit onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

Figuur 3.1: Afwegen met de NOVI (bron: Nationale Omgevingsvisie).



De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortvloeiende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De vier prioriteiten

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. De opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling maakt zowel commerciële voorzieningen in de plint mogelijk, als maatschappelijk voorzieningen en woningbouw. Drie van de 21 nationale belangen vinden aansluiting bij de beoogde ontwikkeling, namelijk:

- Het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
- Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

Het programma dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, draagt bij aan een goede leefomgevingskwaliteit omdat het bestaat uit voldoende woningen, voldoende commerciële voorzieningen en voldoende maatschappelijke voorzieningen. Daarnaast draagt de voorgenomen ontwikkeling bij aan het vergroten van de woningvoorraad, die aansluit bij de behoeften. In elk segment worden woningen gerealiseerd, waardoor de beoogde ontwikkeling aan vele behoeften zal voldoen. Zoals blijkt uit hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten van dit bestemmingsplan, is de ontwikkeling in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast worden wooneenheden binnen het Gasthuis gerealiseerd, waar zorg op maat aanwezig is om een goede toegankelijkheid van de leefomgeving (is de fysieke leefomgeving voor iedereen toegankelijk?) te creëren.

3.1.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling vindt aansluiting bij drie nationale belangen. Geen van de overige nationale belangen wordt geraakt met voorliggend project. Beleid voor deze specifieke locatie dan wel ontwikkeling wordt overgelaten aan de provincie en de gemeente.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen en legt daarmee nationale ruimtelijke belangen vast. De ruimtelijke onderwerpen van nationaal belang zijn daardoor beperkt. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. In hoofdstuk 2 van het Barro is, om de nationale belangen te beschermen per onderwerp (één onderwerp per titel) aangegeven welke beperkingen er per welk (ruimtelijk) gebied gelden.

3.1.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Het plangebied wordt niet doorkruist door één van de nationale belangen uit het Barro. Op dit moment legt het Barro dan ook geen restricties op voor de onderhavige locatie.

3.1.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het Barro.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid 2 en 3 Besluit ruimtelijke ordening). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde woningbouw valt te kwalificeren als nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 aanhef en onder i Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 in het Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) dienen overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren met behulp van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. De Ladder vereist dat de behoefte aan de verschillende functies inzichtelijk wordt gemaakt, kwantitatief (in aantal woningen) en kwalitatief (qua concept, type woonmilieu, doelgroep en locatie). Daarbij is tevens relevant of de ontwikkeling plaats vindt in bestaand stedelijk gebied of daarbuiten. Voor de definitie van het begrip bestaand stedelijk gebied wordt verwezen naar artikel 1.1.1, eerste lid, onder h van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro). Als BSG wordt volgens dit artikel aangemerkt: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De projectlocatie maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied. Het huidige bestemmingsplan maakt een kantoor mogelijk binnen een bouwplot van circa 4.850 m² met een maximale hoogte van 30 meter (ca. 9 bouwlagen) en een bebouwingspercentage van 80%. Dat leidt tot circa 35.000 m² aan kantoorgebouw. De ontwikkeling omvat maximaal 430 woningen, minimaal 4.200 m² en maximaal 4.800 m² BVO aan commerciële voorzieningen en minimaal 3.200 m² en maximaal 3.500 m² BVO maatschappelijk, waaronder een ouderengasthuis en aanverwante zorgvoorzieningen en kan daarmee, gelet op de aard en omvang van de planologische wijziging, worden getypeerd als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In het kader van de Ladder van duurzame verstedelijking, dient de behoefte aan de ontwikkeling te worden aangetoond.

De planlocatie bevindt zich in de Metropoolregio Amsterdam. Om aan de woningbehoefte in dit gebied te kunnen voldoen, moet er over een periode tot 2025 een flinke hoeveelheid woningen aan de woningvoorraad worden toegevoegd. In de regio Amstel-Meerlanden is op basis van het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 (zie ook: paragraaf 3.3.2) behoefte aan in totaal 18.580 woningen over de periode van 2021 tot 2025. Met de toevoeging van de circa 430 woningen en de 42 maatschappelijke zorgwoningen van het Gastenhuis wordt hier een bijdrage aan geleverd. Dit woningbouwplan maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van Amstel Businesspark Zuid. Dit project is afgestemd met de regio en provincie, wat tevens blijkt uit de planmonitor van de provincie Noord-Holland (plancapaciteit.nl), waar het plan ook is aangemeld. Ook kwalitatief wordt ingespeeld op de gewenste behoefte aan een gedifferentieerd woningbouwplan door zowel sociaal, middenhuur en vrije sectorwoningen te realiseren.

In de 'startnotitie aanpak opgaven maatschappelijke voorzieningen' wordt er gesproken over een verdubbeling van het aantal inwoners binnen tien jaar in de gemeente Ouder-Amstel. Door deze verdubbeling is er ook meer behoefte aan voorzieningen. Bewoners hebben (maatschappelijke) voorzieningen nodig, voor hun ontwikkeling, gezondheid, ter ontspanning of als vangnet. Uit 'Richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel' wordt duidelijk dat deze voorzieningen vooral gevestigd moeten worden in de open en actieve plint. De te realiseren commerciële en maatschappelijke voorzieningen zijn derhalve een aanvulling op het woonprogramma en bedienen de toekomstige bewoners.

3.1.3.2 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is de vraag naar woningen groot in de Metropoolregio Amsterdam en de regio Amstel-Meerlanden. De toevoeging van maximaal 430 woningen en het Gastenhuis in de gemeente Ouder-Amstel is in lijn met de behoefte aan nieuwe woningen in de regio. Gezien de bevolking in de gemeente verdubbeld, is er ook behoefte aan nieuwe commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plint van het gebouw.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie NH2050 is vastgesteld door de Provinciale Staten van Noord-Holland op 19 november 2018. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. De Omgevingsvisie richt zich op lange termijn ambities en –doelen, met oog voor kwaliteiten die de provincie langjarig wil koesteren en die proberen in te spelen op veranderingen en transities die tijd nodig hebben. De visie spreekt zich dus uit over het 'waarom' en ten dele over het 'wat'. Onder de hoofdambitie, 'balans tussen economische groei en leefbaarheid', zijn samenhangende ambities geformuleerd. De ambities zijn uitgewerkt in zogenaamde samenhangende bewegingen naar de toekomst. In die bewegingen worden meerdere ontwikkelprincipes gehanteerd. Alle ontwikkelprincipes hangen met elkaar samen.

De omgevingsvisie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend: ze gelden voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod, alsook een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving. Daarnaast schetst de provincie vijf samenhangende bewegingen, die laten zien hoe wordt omgegaan met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Deze bewegingen zijn niet overkoepelend en zijn locatie- of onderwerp specifiek. Het gaat om de onderwerpen: Dynamisch Schiereiland, Metropool in ontwikkeling, Sterke kernen, sterke regio's, Nieuwe energie en Natuurlijk en Vitaal landelijke omgeving.

3.2.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de eerste fase van de omgevingsvisie, zijn verkenningen uitgevoerd. Deze verkenningen maken nu onderdeel uit van de omgevingsvisie. In de Verkenningen NH2050 zijn acht hoofdthema's van trends en ontwikkelingen, met hun kernopgaven, geformuleerd. Een van deze acht hoofdthema's is verstedelijking. Hierin wordt aangegeven dat de woningbehoefte voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid in de toekomst nog steeds toeneemt. De prognoses laten ook in lage scenario's nog groei zien in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Ook in Noord-Holland Noord is er een groei vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde, waarbij een deel van Noord-Holland Noord langzamerhand meer in beeld komt bij woningzoekenden in het zuidelijk deel van de provincie. Migratie, vooral van expats, heeft in toenemende mate invloed op de woningbehoefte. Tegelijkertijd is er steeds meer structureel leegstaand vastgoed en kunnen er leefbaarheidsproblemen in verouderde nieuwbouwwijken ontstaan. De woningbehoefte op de korte termijn is groot, op de lange termijn neemt deze volgens de huidige inzichten af.

De ambitie ten aanzien van woningbouw is dat vraag en aanbod van woon- en werklocatie, zowel kwantitatief als kwalitatief, beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.

3.2.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de voornoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. Het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en er wordt voorzien in zowel een kwalitatieve als kwantitatieve behoefte.

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De Omgevingsverordening is op 16 november 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. Door middel van de Omgevingsverordening is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Voorliggend bestemmingsplan richt zich op het uitbreiden van een stedelijke functie. Hiervoor is afdeling 'Stedelijke functies' en artikel 6.3 'Nieuwe stedelijke ontwikkeling' van toepassing. De regels zijn opgesteld met het oog op het actief stimuleren van de regionale afstemming, duurzaam ruimtegebruik en het voorkomen van overprogrammering.

Artikel 6.3 van de Provinciale verordening stelt dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte afspraken. Met voorliggend bestemmingsplan worden 430 woningen en een commercieel en maatschappelijk programma van 8.000 m² BVO mogelijk gemaakt. Uit het behoefteonderzoek blijkt dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte van de gemeente Ouder-Amstel en de omliggende regio (zie paragraaf 3.1.3. Deze ontwikkeling is regionaal afgestemd, zoals vastgelegd op de provinciale woningbouwmonitor (www.plancapaciteit.nl).

3.2.2.2 Conclusie

De ontwikkeling zoals beoogd met voorliggend bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020.

3.2.3 Woonagenda 2020 - 2025

In april 2020 is de Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025 vastgesteld. Doelstelling van de woonagenda is dat de provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De speerpunten van het provinciale woonbeleid zijn een woning voor iedereen, productie op peil: aanjagen woningbouwproductie, gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie en een kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod. Deze speerpunten zijn vertaald in de Regionale Actieprogramma's.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling, waarbij kwalitatief hoogstaande woningen worden gerealiseerd, is passend binnen de doelstellingen van het provinciaal woonbeleid. Er wordt een divers woningaanbod gerealiseerd met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van de woonomgeving. Daarnaast sluit het aan bij de ambitie van de provincie en gemeente om duurzame woningen te bouwen, zie hiervoor ook paragraaf 4.5.

3.2.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Woonagenda 2020 - 2050.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is op 8 juli 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De omgevingsvisie vormt voor het grondgebied van de Gemeente Amsterdam tot 2050 de leidraad voor de inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Het vormt voor de Gemeente Amsterdam een zelfbindend kader voor projecten, beleid en programma's die betrekking hebben op die fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft richting, maar is geen concreet investeringsplan waarvoor de middelen nu al beschikbaar zijn of moeten komen. De omgevingsvisie vervangt "Structuurvisie Amsterdam 2040".

Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

- **Meerkernige ontwikkeling**
Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking. De behoefte aan stedelijke plekken als vestigingsmilieu voor internationale bedrijven en als aantrekkelijke leefomgeving blijft groot.
- **Groeien binnen grenzen**
Verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling en ruimte creëren voor 150.000 woningen extra in complete buurten.
- **Duurzaam en gezond bewegen**
Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad en een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen.
- **Rigoreus vergroenen**
Een gezonde en klimaatbestendige leefomgeving voor mens en dier en de openbare ruimte zo groen mogelijk inrichten.
- **Samen stadmaken**
Richting geven op hoofdlijnen en ruimte bieden aan initiatief, grotere rol Amsterdammers bij beheer en ontwikkeling.

3.3.1.1 Relatie tot het project

Het plangebied van dit bestemmingsplan grenst aan de noordkant aan het grondgebied van de gemeente Amsterdam. Op de Visiekaart Amsterdam 2050 zijn deze aangrenzende gronden aangemerkt als hoogstedelijke buurt. In de omgevingsvisie staat het volgende hierover: *"Ontwikkeling van woonbuurten met een hoogstedelijke dichtheid en meer ruimte voor niet-wonen. Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en grote stadsparken. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling."* Verder wordt vermeld dat hoogstedelijke buurten geconcentreerd rondom de stations komen en hoogbouw hier een bruikbare bouwvorm is, om op een klein oppervlak veel dichtheid te maken.

Gelet op het bovenstaande is de beoogde ontwikkeling in overeenstemming met het gedachtegoed van de omgevingsvisie. Onderhavige ontwikkeling zorgt intensiever gebruik van de locatie door een hoogstedelijke ontwikkeling te realiseren met woningbouw, maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

3.3.1.2 Conclusie

Het voornemen tot ontwikkeling van woningbouw en commerciële functies zijn in lijn met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.3.2 Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021 -2025

Het Woonakkoord is gesloten op 28 mei 2021. Het is een bestuurlijk akkoord tussen de provincie Noord-Holland en de zes gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden (hierna: AM): gemeente Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.

De ambities uit het woonakkoord passen binnen het gemeentelijk beleid zoals vastgelegd in het Woonbeleidsprogramma 2019-2025, en binnen het provinciale woonbeleid zoals vastgelegd in de Woonagenda 2020-2025 en de Omgevingsregeling NH2020. Het Woonakkoord is een opvolger van het Regionale Actieprogramma Wonen dat in 2017 in de RAP-regio (Amstelland-Meerlanden, Amsterdam en Zaanstreek-Waterland) is opgesteld. Ook vervangt dit Woonakkoord 2021-2025 het Actie Programma Wonen Amstelland-Meerlanden (2018), waarbij dit Woonakkoord een nieuwe vorm kent en een akkoord betreft tussen de zes gemeenten in de regio en de Provincie Noord-Holland.

De provincie en AM-gemeenten stellen in het Woonakkoord de volgende prioriteiten:

- We verbinden ons aan versnelling van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen;
- We willen de bestaande betaalbare woningvoorraad beter benutten;
- Als er knelpunten zijn in de samenwerking, dan maken we die zoveel mogelijk bespreekbaar – en werken we samen aan een oplossing;
- Samen sterk in de regionale samenwerking: waar mogelijk trekken we als partners op – binnen AM en de MRA en naar het Rijk. Ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid.

Bij het Woonakkoord zijn twee kaarten en de lijst met nieuwbouwlocaties gevoegd, zoals door de gemeenten in Noord-Holland en de MRA aangegeven in de monitor plancapaciteit 2020. Jaarlijks actualiseren alle gemeenten hun plancapaciteit. Ook twee onderzoeken van RIGO Research en Advies die een beschrijving geven van de woningmarkt en de woningbehoefte in de AM-gemeenten, zijn onderdeel van het Woonakkoord.

De behoefte aan extra woningen doet zich voor in alle prijsklassen, zowel huur als koop. Maar betaalbare woningen zijn een belangrijk aandachtspunt.

Woningbehoefte

De geraamde extra woningbehoefte in de periode 2020 tot 2030 is voor de regio Amstelland-Meerlanden 18.580 woningen. Het huidige tekort is hierin niet meegerekend.

De plannen zoals bekend in 2020 van de gemeenten in deze regio voorzien op dit moment in ongeveer 38.000 woningen tussen 2020 en 2030. Dit zijn zowel plannen waarvan de planologische procedure is afgerond (harde plancapaciteit), als plannen die nog in voorbereiding zijn of genomen moeten worden (zachte plancapaciteit). Het aandeel van Haarlemmermeer is hierin ongeveer 14.500 woningen. Ook als een deel van de plannen afvalt of wordt uitgesteld, lijken er voldoende plannen te zijn om in de extra woningbehoefte te voorzien en wellicht nog wat extra te bouwen om de druk te verlichten. De opgave ligt dan ook vooral op het 'hard' maken van de zachte plannen en uiteindelijk het daadwerkelijk realiseren van de voorgenomen plannen.

Doel is het versnellen van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen. Onder 'betaalbare woningen' verstaan we sociale huurwoningen en middeldure woningen.

In de plannen zoals in 2020 bekend voor de regio als geheel (zowel harde als zachte plannen) wordt voor de periode tussen 2020 en 2030 voorzien in een aandeel van 31% sociale huurwoningen. Daarmee kan worden voorzien in de extra behoefte aan sociale huurwoningen bij een scenario met gunstige economische omstandigheden en bij een scenario met gemiddelde economische omstandigheden. Daarin is het aandeel sociale huurwoningen 15% (3.100 woningen) respectievelijk 21% (4.500 woningen). In ongunstige

economische omstandigheden kan die behoefte oplopen tot bijna 8.000 sociale huurwoningen, waarmee het benodigde aandeel oploopt tot 37%.

In alle scenario's betreft de extra behoefte aan middeldure koopwoningen (waarbij RIGO een bovengrens van € 279.000,- hanteert) in de periode tussen 2020 en 2030 ongeveer 6.000. De behoefte aan het middeldure huurwoningen is in de drie economische scenario's beperkt, met 400 tot 1.200 woningen. Deze twee segmenten zijn tot op zekere hoogte uitwisselbaar, althans uit oogpunt van woonlasten / betaalbaarheid.

Het accent in de extra woningbehoefte ligt in vergelijking met de bestaande woningvoorraad meer op de kleinere woningen, met name in de huursector. Vooral in het ongunstig economisch scenario is dit het geval. Bij het gunstiger economisch scenario neemt de behoefte aan zowel grote als kleine (tot 60 m2) koopwoningen toe. Er blijft behoefte aan extra eengezinswoningen. Steeds meer bestaande eengezins-koopwoningen zullen worden bewoond door ouder wordende niet-gezinnen doordat kinderen uit huis gaan, terwijl er ook nog tal van jonge (aanstaande) gezinnen worden gevormd die (net als jonge gezinnen in het verleden) ook zo 'n woning willen. Om hieraan te kunnen (blijven) voldoen zou meer bouwruimte beschikbaar moeten zijn. Het is daarom van belang om te proberen senioren te verleiden hun eengezinswoning te verruilen voor een geschikt appartement, zodat er meer doorstroming komt. Hoe meer eengezinswoningen er uit de woningvoorraad vrij komen, des te minder hoeven er te worden gebouwd.

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen nieuwe ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied. De regionaal gemaakte afspraken aangaande woningbouw zijn schriftelijk vastgelegd. Hiermee is de beoogde ontwikkeling van woningbouw in lijn met het Woonakkoord. De realisatie van 430 woningen is tevens in lijn met de extra woningbehoefte van 18.580 woningen voor de periode 2020-2030. De ontwikkeling voorziet ook in een woningdifferentiatie waarbij zowel sociale, middeldure en vrije sectorwoningen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt voorzien in de woningbehoefte voor zorgbehoevende ouderen als gevolg van de vergrijzing.

3.3.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Visie 2030 Ouder-Amstel: verbindend, uniek en divers

De Visie 2030 voor Ouder-Amstel is vastgesteld door de gemeenteraad op 18 april 2019. Met een combinatie van grootstedelijkheid en landelijkheid vormt Ouder-Amstel een unieke en diverse gemeente met een centrale positie in de regio. De gemeente kent verschillende leefgebieden met elk hun eigen unieke karakter waarbij de verbinding tussen de leefgebieden op sociaal en fysiek niveau goed is.

De gemeente wil woon-en leef mogelijkheden creëren voor alle generaties. Bij nieuwe ontwikkelingen is woningbouw voor jeugd een speerpunt. Ook in het aanbod van voorzieningen wil Ouder-Amstel een aantrekkelijke gemeente voor jongeren zijn. In 2030 is de vergrijzing een feit, mensen leven langer en blijven ook langer zelfstandig wonen. Dit heeft consequenties op allerlei gebieden. Voor wat betreft wonen betekent dit dat er voldoende geschikte (woon) voorzieningen voor ouderen moeten zijn zodat zij ook zo lang mogelijk in staat zullen zijn zelfstandig te wonen. Ook dit is een speerpunt bij de woningbouwontwikkelingen. De gemeente stimuleert intergenerationeel (combinatie van verschillende generaties binnen 1 woongebouw) en levensloopbestendig wonen. Dit bevordert het contact tussen jong en oud en maakt de bevolkingssamenstelling van Ouder-Amstel evenwichtiger.

Ouder-Amstel wil actief inspelen op wat de stad en de omgeving nodig hebben en waarin

Ouder-Amstel kan voorzien, o.a. op het gebied van economie maar ook op het gebied van toerisme. Samenwerking binnen o.a. Amstelland-Meerlanden, de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de Vervoerregio biedt die kansen en mogelijkheden om de ambities van de gemeente Ouder-Amstel te verwezenlijken waartoe de gemeente zonder deze samenwerking niet in staat zou zijn.

Duurzaamheid is een belangrijk thema en in 2030 wordt nog meer de verbinding gelegd tussen duurzaamheid en de andere ontwikkelingen c.q. thema's in de gemeente. Bij nieuwbouw zijn en worden de volgende uitgangspunten gehanteerd: energieneutraal en gasloos, toekomstbestendig en innovatief. Deze uitgangspunten worden ook gehanteerd bij mogelijke zelfbouw. Er wordt meer energie opgewekt met zon en wind. We werken toe naar een aardgasvrij Ouder-Amstel in 2040-2050. Een energie neutrale gemeente in uiterlijk 2040 is het uitgangspunt.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Met de realisatie van maximaal 430 woningen gedifferentieerd naar sociale huur, midden huur en koop, het Gastenhuis met zorgwoningen en commerciële voorzieningen, zullen er voor elke leeftijdsgroep mogelijkheden zijn. Van de te realiseren woningen, worden 123 woningen in de sociale huursector gerealiseerd, 197 woningen in de midden huur en 110 woningen in de vrije sector. Op deze manier zal er een gemengde groep inwoners in de Dialogue komen te wonen. Voor wat betreft de duurzaamheidsaspecten wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

3.4.1.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de ambities uit de visie 2030 Ouder Amstel.

3.4.2 Beleidsambitie Economie Ouder-Amstel

Deze beleidsvisie is vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel in februari 2013. Ouder-Amstel zet in op versterking van de economische positie en het optimaal benutten van de economische potentie van de gemeente op het gebied van toerisme (in kernen en in het buitengebied), de versterking van bestaande bedrijventerreinen en winkelkernen en door actief aan te haken op regionale economische initiatieven in de MRA en invulling te geven aan de specifieke positie die Ouder-Amstel daarin kan innemen.

De grootste kansen voor Ouder-Amstel -in termen van economie en onderscheidend vermogen- schuilen in de sectoren toerisme & recreatie, verbreding in de landbouw en het bieden van concurrerende vestigingslocaties op Amstel Business Park. Met deze ambitie onderstreept Ouder-Amstel het belang van samenwerking in de regio, in het kader van de MRA. Vanwege de bescheiden omvang van de gemeente is de directe invloed in de grote MRA beperkt. De kansen schuilen erin om mee te liften op initiatieven van de grote partners en daarin een onderscheidende rol en plek voor Ouder-Amstel te realiseren.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De economische positie van Ouder-Amstel zal versterkt worden door de commerciële functies in de plint. Daarnaast zal de Dialogue een gewilde woonlocatie zijn doordat de planlocatie zich op de grens met Amsterdam bevindt. Bovendien is het de ambitie om een nieuw metrostation tussen de Spaklerweg en de Van der Madeweeg te realiseren, wat een stevige bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid per openbaar vervoer.

3.4.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de Beleidsambitie Economie Ouder-Amstel.

3.4.3 Woonvisie Ouder-Amstel 2016

De woonvisie Ouder-Amstel, vastgesteld op 6 oktober 2016 door de gemeenteraad, vormt het kader voor de woonambities van de gemeente Ouder-Amstel. Deze woonambities zijn: stimuleren van de realisatie van voldoende, kwalitatief goed, levensloopbestendig en gedifferentieerd aanbod om passend en duurzaam wonen te realiseren, waarbij doorstroming wordt bevorderd, zodat ouderen langer zelfstandig kunnen blijven wonen en jongeren/(koop)starters kunnen instromen. Belangrijke aspect is dat de Woonvisie, om dit doel te realiseren, reguleert dat bij nieuwbouwprojecten tenminste 30% in het sociale segment gerealiseerd wordt.

Wonen in Duivendrecht

In Duivendrecht wisselen hoog- en laagbouw elkaar af. De woningen zijn relatief nieuw en groot. De woningvoorraad bestaat voor een groot deel (38%) uit appartementen in de huursector. 34% van de woningvoorraad bestaat uit eengezinswoningen. Dit zijn vooral koopwoningen. Het aantal vrijstaande woningen of twee onder eenkappers is 3%. Ruim 61% van de woningvoorraad bestaat in Duivendrecht uit huurwoningen.

De ligging nabij Amsterdam kan een belangrijke beweegreden zijn voor verschillende doelgroepen om zich hier te vestigen. Daarbij zal speciale aandacht nodig zijn voor de doelgroep ouderen. De verwachting is, dat er vanuit die doelgroep voldoende belangstelling zal zijn om zich in dit gebied te vestigen. De (toekomstige) nabijheid van (zorg)voorzieningen en een programma dat voorziet in zorg- en levensloopbestendige woningen geeft hier aanleiding voor. Daarnaast is het vanwege diversifiëring ook belangrijk om mogelijkheden te gaan bieden voor doorstromers én voor starters. Dat vergroot diversiteit en de levendigheid van het gebied.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De planlocatie bevindt zich op de grens van Amsterdam en Duivendrecht, wat een belangrijke beweegreden kan zijn voor mensen om zich hier te huisvesten. In totaal 123 van de toekomstige woningen van de Dialogue zal uit sociale huurwoningen bestaan. Dit betreft ongeveer 29%. Gemeente heeft in dit specifieke project afspraken gemaakt met de ontwikkelaar en het aantal woningen vastgelegd in een overeenkomst. Daar wordt gesproken over een percentage in bruto vloeroppervlakte en niet in een exact aantal woningen. Met 29% wordt licht afgeweken van de 30% eis. Gezien het totale gedifferentieerde programma en de discrepantie tussen aantallen en vierkante meters is dit acceptabel. Daarnaast wordt een groot deel in het middensegment (midden huur) opgeleverd, namelijk 197 woningen. Het vrije sector aandeel bedraagt in totaal 110 woningen. Hiermee wordt een gedifferentieerd aanbod gerealiseerd. Daarnaast wordt met het Gastenhuis invulling gegeven aan het toevoegen van zorgheden (42 stuks) in het gebouw.

3.4.3.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met de ambitie om voldoende, kwalitatief goede en levensloopbestendige woningen te realiseren binnen Ouder-Amstel.

3.4.4 De huisvestingsverordening, doelgroepenverordening, verordening sociale woningbouw en leegstandsverordening Ouder-Amstel 2020

De huisvestingsverordening regelt de verdeling van goedkope huurwoningen en het beheer van de bestaande woningvoorraad.

De doelgroepenverordening regelt dat sociale & middeldure huurwoningen beschikbaar zijn voor de beoogde doelgroep, voor een bepaalde periode (instandhoudingstermijn) en voor een bepaalde huurprijs.

Met de verordening sociale woningbouw wordt nadere uitwerking gegeven aan het in de woonvisie bepaalde met betrekking tot het behoud van de sociale voorraad en de eis voor 30% sociale woningbouw in nieuwbouwprojecten.

De leegstandsverordening biedt een instrument om langdurige leegstand te voorkomen, door de eigenaar te sturen op een passend tijdelijk gebruik.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

Met voorliggend bestemmingsplan worden zowel sociale, middeldure en vrijesector woningen gerealiseerd. In de anterieure overeenkomst, gesloten tussen initiatiefnemer en gemeente Ouder-Amstel, zijn afspraken gemaakt ten aanzien van deze woonruimteverdeling op basis van de huisvestingsverordening, doelgroepenverordening en verordening sociale woningbouw. In de anterieure overeenkomst wordt gesproken over een percentage in bruto vloeroppervlakte en niet in een exact aantal woningen. Voorliggend project realiseert 123 sociale huurwoningen, wat neerkomt op 29% van het totaal aantal woningen. Hiermee wordt licht afgeweken van de 30% eis. Gezien het totale gedifferentieerde programma en de discrepantie tussen aantallen en vierkante meters is dit acceptabel. De leegstandsverordening is voor dit bestemmingsplan niet van toepassing. Wel maakt dit bestemmingsplan een nieuwe passende ontwikkeling op de planlocatie mogelijk die een einde maakt aan de huidige leegstand van het kantoorgebouw.

3.4.4.2 Conclusie

Met voorliggende ontwikkeling wordt aangesloten bij de uitgangspunten vanuit de diverse verordeningen.

3.4.5 Werkstad Overamstel: Ruimtelijk-Economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017

De Ruimtelijk-economische visie is vastgesteld op 12 oktober 2017. Er zijn veel nieuwe initiatieven in en om het Amstel Business Park. In het Amstelkwartier is een nieuwe woonwijk ontwikkeld en in het noordelijk deel van Amstel Business Park spelen ontwikkelingen met onder meer de komst van creatieve industrie. Ook in Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) spelen de nodige ontwikkelingen. De ruimtelijk-economische visie analyseert de positie van ABP-Zuid, beschrijft toekomstscenario's en schetst mogelijke richtingen waarlangs ABP-Zuid kan doorontwikkelen en transformeren van een bedrijventerrein naar een 'werkstad'. Bovendien hebben ondernemers aangegeven dat er op korte termijn verbeteringen nodig zijn aan de openbare ruimte en de uitstraling. De horizon voor de visie is 2040: de komende 25 jaar zal er veel gaan veranderen.

De ambitie is om het bedrijventerrein deel van de stad te maken: de Werkstad Overamstel. De betreffende visie is opgesteld door de gemeente Ouder-Amstel in samenwerking met de gemeente Amsterdam en ondernemers. Voor het Amstel Business Park Zuid bestaat de ambitie om als werkstad meer een samenhangend ecosysteem te gaan worden. Door het toevoegen van horeca en leisure neemt de interactie van bedrijven toe en wordt het prettiger om in het gebied te verblijven. Hierdoor gaat de dynamiek richting een 16 uurseconomie, wordt het leuker en veiliger in het gebied en versterkt de binding van de gebruiker met het gebied.

De ontwikkeling van ABP-Zuid naar een werkstad vraagt om intensivering van het ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere ruimtelijke kwaliteit en meer menging met andere functies. Wonen wordt op bepaalde plekken onder voorwaarden mogelijk.

De dynamiek in ABP-Zuid is zeer verschillend. Er zijn vijf deelgebieden te onderscheiden die niet alleen verschillen in ruimtelijk-programmatische opzet, maar ook in dynamiek.

De deelgebieden Weespertrekvaart Zuid en Entrada vormen samen het Balkon aan de A10. Met het vrijkomen van de naastgelegen voormalige Penitentiaire Inrichting Amsterdam Over-Amstel (Bijlmerbajes), de leegstand en verhuizing van andere functies nemen de mogelijkheden voor transformatie en functieverandering in deze gebieden toe. Gezien de goede bereikbaarheid van het gebied blijft de potentie voor zakelijke dienstverlening bestaan.

3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De kavel aan de Wenckebachweg valt binnen het deelgebied Balkon aan de A10 en is derhalve ook aangemerkt als locatie waar transformatie en functieverandering naar onder andere wonen gewenst is. Met de realisatie van de woningbouw en commerciële plint wordt een bijdrage geleverd aan de wens een meer dynamisch woon-werkgebied te realiseren.

3.4.5.2 Conclusie

Onderhavige ontwikkeling is in lijn met de visie Werkstad Overamstel.

3.4.6 Beleidskader Werkstad Overamstel: Richtlijnen voor ontwikkeling 2019

Op 15 mei 2019 heeft de gemeente Ouder-Amstel de richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel gepubliceerd. Deze richtlijnen geven handvatten voor de economische visie Werkstad Overamstel oktober 2017. Amstel Business Park Zuid moet fungeren als schakel in het economische stelsel. Bedrijven voor wie de stad onbetaalbaar of onbegaanbaar is geworden worden hier gecombineerd met creatieve industrie en ICT. Deze mix kan ten noorden van de A10 worden verrijkt met wonen, zo stelt de visie. Werkstad Overamstel wordt een gebied waarin openbaar vervoer en fiets centraal staan. De stedelijke context biedt daarvoor genoeg aanleiding: metrohaltes op loopafstand en aantrekkelijke woon- en groengebieden op fietsafstand.

Binnen Weespertrekvaart is de transformatie gericht op een woongebied. Echter moet werken er ook mogelijk zijn en zal de verdeling bestaan uit minimaal 20% werken en 40% wonen. Voor de specifieke locatie van de hogeschool is er een verdeling van minimaal 50% wonen tot maximaal 80% wonen. De overige functies mogen bestaan uit bedrijven, horeca en maatschappelijk. Het totale oppervlak van de te realiseren gebouwen mag uit maximaal 45.000 m² bestaan. De verdere richtlijnen voor de Weespertrekvaart bestaan uit:

- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter;
- Extra straten zijn welkom;
- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken;
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.

Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer wordt gezocht naar optimalisering van het ruimtegebruik. In de Werkstad gaat het daarbij om de locaties rond de metrohaltes. Niet alle functies zijn geschikt om gestapeld te bouwen. Met name wonen, kantoren en hotels kunnen de lucht in. Bijna de gehele planlocatie heeft een bouwhoogte van maximaal 50 meter hoogte. Enkel het meest westelijke deel van de planlocatie mag een bouwhoogte van 70 meter voeren. Torens tussen de 35 en 50 meter hoogte mogen een footprint van maximaal 800 m² hebben, torens tussen de 50 en 70 meter hoogte mogen een footprint van maximaal 600 m² hebben. Minimaal 50% van de gevel is maximaal de basishoogte van 18 meter hoogte aan de straten.

Daarnaast zijn er zes richtlijnen met betrekking tot het duurzaam werk- en leefklimaat waaraan moet worden voldaan:

1. Activeer de straat en organiseer interactie;
2. Werk aan innovatieve mobiliteit;
3. Werk aan fossielvrije energievoorziening;
4. Maak leefbare en klimaatadaptieve openbare ruimte;
5. Bouw aan een leesbare en afwisselende stad;
6. Ontwikkel flexibele en robuuste gebouwen.

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

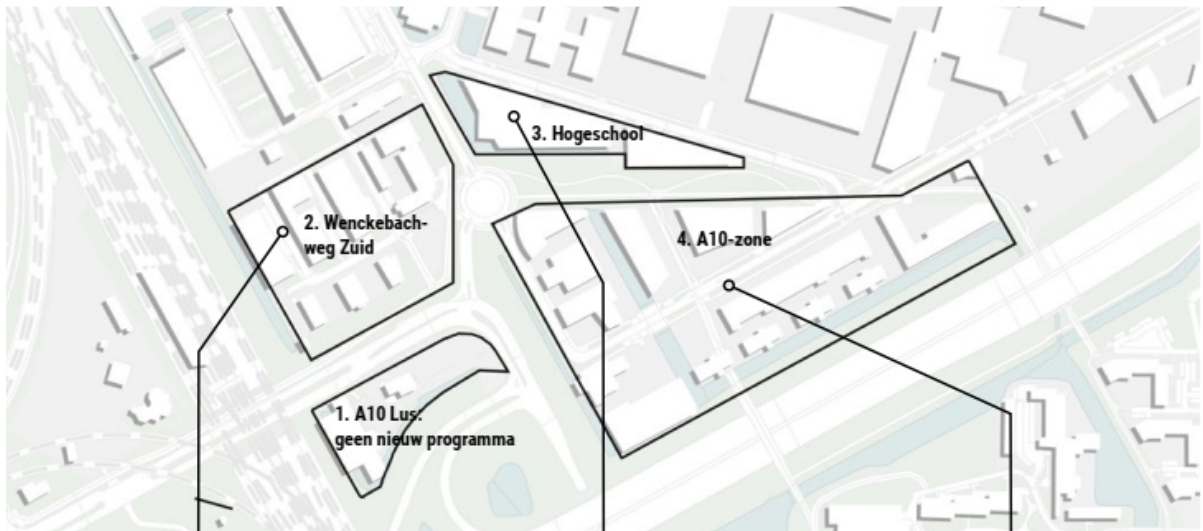
De beoogde ontwikkeling zal in de plint voorzien in commerciële voorzieningen, die op zowel bewoners als niet-bewoners zijn gericht. Alle andere bouwlagen zullen voorzien in de woonbehoefte.

Programma

Richtlijn: 45.000 m² waarvan max. 36.000 m² wonen

De beoogde ontwikkeling voorziet voor 32.266 m² aan wonen, met een totaal programma van 40.236 m² en past binnen de richtlijnen.

Figuur 3.2: Visualisatie programma Weespertrekvaart (bron: Werkstad Overamstel, richtlijnen voor ontwikkeling, 15 mei 2019)



**2. WENCKEBACHWEG ZUID:
TOTAAL MAX 95.000 M2**

WONEN
min. 50% = 47.500 m2
max. 80% = 76.000 m2

**MAATSCHAPPELIJK
KANTOREN
BEDRIJVEN
HORECA**
min. 20% = 19.000 m2
max. 50% = 47.500m2
min. 7.000 m2 maatschappelijk
max. 15.000 m2 kantoor

**3. HOGESCHOOL: TOTAAL
MAX 45.000 M2**

WONEN
min. 50% = 22.500 m2
max. 80% = 36.000 m2

**MAATSCHAPPELIJK
BEDRIJVEN
HORECA**
min. 20% = 9.000 m2
max. 50% = 22.500m2
min. 3.150 m2 maatschappelijk
kantoren niet toegestaan

**4. A10-ZONE:
TOTAAL MAX 130.000 M2**

WONEN
min. 30% = 39.000 m2
max. 80% = 65.500 m2

**MAATSCHAPPELIJK
KANTOREN
BEDRIJVEN
HORECA**
min. 20% = 26.000 m2
max. 70% = 91.000 m2
min. 9.000 m2 maatschappelijk
max. 30.000 m2 kantoor

Raamwerk openbare ruimte

Richtlijn: stadsstraat Wenckebachweg met actieve plint aan de straat

Op het moment ligt er een waterpartij voor het gebouw van de HvA. Deze waterloop zal omgelegd worden, zodat het water beter beleefbaar wordt en de relatie tussen gebouw en straat verbeterd. Het te dempen deel gecompenseerd te worden. De plint is ingericht met 4.800 m² aan commerciële voorzieningen.

Hoogteopbouw

Richtlijn: 2 torens, max 70 m aan de Wenckebachweg, max 50 meter op de tweede linie;

50% van de gevel aan de straat heeft een maximale hoogte van 18 meter. Torens hebben een setback van min. 10 m aan de Wenckebachweg. Een setback van een toren telt niet als basishoogte.

Torens 35-50 meter footprint max 800m²; Torens tussen 50 en 70 m footprint max 600m². Het plan voldoet aan deze richtlijnen, alleen aan de achterzijde is de regel van 50% basishoogte lastig uitvoerbaar als de laagbouw voor de toren niet mee mag worden gerekend. Ook is de hoogte van de toren aan de Wenckebachweg iets hoger (circa 71 meter). Stedenbouwkundig is dit echter acceptabel.

3.4.6.2 Conclusie

De richtlijnen zoals opgesteld in het beleidsdocument 'Richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel 2019' worden door de beoogde ontwikkeling gehanteerd.

3.4.7 Beleidsnotitie duurzaamheid 2017 - 2021 en Programma van Eisen Duurzaamheid - Ruimtelijke ontwikkelingen 2021

In de Beleidsnotitie duurzaamheid heeft Ouder-Amstel haar duurzaamheidsambities geformuleerd. Volgend op de nationale en regionale doelstellingen, stelt de gemeente Ouder-Amstel zich als stip op de horizon de ambitie om uiterlijk in 2040 energieneutraal te zijn. Voor de looptijd van deze nota (tot 2021) volgt Ouder-Amstel de landelijke doelstellingen uit het Nationaal Energieakkoord:

- een besparing van het energieverbruik met gemiddeld 1,5% per jaar;
- een toename van het aantal duurzame energie naar 14% in 2020 en 16% in 2023.

Met een aandeel van 3,1% duurzame energieopwekking (stand van zaken 2015) en een gerealiseerde energiebesparing van 2% vanuit onder andere samenwerking met de regiogemeenten, is een eerste stap gezet. Maar als de gemeente Ouder-Amstel de gestelde nationale en regionale doelstellingen wil halen, is een versnelling nodig en zal er fors ingezet moeten worden op de volgende uitdagingen:

1. Energie besparen door het verbruik sterk terug te dringen;
2. Duurzame energie opwekken met bijvoorbeeld zon en wind;
3. Energietransitie, zoals uitfasering van fossiele brandstoffen zoals aardgas;
4. Verduurzaming van de mobiliteit, met bijvoorbeeld elektrische auto's.

Speerpunt van het gemeentelijk beleid binnen deze energieambitie is allereerst de verduurzaming (energiebesparing en duurzame energieopwekking) van de bestaande gebouwde omgeving. Hierbinnen worden de volgende sectoren/doelgroepen onderscheiden:

- particuliere woningeigenaren;
- VvE's;
- (sociale) huurders;
- bedrijven;
- scholen;
- sportverenigingen.

Daarnaast wordt bij nieuwbouw maximaal ingezet op duurzaamheid. Wat betreft het thema Energie gaat het dan om de volgende uitgangspunten:

- een energie neutrale leefomgeving/woonwijk;
- een duurzame energievoorziening zonder gasaansluiting (restwarmte/all-electric);
- benutting van duurzame bronnen en opwek (warmte- en koudenet, zonne-energie);
- alleen no regret maatregelen.

En tenslotte wordt vanuit het thema energie ingezet op duurzame mobiliteit. Focus in deze nota ligt hierbij op elektrisch vervoer en laadpunten. Voor andere mobiliteitsonderwerpen wordt verwezen naar onder andere het Fietsstimuleringsplan.

3.4.7.1 Relatie tot ontwikkeling

De duurzaamheidsambities worden in het nieuw te bouwen project geïmplementeerd. Op basis van de beleidsnotitie is specifiek voor dit plan een 'Leidraad duurzaamheid Werkstad OverAmstel, deelontwikkeling Dialogue' opgesteld in 2020 door de gemeente. In deze leidraad zijn de uitgangspunten van de gemeente Ouder-Amstel op het gebied van duurzaam bouwen opgenomen wat betreft de deelontwikkeling Dialogue in de Werkstad OverAmstel. De ambities zijn het vertrekpunt voor de verdere uitwerking van een ontwikkeling van nieuwe gebieden, grootschalige verbouw en transformaties. De leidraad geeft handvatten die voortvloeien uit het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid. In paragraaf 4.5 wordt hier nader op ingegaan.

3.4.7.2 Conclusie

Het aspect duurzaamheid zal nader aan bod komen, waarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie en cultuurhistorie

4.1.1 Algemeen

Erfgoedwet

De Erfgoedwet bevat de geldende wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De wet regelt tevens de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. De uitvoering van de Erfgoedwet en de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening is primair een gemeentelijke opgave. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet, welke naar verwachting op 1 januari 2023 in werking treedt.

Nota Belvédère (1999)

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

4.1.2 Relatie tot ontwikkeling

Archeologie

Het plangebied kent geen archeologische waarden volgens het geldend bestemmingsplan 'Duivendrecht'. Ouder-Amstel kent tevens geen archeologische waardenkaart, om deze reden wordt enkel van het bestemmingsplan uitgegaan.

Cultuurhistorie

Uit de rapportage 'Erfgoed op de kaart' uit 2013 blijkt dat de gemeente Ouder-Amstel meerdere rijksmonumenten en ander cultureel erfgoed bezit. De planlocatie is niet aangewezen als een gebied met cultuurhistorische waarden.

4.1.3 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Algemeen

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 4.1: Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

4.2.2 Relatie tot ontwikkeling

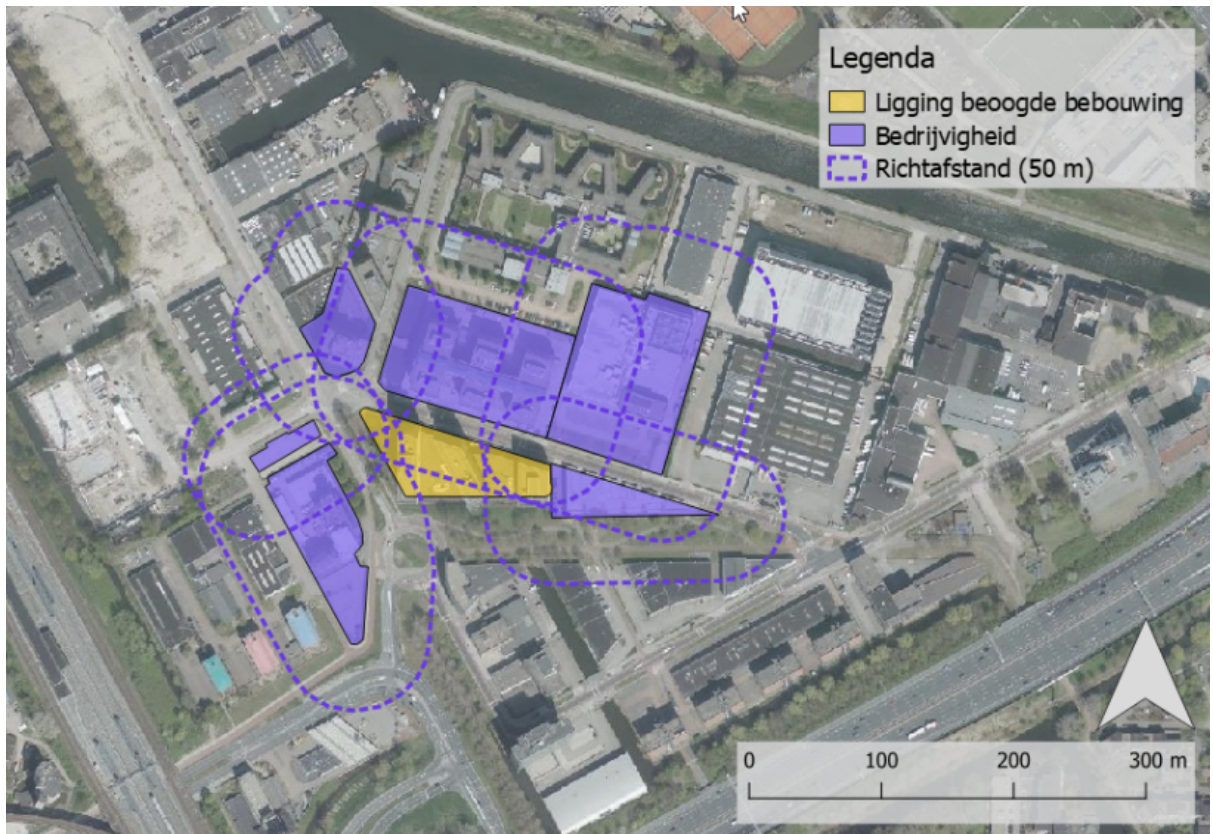
De projectlocatie kent de bestemming 'Kantoor - 1' en dient een bestemming te krijgen waarbinnen commerciële en maatschappelijke voorzieningen mogelijk zijn, maar waar ook gewoon kan worden. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Kantoor - 1', 'Bedrijventerrein', 'Horeca', 'Groen' en 'Verkeer'. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat er sprake is van gemengd gebied.

Maximaal planologische mogelijkheden

Rondom het plangebied zijn meerdere bedrijven en kantoren gelegen. Conform het geldende bestemmingsplan zijn ter plaatse van de omliggende percelen bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan, voor zover benoemd in de bij het bestemmingsplan horende "Lijst van bedrijfsactiviteiten". Wanneer sprake is van gemengd gebied is de richtafstand ten opzichte van bedrijvigheid uit deze milieucategorie vijftig meter. Peutz heeft onderzocht of de nabije bedrijven daadwerkelijk milieucategorie 3.2 voeren. Dit onderzoek is terug te vinden in Bijlage 3 van onderhavige toelichting.

Wanneer sprake is van gemengd gebied is de richtafstand ten opzichte van bedrijvigheid uit deze milieucategorie 3.2 50 meter. In onderstaand figuur wordt weergegeven waar de richtafstand wordt overschreden uitgaande van de maximaal planologische invulling. Op basis van deze maximale mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan zijn de beoogde woningen in relatie tot de omliggende bedrijfsactiviteiten vooralsnog niet inpasbaar binnen de omgeving.

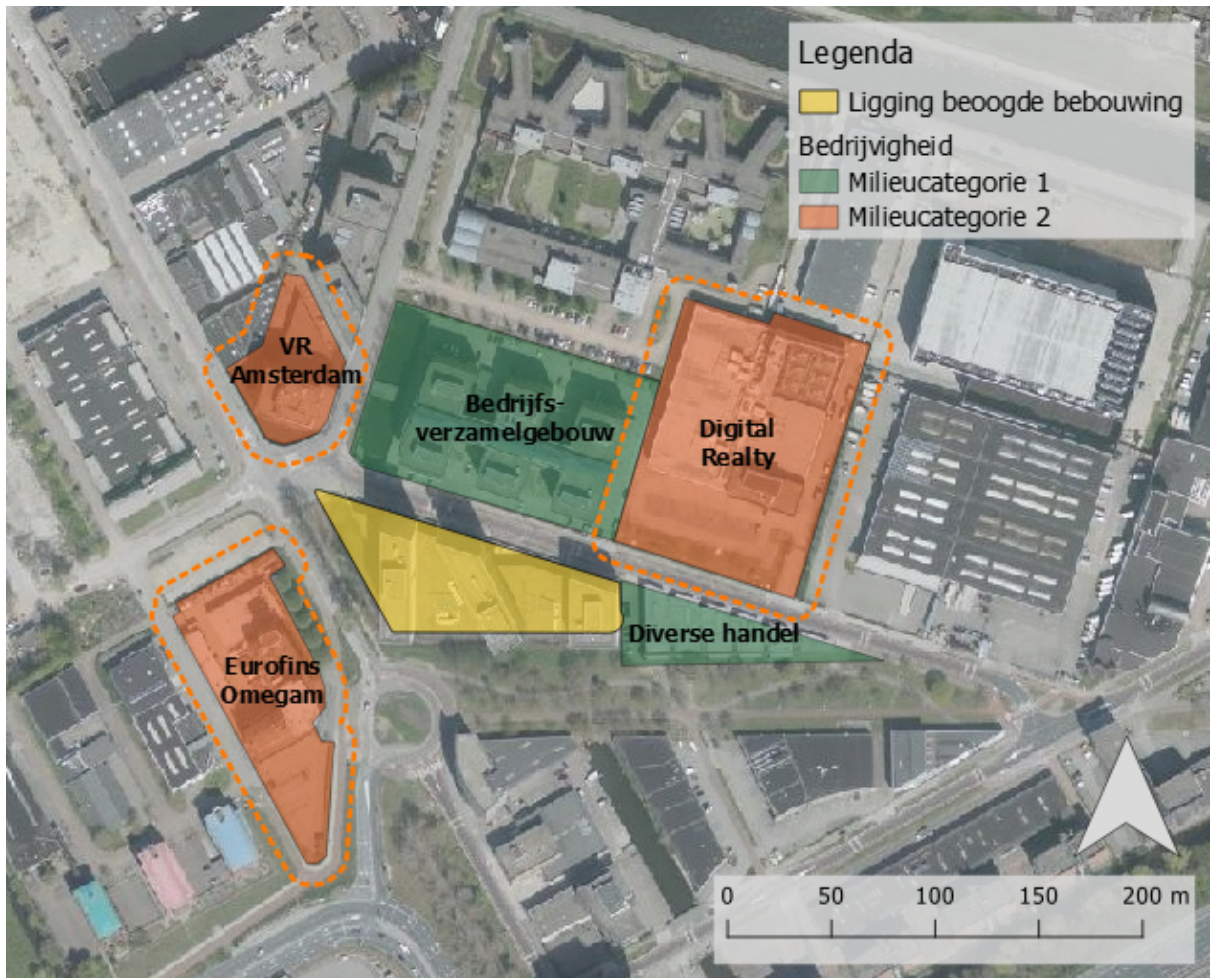
Figuur 4.1: Richtafstanden maximale planologische invulling (bron: Peutz, 2022)



Feitelijke situatie

In de huidige situatie is echter geen sprake van bedrijfsactiviteiten behorende tot milieucategorie 3.2. In figuur 4.2 is de huidige situatie weergegeven, waarbij eveneens de richtafstanden voor deze activiteiten worden weergegeven.

Figuur 4.2: Bedrijven en bijbehorende richtafstanden rondom het plangebied (bron: onderzoek Peutz).



Ten oosten van de plangebied zijn meerdere bedrijven gelegen die tot milieucategorie 1 behoren. Dit betreffen onder andere een aantal vestigingen van webwinkels en kleinschalige detailhandel. Ten noorden van het plangebied is een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd, welke in hoofdzaak ICT-gerelateerde bedrijvigheid huisvest. Dergelijke bedrijvigheid behoort eveneens tot milieucategorie 1. Voor bedrijfsactiviteiten behorend tot milieucategorie 1 geldt een richtafstand van 0 meter in gemengd gebied.

Ook zijn er rondom het plangebied bedrijven behorend tot milieucategorie 2 gesitueerd. Dit betreffen onder andere het datacenter Digital Realty, het (chemisch/biochemische) laboratorium Eurofins Omegam en het amusementscentrum VR Amsterdam. De bedrijfsactiviteiten van deze bedrijven kennen een richtafstand van 10 meter ten opzichte van de gevels van woningen. Uit figuur 4.2 blijkt dat voor de beoogde woningen aan deze richtafstand wordt voldaan.

Tot slot was voorheen ten westen van het plangebied, direct ten noorden van Eurofins Omegam, een sporthal gelegen. Deze bebouwing is echter gesloopt, waardoor geen sprake meer is van bedrijvigheid op deze locatie.

Hinder kan niet geheel worden uitgesloten indien aan de van toepassing zijnde richtafstanden wordt voldaan. Door het bevoegd gezag is daarbij aangekaart dat het bedrijf Eurofins Omegam om extra aandacht vraagt. Tevens is in de omgeving van het plangebied sprake van een Logistiek Centrum Metro (LCM) terrein. Ook dit vraagt om een nadere beschouwing. Peutz heeft deze nadere beschouwing gegeven in het akoestisch onderzoek (bijlage 7) : de maatgevende hinderaspecten betreft namelijk geluid. Peutz concludeert dat mede vanwege het feit dat de beoogde woningen reeds worden blootgesteld aan relatief hoge

geluidbelastingen als gevolg van weg- en railverkeerslawaaï, en hiertoe reeds maatregelen getroffen moeten worden, de voorliggende situatie aanvaardbaar kan worden geacht. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar het onderzoek en paragraaf 4.7.

De beoogde ontwikkeling bevindt zich in de huidige situatie op een passende afstand ten opzichte van de nabijgelegen bedrijven. De huidige bedrijfsvoering van de bedrijven wordt niet geschaad en tevens zal sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de te realiseren woningen. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat het geldende bestemmingsplan de mogelijkheid biedt voor bedrijfsactiviteiten tot maximaal milieucategorie 3.2. Indien er zich nabij het plangebied bedrijven vestigen die bedrijfsactiviteiten behorend tot milieucategorie 3.2 uitoefenen, zal niet meer worden voldaan aan de geldende richtafstanden. De bestaande bedrijven worden ook in hun mogelijkheden beperkt om hun bedrijfsvoering te wijzigingen naar deze hogere milieucategorie. Echter zijn deze richtafstanden geen harde afstandseisen. Gemotiveerd afwijken van deze afstanden is mogelijk, zo volgt ook uit jurisprudentie.

In de voorliggende situatie kan sprake zijn van planschade. Door de "planologische mutatie" kan met betrekking tot omliggende bedrijven schade optreden die voor vergoeding, op basis van artikel 6.1 van de Wro, in aanmerking komt, aangezien de beoogde ontwikkeling de mogelijkheden van de bedrijven in de omgeving beperkt. Daarbij moet worden opgemerkt dat er de afgelopen jaren geen actieve pogingen en aanvragen zijn gedaan om rondom de planlocatie activiteiten te ontplooiën in een hogere milieucategorie. Bovendien is het regionale en gemeentelijke beleid erop gericht de planlocatie en omgeving te transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Dit biedt gelijktijdig ook kansen voor grondeigenaren. Daarnaast zijn al woningen in het omliggende gebied aanwezig die al zorgen voor een belemmering van de bedrijven.

Interne milieuzonering

Met voorliggend bestemmingsplan worden woningen mogelijk gemaakt, maar ook diverse commerciële functies zoals horeca en detailhandel. Binnen het nieuw te realiseren gebouw is derhalve sprake van functiemenging, waarbij diverse functies naast elkaar bestaan. De richtafstanden ten opzichte van een gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Binnen het gebouw wordt echter functiemenging mogelijk gemaakt, waarbij milieubelastende en milieugevoelige functies op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De richtafstanden zijn dan niet toepasbaar. Op basis van de functiemengingslijst van de VNG wordt de toelaatbaarheid van milieu belastende functies dan beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen;
- categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

De functies die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, behoren allen tot de categorie A en B. Hiervoor is ook een 'Staat van bedrijfsactiviteiten' opgenomen als bijlage bij de regels.

In het kader van milieuzonering kan gesteld worden dat deze functies ruimtelijk aanvaardbaar zijn naast elkaar. Daarnaast wordt een goed woon- en leefklimaat voor de toekomstige bewoners gegarandeerd doordat de toekomstige bedrijvigheid (horeca en detailhandel) aan de eisen vanuit het Activiteitenbesluit moeten voldoen. Hier worden de normen gegeven voor bijvoorbeeld de hoeveelheid geluid die de activiteiten vanuit de bedrijvigheid in de nacht, avond en dagperiode op de naastgelegen gevels van woningen mag bedragen. Naar verwachting is sprake van kleinschalige functies, welke een zeer beperkte impact hebben op de omgeving, en aldus passend zijn op korte afstand van woonfuncties. Bovendien is de beoogde functiemenging binnen het plan niet ongebruikelijk in een dergelijke stedelijke omgeving.

4.2.3 Conclusie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening het realiseren van woningen op deze locatie in de nabijheid van diverse bedrijvigheid meer dan acceptabel en levert de woningbouw geen belemmering op voor de huidige bedrijfsvoering van omliggende bedrijven. Het aspect planschade is middels de anterieure overeenkomst verlegd naar de initiatiefnemer.

4.3 Bezoning

4.3.1 Algemeen

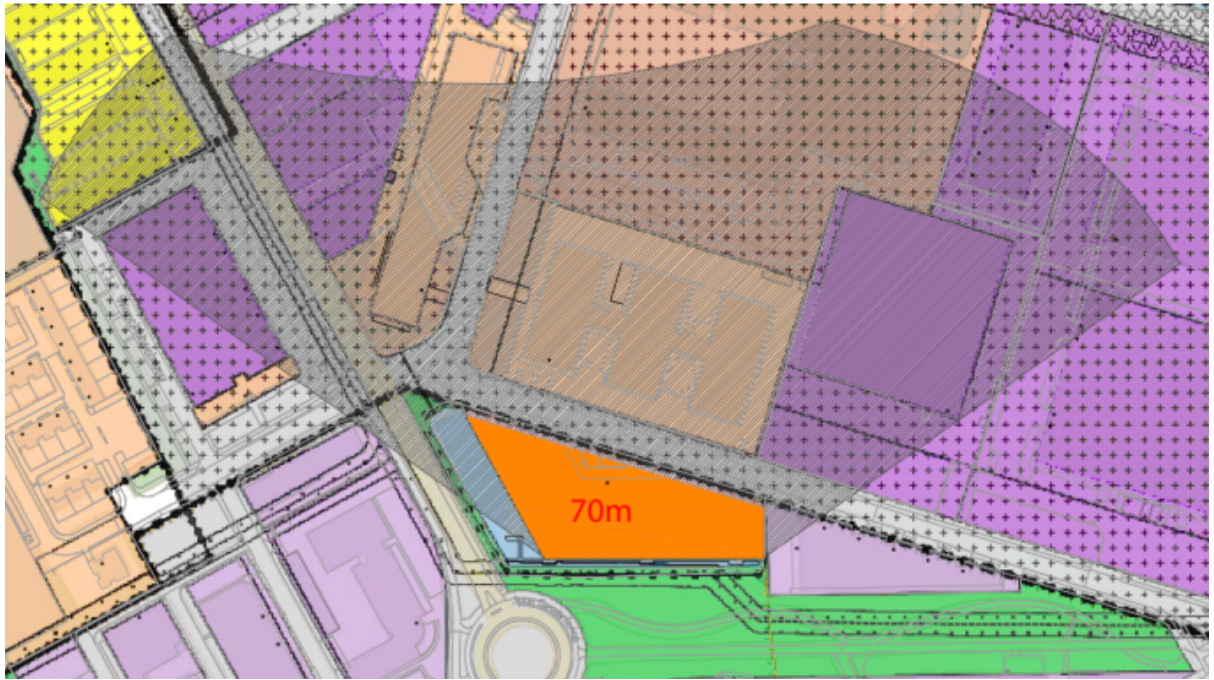
Op dit moment bestaat er geen wetgeving ten aanzien van bezonning en beschaduwning. Bij de beoordeling van de schaduwwerking van hoogbouw wordt veelal de lichte TNO norm aangehouden. Deze norm stelt dat er sprake is van een voldoende bezonning als er minimaal 2 uur zon mogelijk is per dag in de periode tussen 19 februari en 21 oktober.

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Peutz is op basis van de lichte TNO-norm een globale bezonningsstudie uitgevoerd voor de onderhavige ontwikkeling. De volledige studie is opgenomen in bijlage 3 van deze toelichting. Hierbij is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 70 meter voor het gehele plangebied (worst-case, aangezien het bestemmingsplan dit niet mogelijk maakt).

Op basis van het potentiële schaduwbereik van de geplande hoogbouw, is op toetsingsdatum 19 februari het invloedsgebied zichtbaar gemaakt in een figuur. Aangezien in het invloedsgebied slechts een beperkt aantal woningen is gelegen, zal dit aspect naar verwachting geen voor belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling. Op basis van een kwalitatieve beoordeling constateert Peutz dat de de beoogde ontwikkeling voor woningen aan de H.J.E. Wenckebachweg 6v niet leidt tot een situatie waardoor niet meer aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. Voor de locatie alwaar tot kort sprake was van tijdelijke studentenwoningen (in de strook tussen het voormalige Bijlmerbajescomplex en het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart) zal het aspect bezonning naar verwachting tevens geen belemmeringen opleveren.

Figuur 4.3: Invloedsgebied op 19 februari uitgaande van een gebouw van 70 meter hoog (bron: Peutz).



4.3.3 Conclusie

Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de realisatie van het nieuwbouwplan.

4.4 Bodem

4.4.1 Algemeen

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

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

4.4.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van woningen. Woningen betreffen gevoelige functies in het kader van de Wbb, waarvan de gebruikers beschermd dienen te worden tegen onacceptabele verontreinigen in de bodem waarmee zij in aanraking kunnen komen. Echter zijn de gronden van oorsprong in gebruik ten behoeve van de kantoorfunctie en later als onderwijsgebouw. Daarbij hebben er geen bodemverstorende werkzaamheden plaatsgevonden sinds de ontwikkeling van de bebouwing. Met het initiatief worden geen woningen met tuin gerealiseerd, waardoor de toekomstige bewoners niet in aanraking komen met de grond.

In 1998 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door IJsselmeerbeton Funderingstechnologie BV waarbij geen interventiewaarden overschrijdingen zijn aangetroffen in grond en/of grondwater. In 2017 is door Ramboll een actualiserend vooronderzoek uitgevoerd (bijlage4) waarbij geen aanwijzingen zijn gevonden dat de bodem binnen het bestemmingsplan gebied aanvullend zou zijn belast als gevolg van activiteiten die op de locatie hebben plaatsgevonden.

Volledigheidshalve wordt een (water)bodem en asbestonderzoek, conform de NEN 5720,

NEN5740, NEN 5707, NEN 5897 uitgevoerd in het kader van de aan te vragen omgevingsvergunning en sloop van de bestaande bebouwing.

4.4.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt, gezien de mate van mogelijke verontreiniging en het bouwplan (gestapelde bouw zonder tuinen), geen belemmering voor vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Bij verwijdering van de bebouwing dient wel een (water)bodem en asbestonderzoek, conform de NEN 5720, NEN5740, NEN 5707, NEN 5897 en de aanvullende eisen voortvloeiend uit de ARVO 2022, plaats te vinden.

4.5 Duurzaamheid

4.5.1 Algemeen

Rijksbeleid

Het duurzame beleid van de Nederlandse overheid is vastgesteld in de Energieagenda (2016). Het doel van deze agenda is om de transitie naar een CO₂-arme energievoorziening in 2050 te bewerkstelligen. In het Klimaatakkoord van Parijs is vastgelegd de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de twee graden Celsius, met het streven een maximale temperatuurstijging van anderhalve graad Celsius te realiseren. Dat vraagt om een drastische reductie van het gebruik van fossiele energie, tot dichtbij nul in het jaar 2050. Elektriciteit wordt dan duurzaam opgewekt, gebouwen worden voornamelijk verwarmd door aardwarmte en elektriciteit, bedrijven hebben hun productieprocessen aangepast, er wordt niet langer op aardgas gekookt en er rijden vrijwel alleen maar elektrische auto's.

Tot 2020 neemt de CO₂-uitstoot fors af. Doorzetten van het huidige beleid is na 2020 echter onvoldoende om een geleidelijke transitie mogelijk te maken. Zonder aanvullend beleid zal de CO₂-uitstoot zelfs weer kunnen toenemen. Voor de bestaande woningvoorraad betekent een geleidelijke transitie dat jaarlijks 170.000 woningen aangepast dienen te worden. Voor de nieuwbouw van woningen bepaalt de Europese EPBD-richtlijn de ambitie om tot bijna energie-neutrale gebouwen te komen. Vanaf 2021 moeten alle nieuwe gebouwen voldoen aan overeenkomstige wettelijke vereisten. Nieuwe woningen moeten worden voorzien van warmtepompen, zonnecollectoren en extra isolatie en eisen worden gesteld aan de maximum vervuiling van auto's.

4.5.2 Relatie tot ontwikkeling

In Hoofdstuk 3 zijn reeds de duurzame ambities van de provincie Noord-Holland en de gemeente Ouder-Amstel toegelicht. In deze paragraaf wordt geschetst welke duurzaamheidsmaatregelen en ambities in voorliggend plan zitten.

Ten tijden van het ondertekenen van de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer was nog geen duurzaamheidsbeleid vastgesteld binnen de gemeente Ouder-Amstel, al lag er wel een concept programma van eisen duurzaamheid. Dit is de reden dat er een duurzaamheid ambitie document is gemaakt die toegevoegd is aan de anterieure overeenkomst, speciaal voor de voorliggende ontwikkeling van het plan Dialogue. Dit duurzaamheid ambitie document is gebaseerd op het programma van eisen duurzaamheid. Aan de duurzaamheid ambitie document zal getoetst worden. Uit dit document van de gemeente Ouder-Amstel blijkt dat nieuwbouw volledig duurzaam moet gaan worden om aan de doelstellingen op nationaal niveau te voldoen, namelijk BENG (Bijna Energie Neutraal Gebouw). Het gebouw wordt gasloos uitgevoerd en er worden zonnepanelen gerealiseerd.

Toekomstbestendig bouwen is bouwen met kwaliteit. In het hart van het gebouw bevindt zich een zorgvuldig ontworpen binnentuin, die direct grenst aan de levendige activiteiten in de plint. De grote verdiepingshoogte van de plint zorgt voor een goed doorzicht naar de

binnentuin, waardoor deze kwaliteit ook vanaf het park en de straat kan worden gezien en visa versa.

Toekomstbestendig bouwen, is ook denken aan de invloed van het klimaat. Het regent in Nederland minder vaak, maar als het regent is de intensiteit een stuk groter. Waterbuffering voor deze piekbuien is daarom van groot belang. Er zal daarom zowel binnen als buiten de plankaders invulling worden gegeven aan waterbuffering. Zie hiervoor ook paragraaf 4.12 Water.

Het gebouw is schoon en gezond. Dat wil zeggen, een gezond binnenklimaat, geen verbranding van fossiele brandstoffen en kent een eigen opslag van warmte en koude in de bodem. Het terugdringen van de energiebehoefte is leidend bij de ontwerpkeuzes. In het ontwerp worden isolatiewaarden, glaskwaliteiten, zontoetreding en de luchtdichtheid geoptimaliseerd.

Daar waar mogelijk zal bij de ontwikkeling van het plan gewerkt worden met circulaire materialen en zal gebruik worden gemaakt van een materialenpaspoort. Onderzoek wijst uit welk sloopmateriaal van het bestaande gebouw hergebruikt kan worden en tijdens de bouw wordt gewerkt volgens de principes van Bewuste Bouwers, waarbij we de buurt zoveel mogelijk betrekken in het proces en overlast minimaliseren.

De ontwikkelaar heeft drie richtlijnen opgesteld waar ze verder op gaan borduren:

1. Ontwikkelaar minimaliseert haar milieu-impact door haar portefeuille duurzaam te ontwikkelen en beheren over de gehele levensduur van een project.
Dit door duurzaam en circulair materiaalgebruik. Materialen met zo'n laag mogelijk milieu impact. Minimaliseren van de watervraag in de gebruikersfase, het minimaliseren van de energievraag en uitstoten van broeikasgassen in de gebruikersfase.
2. Ontwikkelaar ontwerpt en ontwikkelt haar portefeuille zo dat ze een veilige en gezonde leefomgeving creëert voor haar bewoners en omwonenden.
Duurzame waterberging en bestendig zijn tegen extreme weersomstandigheden. Bij dragen aan het tegengaan van hittestress en het klimaatadaptief bouwen, bij dragen aan de flora en fauna in de stedelijke omgeving door deze op een structurele manier te vestigen en ondersteunen.
3. Ontwikkelaar draagt structureel bij aan biodiversiteit en toekomstbestendigheid van de stad.
Dit door het ontwerpen van een gezonde leefomgeving voor bewoners, het stimuleren van sociale cohesie door bewoners te betrekken in het bouwproces, het creëren van betaalbare woningen waar mogelijk. (elke bewoner heeft toegang tot openbaar groen/water op 300 meter afstand, liggen op loopbare afstand van essentiële voorzieningen, fijnstof en stikstof gereduceerd, lokale voedselproductie en stimuleert bewegen in het ontwerp).

Gebouwontwerp

In het ontwerp voor Dialogue zijn een groot aantal keuzes gemaakt die invulling geven aan het duurzaamheid ambitie document zoals opgesteld door de gemeente Ouder-Amstel.

Energie, CO2-reductie: het ontwerp inclusief installaties wordt gebaseerd op de BijnaEnergieNeutraalGebouw normering met een ambitie die lager is dan de Wetgeving. Door de compactheid van het ontwerp zal de energiebehoefte (BENG1) minimaal 20% lager zijn dan de Wettelijke eisen. Daarnaast wordt het aandeel hernieuwbare energie gemaximaliseerd door het toepassen van warmte/koudeopslag en het integreren van PV-systemen op de daken. Het is de ambitie om 60% van de totale hoeveelheid energie duurzaam op te wekken (BENG3).

Circulair: bij de materiaalkeuze worden materialen geselecteerd met een lage milieu footprint of materialen zijn bio-based. De milieubelasting uitgedrukt in de zogenoemde MPG waarde

zal maximaal 0,7 bedragen. Dit ligt lager en is dus duurzamer dan de Wettelijk eis van maximaal 0,8. De draagstructuur is flexibel waardoor herindelingen en herbestemming mogelijk is. Voor het gebouw wordt een materiaalpaspoort opgesteld om toekomstig hergebruik van materialen mogelijk te maken.

Klimaatadaptatie: het gebouw draagt bij aan het voorkomen van hinder of overlast door de verandering van het klimaat. De daken en binnentuin vangen het regenwater op, houden dit vast en voeren dit water vertraagt af. Er wordt rekening gehouden met het opvangen van piekpuien van 60mm regenwater binnen één dag. De daken en het binnenterrein worden met intensief groen afgewerkt om hittestress te verminderen en ook bij de inrichting van de omgeving wordt groen met bomen toegepast om te zorgen voor voldoende beschaduwing. Verhard oppervlak wordt geminimaliseerd of uitgevoerd als halfverharding.

Natuurinclusief: het gebouw zal bijdragen aan de verbetering van de biodiversiteit binnen het gebied. In samenwerking met ecologen zal de flora en fauna worden geïntensiveerd door het integreren van schuil-, rust- en nestvoorzieningen voor dieren. Hierbij wordt ingezet op het stimuleren van voorzieningen voor vleermuizen, mussen, gierzwaluwen en insecten.

Duurzaamheid meten: om de duurzaamheid prestaties in het ontwerp en bij de realisatie te borgen wordt gebruik gemaakt van de GPR methodiek. De ambitie is een minimale score van gemiddeld 8 verdeeld over de thema's energie, milieu, gezondheid, toekomstwaarde en gebruikskwaliteit. De GPR wordt opgesteld door een GPR gebouw-expert.

4.5.3 Conclusie

Het plan voldoet aan de gemeentelijke ambities ten aanzien van duurzaamheid.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Algemeen

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

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

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

Het Ipo (Interprovinciaal overleg) heeft een risicokaart ontwikkeld waarop verschillende risicobronnen inclusief bijbehorende relevante gegevens zijn weergegeven. De risicokaart vormt een hulpmiddel bij het beoordelen van het aspect externe veiligheid bij ruimtelijke

ontwikkelingen. Daarnaast kan ook het risicoregister worden geraadpleegd.

4.6.2 Relatie tot ontwikkeling

4.6.2.1 Risicobronnen in de omgeving

Op de risicokaart is te zien dat de planlocatie is gelegen nabij een risicocontour van een inrichting en transportroutes. Het voorgenomen initiatief zelf is geen risicovolle activiteit. Echter dienen de volgende inrichting en transportroutes nader besproken te worden door middel van het onderzoek van Peutz, terug te vinden in Bijlage 5.

Dit betreft de volgende risicobronnen (zie onderstaand figuur 4.4):

1. Transport van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A10;
2. Transport van gevaarlijke stoffen over het nabijgelegen spoortraject 'Duivendrecht–Amsterdam';
3. Transport van gevaarlijke stoffen via aardgasbuisleiding W-534-20;
4. Transport van gevaarlijke stoffen via aardgasbuisleiding W-534-01;
5. LPG-tankstation aan de Verlengde Van Marwijk Kooystraat.

Figuur 4.4: Uitsnede risicokaart, plangebied blauw omlijnd (bron: Peutz, 2022).



Transport van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A10

Ten zuiden van de beoogde ontwikkelingen is de Rijksweg A10 gelegen. Deze weg valt onder de werkingssfeer van het Basisnet en wordt benoemd in bijlage II van de Regeling Basisnet. Hieruit volgt dat deze weg een plasbrandaandachtsgebied (zone van 30 meter aan weerszijden van de weg) kent. Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de bijbehorende Regeling Basisnet kunnen er beperkingen worden gesteld aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen een zone van 200 meter aan weerszijden van een transportroute. De A10 bevindt zich echter op circa 260 meter afstand van de beoogde ontwikkelingen, hetgeen betekent dat er geen belemmeringen aan de orde zijn voor de beoogde ontwikkelingen. Een groepsrisicoberekening is buiten de zone van 200 meter niet benodigd.

Wel wordt opgemerkt dat over de A10 giftige vloeistoffen (LT2) en brandbare gassen (GF3) worden vervoerd. Deze stoffen kennen een invloedsgebied van respectievelijk 880 en 355 meter, en reiken tot het plangebied. Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van deze stoffen vraagt deze weg bij de verdere verantwoording van de externe veiligheidsrisico's wel om een beperkte beschouwing ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico, zie ook paragraaf 4.6.2.3.

Transport van gevaarlijke stoffen over het nabijgelegen spoortraject 'Duivendrecht–Amsterdam'

De beoogde ontwikkeling aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 is op circa 290 meter van het spoortraject 'Duivendrecht-Amsterdam' gelegen. Het spoortraject is gelegen aan de westzijde van de beoogde ontwikkelingen en valt onder de werkingssfeer van het Basisnet. Gezien de geruime afstand van de ontwikkeling aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 (meer dan 200 meter) tot het spoortraject vraagt deze transportroute niet om nader onderzoek.

Wel is het volgens bijlage II van de regeling Basisnet mogelijk dat er brandbare en giftige vloeistoffen en gassen worden getransporteerd over het spoortraject. Het invloedsgebied van deze stoffen bedraagt maximaal meer dan 4.000 meter. De beoogde ontwikkeling is hiermee wel in het invloedsgebied van het spoortraject gelegen. Dit vraagt daarom in het kader van de verdere verantwoording van de externe veiligheidsrisico's wel om aandacht, zie paragraaf 4.6.2.3. Een verantwoording van het groepsrisico is derhalve nodig.

Transport van gevaarlijke stoffen via aardgasbuisleidingen

Nabij de beoogde ontwikkelingen is een tweetal aardgasbuisleidingen gesitueerd waar gevaarlijke stoffen door worden getransporteerd. De buis met kenmerk W-534-20 heeft een invloedsgebied van 70 meter en bevindt zich op zes meter van de planlocatie. De buis met kenmerk W-534-01 heeft een invloedsgebied van 170 meter en bevindt zich op 40 meter afstand. Aangezien de beoogde ontwikkelingen, te weten de realisatie van kwetsbare objecten, binnen de invloedsgebieden van deze aardgasbuisleidingen zijn gelegen dienen, conform het Bevt, de externe veiligheidsrisico's nader inzichtelijk gemaakt te worden middels een kwantitatieve risicoanalyse (QRA).

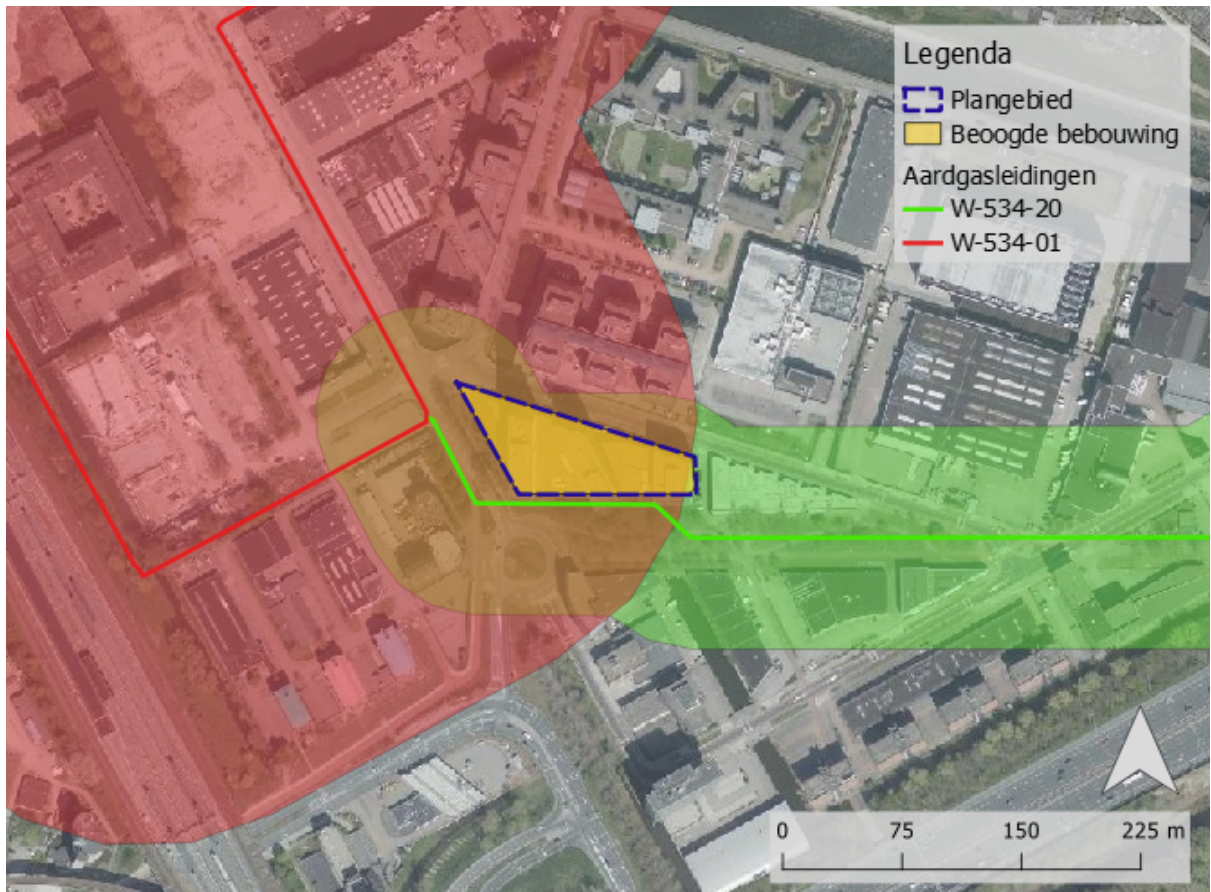
LPG-tankstation aan de Verlengde Van Marwijk Kooystraat

Nabij de beoogde ontwikkeling is een Total LPG-tankstation gesitueerd. Het plaatsgebonden risico van 10-6 per jaar volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en is niet gelegen over de beoogde ontwikkelingen. Voor respectievelijk het vulpunt, het ondergronds reservoir en de afleverinstallatie zijn deze afstanden 35 meter, 25 meter en 15 meter. Het tankstation kent echter een invloedsgebied van 150 meter, waar de planlocatie zich buiten bevindt. Het LPG-tankstation vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6.2.2 QRA hogedruk aardgasbuisleiding

De QRA is uitgevoerd op basis van gegevens van leidingbeheerder Gasunie. De beschouwde scenario's zijn de huidige situatie (feitelijk en planologisch) en de toekomstige situatie (feitelijk en planologisch).

Figuur 4.5: Ligging aardgasbuisleidingen en invloedsgebied (bron: Peutz, 2022).



Uit figuur 4.5 volgt dat de ontwikkeling binnen de invloedsgebieden van de aardgasbuisleidingen zijn gelegen. Tevens is de ontwikkeling deels binnen de 100%-letaliteitscontour (van 80 meter) van buisleiding W-534-01 (rode contour) en de 100%-letaliteitscontour (van 50 meter) van buisleiding W-534-20 (groene contour) gelegen.

Groepsrisico

Het groepsrisico van de beschouwde buisleiding W-534-20 (groene contour, zuidelijk gelegen leiding) overschrijdt de oriëntatiewaarde niet. Daarnaast is geen sprake van een significante toename (>10%) van het groepsrisico. In geen van de gevallen is namelijk sprake van een toename van het groepsrisico. Afhankelijk van de beschouwde situatie neemt het groepsrisico (lichtelijk) af of blijft deze gelijk.

Ingeval uitgegaan wordt van de maximaal planologische invulling van de omgeving van de beoogde ontwikkeling, overschrijdt het groepsrisico van de beschouwde buisleiding W-534-01 (rode contour, westelijk gelegen leiding) de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde wordt echter reeds overschreden indien de beoogde ontwikkeling niet wordt meegenomen. Indien uitgegaan wordt van de feitelijke situatie van de omgeving wordt de oriëntatiewaarde – zowel voor als na de beoogde ontwikkeling – niet overschreden. De beoogde ontwikkeling leidt in ieder geval niet tot een toename van het groepsrisico.

Aangezien voor één van de buisleidingen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde (de buisleiding die ten westen van het plangebied loopt), is een verantwoording van het groepsrisico conform artikel 12 derde lid onder b van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) aldus aan de orde. Ook als geen sprake is van een relevante toename van het groepsrisico dient daarbij een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico opgesteld te worden en advies te worden gevraagd aan de veiligheidsregio.

4.6.2.3 Verantwoording groepsrisico

De verantwoording van het groepsrisico is opgesplitst in de mogelijkheid tot risicoreductie, mogelijke alternatieven, zelfredzaamheid en ontvluchting en bereikbaarheid en hulpverlening.

Risicoreductie

Er zijn diverse maatregelen denkbaar met het doel het risico (kans en/of effect) te reduceren. De effectiviteit van deze maatregelen kan niet of beperkt inzichtelijk worden gemaakt middels de wettelijk voorgeschreven rekenmethodieken. Bij het beoordelen van nut en noodzaak van het treffen van maatregelen wordt ook rekening gehouden met locatiespecifieke omstandigheden en maatregelen die reeds in een breder kader zijn getroffen (bijvoorbeeld aan de transportzijde). Naast aanvullende maatregelen als gevolg van de locatiespecifieke omstandigheden zullen alle te realiseren gebouwen uiteraard moeten voldoen aan de eisen uit het Bouwbesluit. In het Bouwbesluit zijn eisen opgenomen passend bij de te realiseren gebouwen inclusief bijbehorende functies. Door de brandweer wordt daarnaast opgemerkt dat bij het ontwerp van de bebouwing, de materieeltoepassing en de uitvoering van de gevels rekening gehouden moet worden met de warmtestralings- en overdrukeffecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Bij het treffen van maatregelen voor het verminderen van het groepsrisico moet worden uitgegaan van een integrale benadering. Dit houdt in dat rekening moet worden gehouden met diverse factoren die bijdragen aan een geconstateerde overschrijding van de normen van het groepsrisico en/of een toename van het groepsrisico. Het maatgevende scenario van een aardgasbuisleiding is het falen van de leiding, waarbij gas vrijkomt dat vervolgens ontsteekt met een fakkelbrand tot gevolg. Er kunnen tevens secundaire branden ontstaan. De voornaamste faaloorzaak van aardgasbuisleidingen betreft beschadiging door derden (ook wel 'external interferences' genoemd). Alle breuken die in de periode 1977-2007 zijn gerapporteerd zijn het gevolg van external interferences. Om het aantal schades door graafwerkzaamheden verder te beperken is per 1 juli 2008 de Wet Informatie-Uitwisseling Ondergrondse netten ('grondroerdersregeling') in werking getreden. Door de invoering van deze wet wordt geschat dat de kans op leidingbeschadiging door external interferences met een factor 2,5 afneemt.

Door het vermijden van het leggen van andere kabels en leidingen in de nabijheid van een aardgasbuisleiding zal er minder noodzaak zijn om in de buurt daarvan te graven in verband met onderhoud en reparaties. Daarnaast is zowel de huidige als toekomstige bebouwing op een afstand van circa 6 meter van één van de buisleidingen gelegen, waardoor er veel aandacht en zorg nodig is voor het uitvoeren van werkzaamheden nabij deze leiding. Voor werkzaamheden in de openbare grond nabij een leiding, kunnen nadere afspraken gemaakt worden.

Naast maatregelen bij de bron zullen ook effectreducerende maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen houden in dat de bereikbaarheid van het gebied wordt gewaarborgd. Er zijn voldoende toegangswegen van en naar de beoogde ontwikkeling aanwezig. Voor de bestrijding van branden zullen voldoende brandkranen worden gerealiseerd. Er zal bovendien worden voorzien in voldoende vluchtmogelijkheden van de hogedruk aardgasbuisleiding af. Opgemerkt wordt dat de appartementen in het Gastenhuis zich met name op de eerste bouwlagen in het zuidoostelijk deel van de bebouwing bevinden. Het is daarbij wenselijk om een vanuit het Gastenhuis een duidelijk vluchtroute richting het noorden in het ontwerp op te nemen.

Mogelijke alternatieven

In theorie zijn er bijna altijd alternatieve locaties denkbaar die een lager groepsrisico kennen. In voorliggende situatie bestaat echter de wens om een bestaand stedelijk gebied van de regio Amsterdam een kwaliteitsslag te geven. Er is in de regio Amsterdam een zeer grote vraag naar woningen en de benodigde ruimte hiervoor is schaars, waardoor de betreffende locaties kansen bieden om in deze vraag naar woningen te voorzien. De omgeving van de beoogde ontwikkeling is tevens reeds in ontwikkeling. De Weespertrekvaartbuurt, die zich

direct ten noorden de beoogde ontwikkeling bevindt, is bijvoorbeeld aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw om in te spelen op de urgente woningbehoefte van Amsterdam. De beoogde ontwikkeling sluit goed aan op dit toekomstige gemengde woon- en werkgebied.

Belangrijk om daarnaast op te merken is dat het bestemmingsplan een Gastenhuis mogelijk maakt die op elk gewenste plek in het gebouw (in de eerste bouwlagen) zich kan vestigen. In het ontwerp is het Gastenhuis geprojecteerd in de zuidoostelijke deel van de bebouwing. Een alternatief is om dit aan de noordwestelijke kant te plaatsen. Echter, dit zorgt niet voor een risicoreductie omdat de maatgevende buisleiding (waar het groepsrisico wordt overschreden) juist aan die zijde ligt (zie figuur 4.5).

Zelfredzaamheid en ontvluchting

Bij een fakkelfbrand of BLEVE is doorgaans het beste handelingsperspectief om van de bron af te vluchten. Of ingeval men zich binnen bevindt bij een BLEVE is binnen blijven en uit het zicht van ramen en gevelopeningen de beste aanpak. Dit is ook het geval indien bij een fakkelfbrand sprake is van gebouwen die voldoende bestand zijn tegen hogere warmtestralingsbelasting en/of die zich verder weg van de fakkelfbrand bevinden. De aanwezige personen betreffen in de voorliggende situatie naar verwachting hoofdzakelijk volwassenen. Daarbij zal geen sprake zijn van een hoge concentratie van 'verminderd zelfredzame' personen. Dit betekent dat de personen die aanwezig zijn over het algemeen zelfstandig kunnen vluchten ten tijde van een ongeval met gevaarlijke stoffen in de nabijheid van de beoogde ontwikkeling. Hierbij wordt wel opgemerkt dat de bewoners van het Gastenhuis mogelijk verminderd zelfredzaam zijn. Dit betreft een relatief beperkt aantal personen. Het beperkte aantal mogelijk aanwezige verminderd zelfredzame personen kan daarbij ingeval van een ongeval bij het vluchten geassisteerd worden door het personeel van het Gastenhuis. In voorliggende situatie zal zorg worden gedragen dat het mogelijk is om (tijdig) te vluchten van de betreffende risicobron af. Voorzien zal worden in adequate ontvluchtingsmogelijkheden. Er kan hierbij in noordoostelijke richting worden gevlucht, waarmee van alle relevante risicobronnen af gevlucht kan worden.

Het is bovendien raadzaam om de toekomstige bewoners en het personeel van het Gastenhuis voor te bereiden op de mogelijke gevolgen bij een ramp, en hen te voorzien in duidelijke instructies en communicatie ten tijde van een mogelijke ramp. Hiermee wordt zorg gedragen dat de aanwezige personen ter plaatse van het plangebied op een snelle en efficiënte wijze kunnen vluchten ingeval van een ramp.

In het geval van een toxische wolk zijn personen binnen het best beschermd. Hierbij is de luchtdichtheid van het gebouw, de mogelijkheid tot het uitschakelen van de ventilatie en de het sluiten van deuren en ramen van belang. Wat betreft de toxische wolk zijn daarbij aldus relatief eenvoudige maatregelen mogelijk, zoals centraal en eenvoudig uitschakelbare en afsluitbare ventilatievoorzieningen en luchtbehandelings-installaties (hetgeen met de komst van de Omgevingswet ook verplicht wordt gesteld). Daarnaast wordt gezorgd voor een goede luchtdichtheid.

Bereikbaarheid en hulpverlening

De bereikbaarheid, opstelplaatsen en de waterwinning zijn mede bepalend voor de inzet van de hulpdiensten. Bij de inrichting van het plangebied zal dan ook rekening gehouden worden met voornoemde aspecten. Er zal zorg gedragen moeten worden voor de aanwezigheid van toereikende opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen voor hulpdiensten. Mede gezien het feit dat in de huidige situatie ter plaatse van het plangebied reeds bebouwing gesitueerd is wordt er vanuit gegaan dat dergelijke voorzieningen reeds grotendeels voldoende aanwezig zijn.

Een goede bereikbaarheid van het plangebied en de risicobronnen is een aspect die de effecten van een mogelijke ramp kan verkleinen. Hulpverleningsdiensten kunnen de beoogde ontwikkeling gemakkelijk via de Johannes Blookerweg en Joop Geesinkweg bereiken. Op deze wijze is sprake van meerdere aanrijroutes, hetgeen de mogelijkheden voor

hulpverleningsdiensten vergroot. Er is sprake van meerdere aanrijroutes, hetgeen de mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten vergroot.

4.6.3 Conclusie

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's ter plaatste van het plangebied van dit bestemmingsplan. Aan de orde is een woningbouwontwikkeling met Gastenhuis en diverse voorzieningen. Aangezien de beoogde ontwikkeling kwetsbare objecten omvat en het geldende bestemmingsplan niet in de beoogde ontwikkeling voorziet, vergt het aspect externe veiligheid een nadere beschouwing. In de omgeving van het plangebied is sprake van diverse risicobronnen. Aangezien de beoogde ontwikkeling zich binnen het invloedsgebied van een tweetal nabijgelegen aardgasbuisleidingen bevindt moet er conform het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) inzicht worden gegeven in de externe veiligheidsrisico's. In het onderzoek is in de vorm van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) nader ingegaan op het vervoer van gevaarlijk stoffen via deze aardgasbuisleidingen. Opgemerkt wordt dat de beoogde ontwikkeling ook binnen het invloedsgebied is gelegen van een tweetal verdere risicobronnen, te weten het transport van gevaarlijke stoffen over de A10 en het nabijgelegen spoortraject. Voor deze bronnen is het vanwege de afstand tot het plangebied echter niet vereist om nader onderzoek in de vorm van een QRA uit te voeren. Dit neemt niet weg dat deze bronnen eveneens om aandacht vragen bij de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling.

Plaatsgebonden risico

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan voor de beoogde ontwikkeling worden geconcludeerd dat voor de beschouwde risicobronnen geldt dat er wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar.

Groepsrisico

Om de verandering van het groepsrisico ten gevolge van de realisatie van de beoogde ontwikkeling in beeld te brengen is het groepsrisico berekend voor zowel de huidige situatie (zowel de feitelijke als maximaal planologische invulling) als de toekomstige situatie. Uit de QRA voor de hogedruk aardgasbuisleidingen volgt dat de oriëntatiewaarde alleen wordt overschreden voor buisleiding W-534-01 (ingeval, zoals vereist, wordt uitgegaan van de maximaal planologische invulling van de omgeving). Dit is echter reeds het geval in de huidige situatie. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling neemt het groepsrisico in geen enkel geval met meer dan 10% toe. Desondanks dient, vanwege de ligging binnen het invloedsgebied van meerdere risicobronnen en de overschrijding van de oriëntatiewaarde, het groepsrisico verantwoord te worden. In paragraaf 4.6.2.3 is het groepsrisico uitgebreid verantwoord en kan gesteld worden dat het voorliggende plan in het kader van externe veiligheid en met inachtneming van de verandering van het groepsrisico acceptabel is.

4.7 Geluid

4.7.1 Algemeen

In het kader van de Wet geluidhinder moeten geluidsgevoelige objecten voldoen aan de wettelijk bepaalde normering als het gaat om de maximale geluidsbelasting op de gevels. De limitatieve lijst geluidsgevoelige gebouwen conform artikel 1 van de Wet geluidhinder en artikel 1.2 van het Besluit geluidhinder bestaat uit:

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

- kinderdagverblijven.

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

Op 27 januari 2022 is het geluidbeleid Ouder-Amstel vastgesteld. Gemeente Ouder-Amstel heeft zich als doel gesteld om een goede en gezonde woon- en leefomgeving te creëren. Bewoners en gebruikers moeten zoveel mogelijk worden beschermd tegen overlast, zowel binnen als in de openbare ruimte. Tegelijkertijd ambieert de gemeente in de stedelijke groeiregio's te voorzien in een dynamische, levendige omgeving waar ondernemen, recreëren, verblijven en wonen hand in hand gaan. Met het concept geluidbeleid wil de gemeente waarborgen dat (toekomstige) bewoners kunnen genieten van een gezonde leefomgeving met een hoogwaardige woonkwaliteit. Waar mogelijk is in het geluidbeleid aangesloten op de Omgevingswet.

Tabel 4.2: voorkeusgrenswaarde en max ontheffingswaarden

	Voorkeurswaarde	Hoogst toelaatbare waarde
Wegverkeer	48 dB	Stedelijk: 63 dB Buitenstedelijk of autosnelweg: 53 dB
Railverkeer	55 dB	68 dB

4.7.2 Relatie tot ontwikkeling

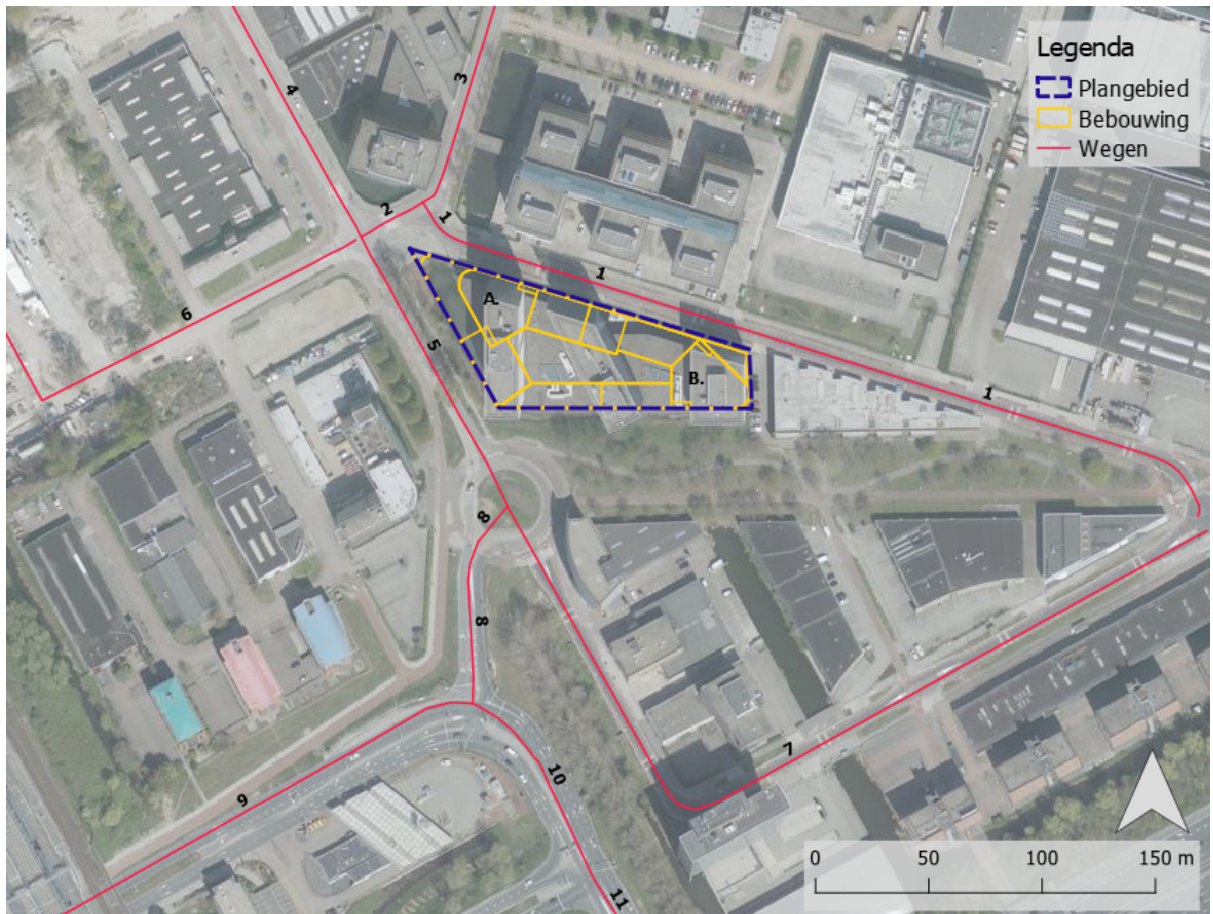
Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) zijn woningen geluidgevoelige bestemmingen. Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder is het nodig akoestisch onderzoek te verrichten naar woningen die in een geluidzone vallen. In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidzones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden. De beoogde ontwikkeling ligt verder niet binnen de geluidzone van een geluidgezoneerd industrieterrein. Tevens bevindt de beoogde ontwikkeling zich nabij het bedrijf Eurofins Omegam en een LCM-terrein. Alsmede is luchtvaartlawaai relevant vanwege de ligging nabij Schiphol. Deze geluidbronnen vallen weliswaar niet onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder, maar vragen in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel om een nadere beschouwing. Door Peutz is een akoestisch onderzoek naar zowel wegverkeerslawaai als naar de genoemde bedrijven uitgevoerd. Het onderzoek is terug te vinden in Bijlage 7. De resultaten zijn hieronder beschreven.

4.7.2.1 Rekenresultaten

Wegverkeerslawaai

Het plangebied is gelegen binnen de wettelijke onderzoekszone (artikel 74 Wet geluidhinder) ligt van de auto(snel)weg de A10. Hier geldt een maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Daarnaast is de beoogde ontwikkeling gelegen binnen de geluidzones van de volgende 50 km/uur-wegen: de H.J.E. Wenckebachweg, de Duivendrechtsekade, de Joop Geesinkweg en de Johannes Blookerweg. De geluidbelasting ten gevolge van deze wegen dient inzichtelijk gemaakt te worden. In figuur 4.5 worden de relevante 50 km/uur-wegen in de omgeving van het plangebied weergegeven.

Figuur 4.6: Ligging relevante 50 km/uur wegen (bron: Peutz, 2022).



De maximaal optredende geluidbelastingen ten gevolge van de beschouwde wegen zijn weergegeven in figuur 4.7. Hierin is de maximale geluidbelasting ter plaatse van de gevels per bouwdeel van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van wegverkeer weergegeven.

Figuur 4.7: maximaal optredende geluidbelasting Lden ten gevolge van de omliggende wegen (incl. aftrek conform artikel 110g Wgh), (bron: Peutz, juni 2022).

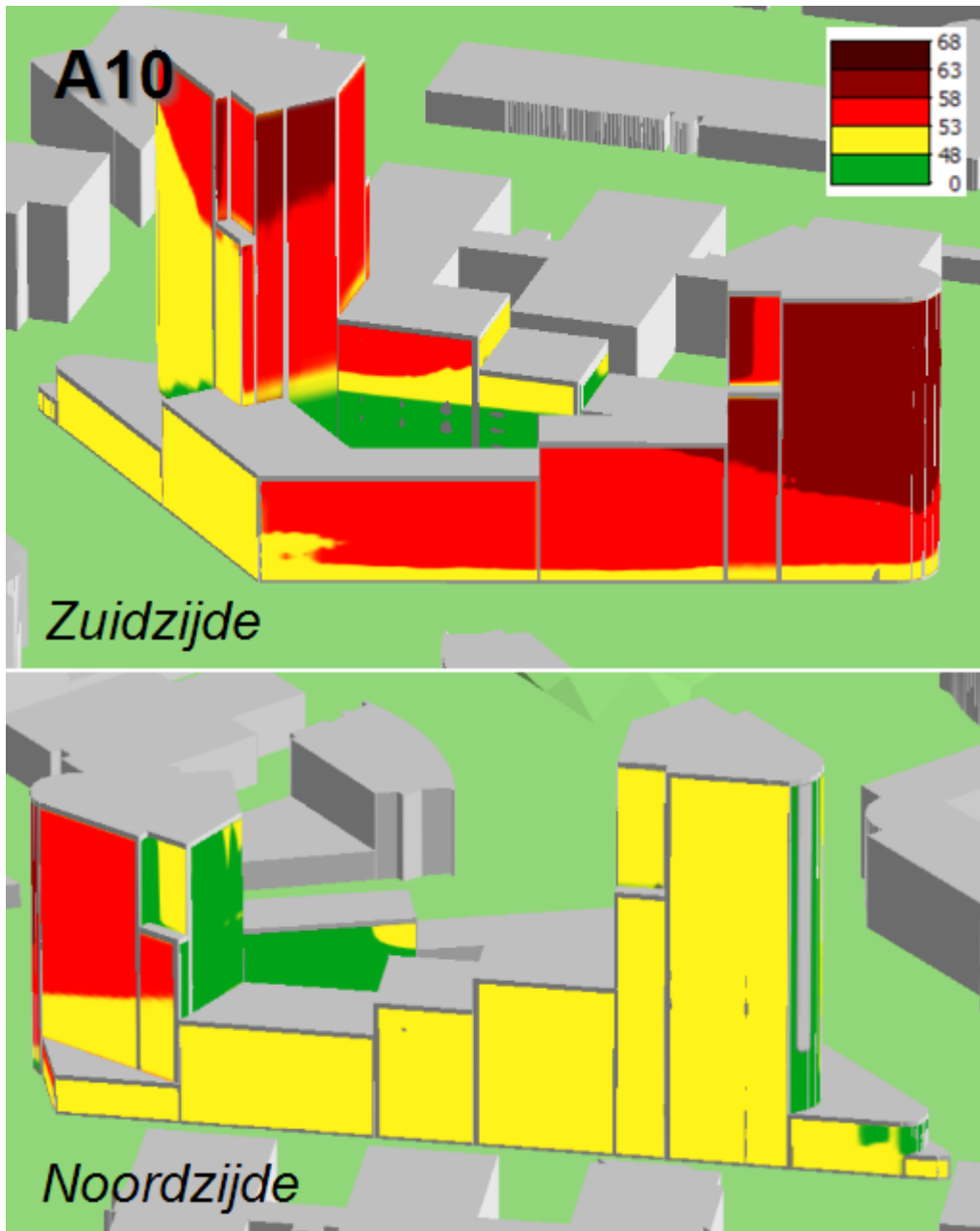
Onderdeel	Zijde	Maximaal optredende geluidbelasting L_{den} [dB]				
		Geluidgezoneerde wegen			30 km/uur wegen	
		A10	Johannes Blookerweg	Verlengde Van Marwijk Kooystraat	H.J.E. Wenckebachweg (westelijk van plangebied)	H.J.E. Wenckebachweg (noordelijk langs plangebied)
Woonstoren A	Noord	53	< 48	< 48	52	< 48
	Oost/zuidoost	59	51	49	48	< 48
	West/zuidwest	57	53	50	54	< 48
Woonstoren B	Noordoost	57	< 48	< 48	< 48	< 48
	Zuid	60	50	48	< 48	< 48
	West/noordwest	53	50	49	< 48	< 48
Laagbouw	Noord	51	< 48	< 48	< 48	< 48
	Zuid	59	53	49	53	< 48
	West	53	53	49	57	< 48
Plint (t/m verdieping)	3Noord	53	< 48	< 48	49	50
	Zuid	58	52	48	55	< 48
	West	53	52	48	58	< 48

Uit figuur 4.7 volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling wordt overschreden. Dit is als volgt samen te vatten:

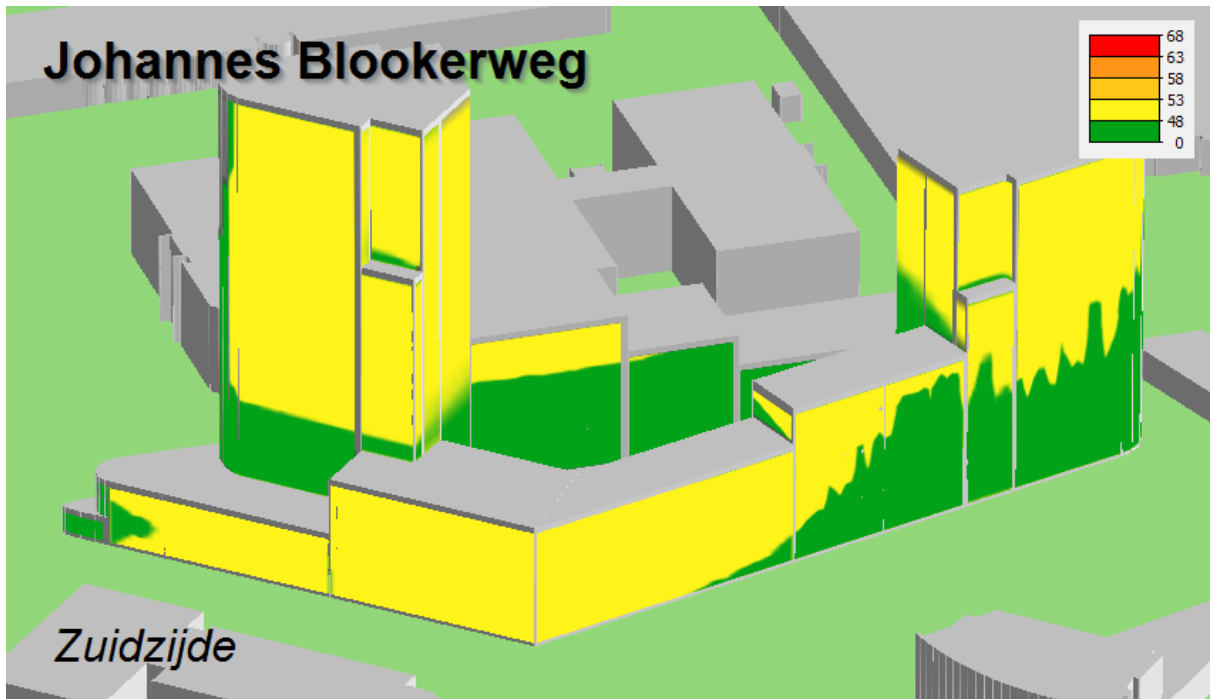
- Rijksweg A10: ten hoogste 60 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB met 7 dB overschreden;
- H.J.E. Wenckebachweg: ten hoogste 57 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden;
- Johannes Blookerweg: ten hoogste 53 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden;
- Verlengde Van Marwijk Kooystraat: ten hoogste 50 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden.

In de figuren 4.8 tot en met 4.11 is de (verticale) geluidsbelasting op de gevels vanwege de geluidsgezoneerde wegen te zien. Voor de Johannes Blookerweg en de Verlengde Van Marwijk Kooystraat (30 km, niet gezoneerd) worden enkel de posities weergegeven alwaar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

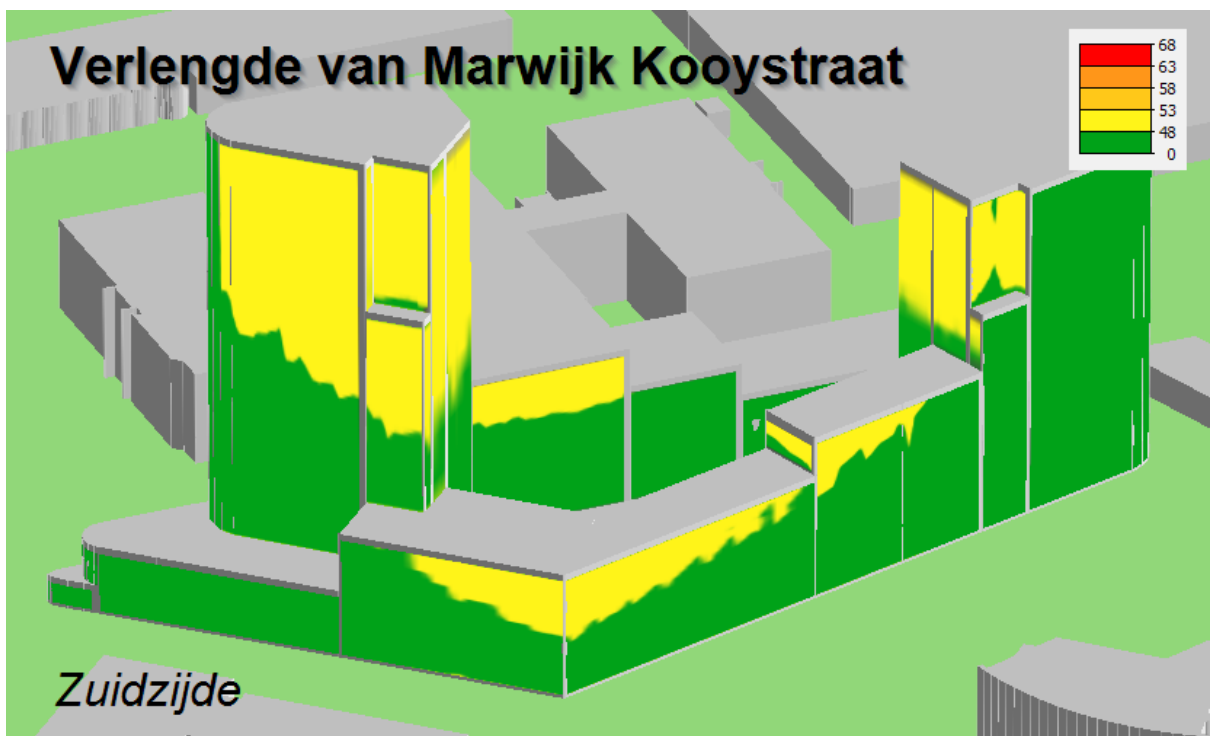
Figuur 4.8: verticale geluidbelasting A10 (bron:Peutz, juni 2022).



Figuur 4.9: verticale geluidbelasting Johannes Blookenweg (bron: Peutz, juni 2022).



Figuur 4.10: verticale geluidbelasting Verlengde Van Marwijk Kooystraat (bron: Peutz, juni 2022).



In het kader van het gemeentelijk geluidbeleid is tevens de geluidbelasting per bronsoort (gemeentewegen, rijkswegen en provinciale wegen) van belang. In de omgeving van het plangebied is wat rijkswegen betreft enkel de A10 akoestisch relevant. In figuur 4.8 wordt hiermee de geluidbelasting als gevolg van alle relevante rijkswegen opgenomen. In figuur 4.11 wordt de geluidbelasting als gevolg van de gemeentewegen tezamen weergegeven. Hierbij dienen ook de 30 km/uur wegen in de omgeving, zoals de H.J.E. Wenckebachweg en Duivendrechtsekade, bij betrokken te worden. De geluidbelasting als gevolg van de

gemeentewegen tezamen bedraagt maximaal 59 dB (inclusief aftrek conform artikel 110g wgh).

Figuur 4.11: verticale geluidcontouren als gevolg vavn gemeentewegen, inclusief aftrek (bron: Peutz, juni 2022).



Cumulatie

De maximaal gecumuleerde (in casu gesommeerde) geluidbelasting ten gevolge van alle omliggende wegen bedraagt $L_{cum} = 65$ dB, inclusief 0 dB aftrek, ex artikel 3.4 Rmg2012. Het overzicht van de optredende gecumuleerde geluidbelasting is weergegeven in tabel 4.3.

Tabel 4.3: gecumuleerde geluidbelasting (bron: Peutz, juni 2022).

Onderdeel	Gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek conform artikel 100g Wgh)
Woontoren A	63
Woontoren B	63
Laagbouw	64
Plint (t/m 3 ^e verdieping)	65

Railverkeerslawaaai

Het plangebied is op circa 250 meter van de spoorlijn Amsterdam – Utrecht gelegen, welke aangemerkt is als een (hoofd)spoorweg op de geluidplafondkaart. De omvang van de geluidzone is in artikel 1.4a Besluit geluidhinder is geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond. Het meest nabijgelegen geluidproductieplafond bedraagt 67 dB, waardoor de zonebreedte 600 meter bedraagt. Conform de Wgh betreft de voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting vanwege een spoorweg ter hoogte van een geluidgevoelige bestemming 55 dB Lden. Op basis van artikel 4.10 Bgh kan een hogere waarde voor de geluidbelasting vanwege een bestaande spoorweg van maximaal 68 dB worden toegestaan.

Tabel 4.4: Maximaal optredende geluidbelasting Lden ten gevolge van railverkeerslawaaai (bron: Peutz, februari 2022).

Onderdeel	Zijde	Maximaal optredende geluidbelasting Lden [dB]
Woontoren A	Noord	47
	Oost/zuidoost	58
	West/zuidwest	60
Woontoren B	Noordoost	40
	Zuid	58
	West/noordwest	58
Laagbouw	Noord	45
	Zuid	56
	West	54
Plint (t/m 3 ^e verdieping)	Noord	49
	Zuid	54
	West	53

De voorkeursgrenswaarde van 55 dB ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling wordt overschreden. De geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaaai bedraagt maximaal 60 dB. De maximale ontheffingswaarde voor railverkeer van 68 dB wordt hiermee niet overschreden. Bronmaatregelen ten aanzien van railverkeerslawaaai kunnen als onevenredig zwaar en onwenselijk worden aangemerkt in relatie tot de beoogde ontwikkeling.

Gecumuleerde geluidbelasting weg- en railverkeer

Ingevolge artikel 110a, lid 6 van de Wgh moet bij de vaststelling van hogere waarden rekening worden gehouden met cumulatie van geluid ten gevolge van andere relevante geluidbronnen. Aangezien in voorliggende situatie hogere waarden aangevraagd worden, is het benodigd om de cumulatie van geluid nader te beschouwen. Omdat sprake is van meer dan één geluidbron, is tevens de gecumuleerde geluidbelasting van belang. In voorliggende situatie is in het kader van de Wet geluidhinder sprake van zowel weg- als railverkeerslawaaai. De

beoogde ontwikkeling ligt verder niet binnen de geluidzone van een geluidgezoneerd industrieterrein. Alsmede vraagt luchtvaartlawaai, vanwege de relatief grote afstand tot Schiphol, niet om een nadere beschouwing. Het bestemmingsplan gebied ligt namelijk geheel buiten de LIB4 en LIB5 contouren (zie ook paragraaf 4.9). Het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 beschrijft een methode om deze cumulatie uit te voeren, rekening houdend met verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidsbronnen (verschillende geluidbronnen worden immers niet allemaal even hinderlijk ervaren). De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai ter plaatse van de gevels van de beoogde woontoren bedraagt ten hoogste 67 dB. Deze gecumuleerde geluidbelasting treedt op ter plaatse van gevels aan de westzijde van de beoogde bebouwing op een hoogte van 5,5 meter. Wegverkeer is daarbij bepalend.

Luchtvaartlawaai

Het toetsingskader voor ruimtelijke plannen in de nabijheid van luchthaven Schiphol wordt gevormd door het 'Luchthavenindelingsbesluit Schiphol' (LIB). Kortweg is in dit besluit een aantal bijlagen opgenomen waarin beperkingen voor ontwikkelingen gelden. De beperkingen kunnen te maken hebben met geluidhinder, externe veiligheid of vliegveiligheid (vanwege de hoogte of vogelaantrekkende werking). In voorliggende situatie is echter geen sprake van beperkingen voor de beoogde ontwikkeling ten aanzien van geluidhinder. Een nadere beschouwing van luchtvaartlawaai is hiermee niet aan de orde. Voor de overige toetsing aan het LIB verwijzen we naar paragraaf 4.9.

4.7.2.2 Beoordeling

Wet geluidhinder

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde voor weg- en railverkeerslawaai van respectievelijk 48 en 55 dB op meerdere posities ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor de rijksweg A10 wordt bovendien overschreden (maximale overschrijding: 7 dB).

Er treden ten gevolge van wegverkeer over de H.J.E. Wenckebachweg (westelijk van het plangebied), H.J.E. Wenckebachweg (noordelijk van het plangebied), Johannes Blookerweg en de Verlengde Van Marwijk Kooystraat ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling geluidbelastingen op tot ten hoogste respectievelijk 62, 53, 53 en 50 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh). Ten gevolge van wegverkeer over de rijksweg A10 treden ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling geluidbelastingen op tot ten hoogste 60 dB (inclusief aftrek conform artikel 110 g Wgh).

De geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai bedraagt maximaal 60 dB. De maximale ontheffingswaarde voor railverkeer van 68 dB wordt hiermee niet overschreden.

Overschrijding maximale ontheffingswaarde

Aangezien de maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor de rijksweg A10 wordt overschreden, zal de geluidbelasting teruggebracht moeten worden tot ten hoogste 53 dB. Alleen wanneer de maximale ontheffingswaarde niet meer wordt overschreden is het mogelijk om hogere waarden aan te vragen. Indien het niet mogelijk is om de geluidbelasting dusdanig te reduceren zullen dove gevels gerealiseerd moeten worden.

Overschrijding voorkeursgrenswaarde

Daar waar de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en 55 dB voor respectievelijk weg- en railverkeerslawaai wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde, dienen hogere waarden aangevraagd te worden. Hogere waarden kunnen op grond van de Wgh slechts worden vastgesteld indien het redelijkerwijs niet mogelijk is aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Daarom dient voorafgaand aan het nemen van een hogere waardenbesluit onderzocht te worden of het mogelijk is geluidreducerende maatregelen te

treffen. Hierbij zal tevens aangesloten moeten worden op het gemeentelijk geluidbeleid waarbij de woningen voorzien moeten zijn van een geluidsluwe zijde.

Cumulatie

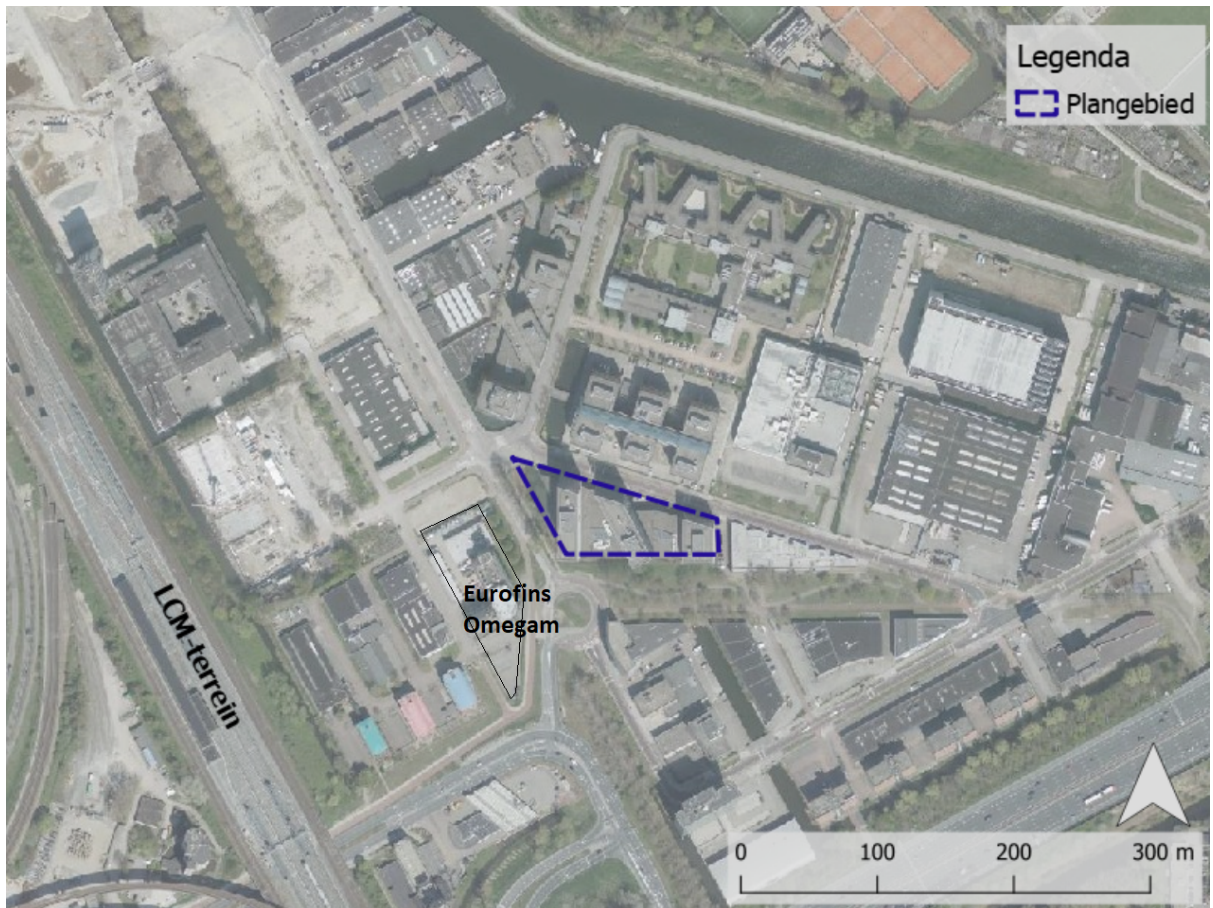
Aangezien in voorliggende situatie hogere waarden aangevraagd moeten worden, is het noodzakelijk de gecumuleerde geluidbelasting nader te beschouwen. In de voorliggende situatie bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder (weg- en railverkeerslawaaï) ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen ten hoogste 67 dB (exclusief aftrek). De beoogde ontwikkeling bevindt zich niet in de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein.

In welke gevallen sprake is van een onaanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting wordt niet in regelgeving vastgelegd. Op basis van het gemeentelijk geluidbeleid wordt gestreefd om zoveel mogelijk woningen in een zo laag mogelijke Gezondheidseffectscreening (GES) klasse van de GGD te laten vallen. Deels kennen de beoogde woningen, met een gecumuleerde geluidbelasting van maximaal 67 dB, een milieugezondheidskwaliteit die als onvoldoende aangemerkt kan worden. Er wordt bij de uitwerking van de beoogde ontwikkeling echter aandacht besteed aan andere factoren welke bijdragen aan een prettig woon- en leefklimaat. Zo wordt bijvoorbeeld voorzien in een (geluidluwe) gemeenschappelijke binnentuin. Hier zal dan ook sprake zijn van een goede milieugezondheidskwaliteit. Daarnaast zullen voor de gevels waar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden maatregelen getroffen worden (o.a. loggia's en geluidsluwe zijde, zie ook paragraaf 4.7.2.3) om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren. Een hoge gecumuleerde geluidbelasting is op een dergelijke stedelijke locatie overigens niet ongebruikelijk. Daarnaast zullen de beoogde woningen wat betreft het binnenniveau voldoen aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit 2012. Hiermee zal een aanvaardbaar akoestisch binnenniveau worden gewaarborgd, en zal zorg worden gedragen voor een goede en kwalitatieve leefomgeving.

Overige geluidbronnen (bedrijvigheid)

In de omgeving van de beoogde ontwikkeling zijn de bedrijfsactiviteiten geïnventariseerd. Aan de hand hiervan kan worden beoordeeld of wordt voldaan aan de geldende richtafstanden. Dit is reeds in paragraaf 4.2 besproken. Daar is ook aangegeven dat er twee bedrijven zijn waarvoor een nadere beschouwing in het kader van akoestiek nodig is. Door het bevoegd gezag is daarbij aangekaart dat het bedrijf Eurofins Omegam om extra aandacht vraagt. Tevens is in de omgeving van het plangebied sprake van een Logistiek Centrum Metro (LCM) terrein. Ook dit vraagt om een nadere beschouwing. Onderstaand worden beide geluidbronnen nader beschouwd.

Figuur 4.12: ligging LCM en Eurofins Omegam



Eurofins Omegam

Het bedrijf Eurofins Omegam voert onderzoek uit naar onder meer food, farma en milieu. Op het dak van de laboratoria staan onder andere diverse luchtbehandelingskasten en afzuigingen opgesteld. Deze zijn vanwege de ventilatie van de zuurkasten continu in bedrijf. Dit bedrijf is mogelijk van invloed op het geluid ter plaatse van de beoogde woningen, en vraagt derhalve om een nadere beschouwing. Ten behoeve van de herontwikkeling van de Bijlmerbajes, oftewel het Bajeskwartier, is door DGMR in april 2020 een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het geluid als gevolg van Eurofins Omegam. Bij de beoordeling is hierbij aangesloten op de systematiek conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Naar richtafstanden wordt in deze publicatie ook een stappenplan opgenomen waarmee ruimtelijke ontwikkelingen getoetst kunnen worden. Per stap worden hierbij streefwaarden aangegeven. Uit akoestisch onderzoek voor het Bajeskwartier volgt dat voor de woningen binnen dat plan sprake is van een overschrijding van de van toepassing zijnde streefwaarden langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Ter plaatse van de gevels van deze woningen is sprake van maximaal 54, 45 en 45 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Deze woningen zijn op circa 50 meter afstand van de inrichting van Eurofins Omegam gelegen. In de planregels van het bestemmingsplan voor de herontwikkeling van de Bijlmerbajes is hiertoe geborgd dat woningen moeten worden voorzien van een dove gevel of een vliesgevel als via maatwerk geen hogere geluidbelasting wordt vastgesteld voor Omegam. Als een maatwerkvoorschrift wordt vastgesteld voor Omegam, hoeven de woningen geen dove gevel te krijgen, maar wordt wel voorkomen dat dit bedrijf wordt beperkt in de bedrijfsvoering.

De beoogde woningen bevinden zich op kortere afstand tot de inrichting van Eurofins Omegam dan de woningen binnen het Bajeskwartier. Derhalve is het tevens te verwachten dat eveneens sprake is van relatief hoge geluidbelastingen. Dit betekent dat er mogelijk maatregelen nodig zijn en/of maatwerkvoorschriften vastgesteld moeten worden. In

voorliggend plan worden maatregelen genomen (o.a. dove gevels en loggia's) aan de voor dit bedrijfsgeluid relevante gevels van de te realiseren woningen. In relatie tot de hoge geluidbelastingen als gevolg van wegverkeerslawaai zullen namelijk reeds maatregelen aan de woningen toegepast worden om te kunnen voldoen aan enerzijds de Wet geluidhinder en anderzijds het gemeentelijk geluidbeleid (zie ook paragraaf 4.7.2.3). Deze maatregelen hebben tevens effect hebben op het geluid als gevolg van Eurofins Omegam. Het geluid als gevolg van weg- en railverkeerslawaai is maatgevend ter plaatse van de beoogde woningen.

LCM-terrein

Daarnaast is op iets grotere afstand van het plangebied (circa 280 meter) tevens sprake van een LCM-terrein. Ter plaatse van het LCM-terrein vinden diverse activiteiten plaats die een relevante geluidemissie kennen, zoals onder andere het opstellen van metro's, rangeerbewegingen en het wassen van metrostellen.

Ten behoeve van de herontwikkeling van de Bijlmerbajes, oftewel het Bajeskwartier, is door Tauw in 2017 akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het LCM-terrein. Doel van dit onderzoek was om de geluidbelasting ten gevolge van de activiteiten ter plaatse van het LCM-terrein ter plaatse van de begrenzing van het bestemmingsplangebied 'Weespertrekvaart West' inzichtelijk te maken. Hieruit volgt dat hier sprake is van een langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van maximaal 63 dB (A) etmaalwaarde, en dat het hoogst berekende maximale geluidniveau 92 dB (A) bedraagt in zowel de dag-, avond- als nachtperiode. De beoogde ontwikkeling aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 is op een grotere afstand tot het LCM-terrein gesitueerd dan de begrenzing van het bestemmingsplangebied 'Weespertrekvaart West'. Hiermee zal dan ook sprake zijn van een lagere geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde ontwikkeling. Daarnaast is tussen de beoogde ontwikkeling en het LCM-terrein bebouwing gesitueerd welke deels een afschermdende werking kent. Door de Omgevingsdienst is aangegeven dat er in de nachturen incidenteel een overschrijding van 2 dB van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau plaatsvindt. Geconcludeerd kan worden dat er maatregelen getroffen moeten worden, en/of dat er maatwerkvoorschriften verleend moeten worden. In voorliggend project worden maatregelen genomen (o.a. dove gevels en loggia's) aan de voor dit bedrijfsgeluid relevante gevels van de te realiseren woningen die in het kader van het weg- en railverkeerslawaai al nodig zijn. Mede vanwege het incidentele karakter, en het feit dat de beoogde ontwikkeling reeds wordt blootgesteld aan relatief hoge geluidbelastingen als gevolg van weg- en railverkeerslawaai, wordt een dergelijke overschrijding aanvaardbaar geacht. In voorliggende situatie is de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer dus maatgevend.

Cumulatie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zal ook in relatie tot de beschouwde overige geluidbronnen beoordeeld moeten worden of sprake is van een aanvaardbare gecumuleerde geluidbelasting. In voorliggende situatie is echter sprake van relatief hoge geluidbelastingen als gevolg van weg- en railverkeerslawaai. Naar alle verwachting zijn deze geluidbronnen maatgevend voor de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen. Eerder in deze paragraaf (onder Wet geluidhinder) wordt reeds geconcludeerd dat een dergelijke gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar kan worden geacht in een stedelijke omgeving. Daarnaast zullen er reeds maatregelen getroffen moeten worden ten aanzien van wegverkeerslawaai. Deze maatregelen zullen tevens een gunstig effect hebben op de gecumuleerde geluidbelasting. Hieronder worden de te nemen maatregelen besproken.

4.7.2.3 Maatregelen

In het kader van de (hoge) geluidsbelastingen wordt onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden. Hierbij zal worden aangesloten op de voorkeursvolgorde bron-overdracht-ontvanger, wat inhoudt dat het treffen van maatregelen aan de bron de voorkeur verdient boven het treffen van maatregelen in de overdracht en dat het treffen van maatregelen in de overdracht de voorkeur verdient boven het treffen van maatregelen bij de ontvanger.

Bronmaatregelen

Ten aanzien van wegverkeerslawaai kunnen bronmaatregelen bestaan uit het toepassen van geluidreducerend asfalt of snelheidsverlaging. Hieronder wordt per weg kort aangegeven wat de mogelijkheden zijn.

- Rijksweg A10: aangezien de maximumsnelheid op de A10 wordt bepaald door Rijkswaterstaat is het verlagen van de snelheid op de A10 ter hoogte van het plangebied niet aannemelijk en wordt deze mogelijkheid bij voorbaat als niet mogelijk beschouwd. Het wegdek van de A10 is bovendien reeds uitgerust met geluidreducerend asfalt, te weten tweelaags ZOAB.
- Overige wegen: Indien het verkeer op de omliggende 50 km/uur-wegen wordt verlaagd tot 30 km/uur, zouden deze wegen geen geluidzones meer kennen en zou de geluidbelasting dus in het kader van de Wet geluidhinder niet meer getoetst hoeven te worden. Hierdoor wordt echter niet direct een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd. Stil asfalt is een van de weinige bronmaatregelen in de stad om het geluidsniveau veroorzaakt door wegverkeer te reduceren. In het Actieplan geluid 2013, zoals opgesteld door de DGMR voor de Regio Amstelland en de Meerlanden, wordt tevens aangegeven dat dergelijke maatregelen niet overal toegepast kunnen worden en duurder in aanleg en onderhoud zijn. Bovendien zal het aanleggen van een geluidreducerend wegdek onvoldoende effect (circa 4 dB) opleveren om de geluidbelasting tot maximaal de voorkeursgrenswaarde te reduceren. De aanwezigheid van zwaar en wringend verkeer ter hoogte van kruisingen en opstelvakken leidt daarnaast tot een verkorte levensduur van de wegdekken. Dit heeft vervolgens hoge kosten en overlast voor de bewoners tot gevolg. De toepassingsmogelijkheden voor geluidreducerend asfalt zijn dan ook zeer beperkt in het binnenstedelijk gebied. Gezien de locatie nabij meerdere kruisingen is toepassing van dit type wegdek vanuit financieel oogpunt dan ook niet doelmatig.

Ten aanzien van railverkeer wordt het volgende beschouwd. Voorbeelden van bronmaatregelen ten aanzien van railverkeerslawaai zijn het veranderen van het ballastbed en/of de bovenbouw, het toepassen van raildempers, het naadloos uitvoeren van wissels etc. Het aanbrengen van wijzigingen in het ballastbed en/of de bovenbouw van een railverbinding, het toepassen van raildempers en het naadloos uitvoeren van wissels zijn zeer ingrijpende maatregelen aangezien hier werkzaamheden voor nodig zijn die het treinverkeer onderbreken.

Daarnaast wordt de geluidbelasting met name bepaald door wegverkeerslawaai. Vanwege de relatief hoge geluidbelastingen als gevolg van wegverkeerslawaai zijn reeds maatregelen benodigd. Deze maatregelen zullen naar alle verwachting ook een gunstig effect hebben op de geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai. Bronmaatregelen ten aanzien van railverkeerslawaai kunnen daarom als onevenredig zwaar en onwenselijk worden aangemerkt in relatie tot de beoogde ontwikkeling.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Overdrachtsmaatregelen kunnen bestaan uit het plaatsen van schermen of geluidwallen. Gezien de ligging van de beoogde ontwikkeling is het treffen van een maatregel in het overdrachtsgebied eveneens niet effectief. Ook in het 'Actieplan geluid 2013' wordt benadrukt dat het realiseren van schermen of geluidwallen in een stedelijke omgeving vrijwel onmogelijk is. Vanwege de hoogte van de beoordelingsposities dienen zeer hoge schermen gerealiseerd te worden om een wezenlijke geluidreductie te kunnen behalen. Daarom kan gesteld worden

dat de plaatsing van een geluidsscherm op bezwaren stuit van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

Maatregelen bij de ontvanger

Indien bron- en overdrachtsmaatregelen niet mogelijk of onvoldoende blijken te zijn om de geluidbelasting vanwege wegverkeer tot de voorkeursgrenswaarde te beperken, kunnen voorzieningen aan of in de woningen worden gerealiseerd.

Overschrijding maximale ontheffingswaarde

Daar waar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB (voor de A10) wordt overschreden dient een dove gevel te worden gerealiseerd of dient de geluidbelasting op de gevel door maatregelen teruggebracht te worden naar een waarde tot maximaal de maximale ontheffingswaarde. Hierbij kan gedacht worden aan gedeeltelijk gesloten balkons en geluidsabsorberende plafonds of loggia's.

In voorliggende situatie zullen de woningen alwaar sprake is van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde naar verwachting worden voorzien van loggia's. Ter plaatse van de gevels van het Gastenhuis, alwaar eveneens de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, zullen geen loggia's worden gesitueerd. Dit betreft relatief kleine zorgeenheden welke geen eigen buitenruimte kennen. De gevels alwaar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden kunnen doof uitgevoerd worden, of hier zullen overige maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting verder te reduceren. Het gaat hier overigens om zorgeenheden in een maatschappelijke voorziening en geen zelfstandige woningen, waardoor de beleidseis van geluidsluwe gevel niet van toepassing is op deze eenheden. Opgemerkt wordt dat de meeste zorgeenheden wel beschikken over een geluidsluwe zijde welke aan het gemeenschappelijke binnengebied is gelegen, wat het wooncomfort ten goede zal komen. Het wordt dan ook aangeraden om slaapkamers aan deze zijde te situeren. Het uitwerken van maatregelen is uiteindelijk maatwerk, waarbij de optredende geluidbelasting om de nodige aandacht vraagt.

Overschrijding voorkeursgrenswaarde

Daar waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarde, dienen hogere waarden te worden aangevraagd. Eventuele maatregelen, zoals de toepassing van schermen of balkons met een verhoogde borstwering, kunnen er zorg voor dragen dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Indien maatregelen niet kosteneffectief zijn, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Hierbij zal wel aangesloten moeten worden op het gemeentelijk geluidbeleid.

Dit betekent dat elke woning alwaar sprake is van een geluidbelasting hoger dan het van toepassing zijnde ambitieniveau van 53 dB en/of 60 dB als gevolg van respectievelijk wegen railverkeerslawaai voorzien moet worden van een geluidsluwe zijde. Geluidsluw betekent een geluidsniveau gelijk aan of lager dan het ambitieniveau. Daarnaast dient één slaapkamer aan deze geluidsluwe zijde gesitueerd te worden. Alleen als gevolg van wegverkeerslawaai is sprake van een geluidbelasting welke het ambitieniveau overschrijdt.

Zoals reeds gesteld zal een groot aantal appartementen beschikken over een loggia. De geluidbelasting zal hiermee worden gereduceerd, waarmee een prettig akoestisch woon- en leefklimaat wordt nagestreefd. De appartementen aan de noordzijde van de beoogde bebouwing, welke direct aan de (ten noorden van het plangebied gelegen) H.J.E. Wenckebachweg zijn gelegen, zullen naar verwachting eveneens worden voorzien van een loggia. In voorliggende situatie zullen de (kleinere) appartementen zonder loggia of eigen buitenruimte, op enkele uitzonderingen na, een gevelzijde kennen welke aan de gemeenschappelijke binnentuin is gesitueerd. Deze zijde kan als overwegend geluidsluw worden aangemerkt. Hiermee wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gerealiseerd, en wordt zorg gedragen voor een goede en kwalitatieve leefomgeving. Ook hierbij wordt aangeraden om de slaapkamers, ten minste één en indien mogelijk meerdere, aan deze zijde te situeren. Opgemerkt wordt dat de beoogde woningen wat betreft het binnenniveau

uiteraard ook zullen voldoen aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit 2012. Hiermee wordt een aanvaardbaar akoestisch binnenniveau gewaarborgd.

Resumerend kan gesteld worden dat ter plaatse van de beoogde woningen sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.7.2.4 Voorwaardelijke verplichting

Om te waarborgen dat bij de uitwerking van het plan voldaan kan worden aan de eisen uit de Wet geluidhinder, is in artikel 3.5 een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Met deze voorwaardelijke verplichting wordt gewaarborgd dat het gebruik van een woning uitsluitend is toegestaan indien de woning is voorzien van een dove gevel (en deze in stand wordt gehouden) tenzij de woning voldoet aan de vastgestelde hogere waarden inclusief de voorwaarden hiervoor, of tenzij wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Gezien de resultaten uit het onderzoek en met name figuur 4.8 is niet eenduidig aan te geven waar de maximale ontheffingswaarde overschreden wordt en waar de dove gevels nodig zijn. Door de voorwaardelijke verplichting zo in te richten zoals hierboven verwoord, kan eenvoudig gewaarborgd worden dat deze dove gevels ook daadwerkelijk gerealiseerd worden én blijft de mogelijkheid open om hier van af te wijken indien dit aangetoond kan worden (akoestisch onderzoek of voldoen aan hogere waarden besluit).

4.7.3 Conclusie

Uit voorliggend onderzoek kan geconcludeerd worden dat er hogere waarden aangevraagd moeten worden ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai. Opgemerkt wordt dat voor de posities alwaar de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden de geluidbelasting op de gevel door maatregelen teruggebracht dient te worden naar een waarde onder de maximale ontheffingswaarde of dat een dove gevel gerealiseerd dient te worden. Pas wanneer de maximale ontheffingswaarde niet meer wordt overschreden is het mogelijk om hogere waarden aan te vragen. In voorliggende situatie zullen de appartementen alwaar sprake is van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde naar verwachting grotendeels beschikken over loggia. Hiermee wordt voor de appartementen een geluidsluwe gevel gerealiseerd.

Voorafgaand aan het nemen van een hogere waardenbesluit dient echter onderzocht te worden of het mogelijk is geluidreducerende maatregelen te treffen. In voorliggende situatie zijn, zoals volgt uit voorliggend onderzoek, de mogelijkheden voor maatregelen aan de bron en in de overdracht beperkt. Voor de beoogde ontwikkeling kunnen (bouwkundige) maatregelen aan of in de woningen als meest kansrijk worden beschouwd. Maatregelen, zoals de toepassing van schermen of balkons met een verhoogde borstwering, kunnen er zorg voor dragen dat aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Hierbij zal aangesloten moeten worden op het gemeentelijk geluidbeleid, wat voor de woningen alwaar het ambitieniveau van 53 dB voor wegverkeerslawaai (per bronsoort) wordt overschreden betekent dat deze voorzien moeten worden van een geluidsluwe zijde. Middels maatregelen zal hier aan voldaan moeten worden. Het overwegend geluidsluwe gemeenschappelijke binnengebied, waar een groot deel van de woningen aan gesitueerd is, draagt bovendien bij aan een goede en kwalitatieve leefomgeving.

In dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om bovenstaande te kunnen waarborgen. Daarnaast is het besluit hogere waarde toegevoegd als bijlage 8.

Daarnaast is de inpasbaarheid van de beoogde ontwikkeling tevens op kwalitatieve wijze beoordeeld in relatie tot het nabijgelegen bedrijf Eurofins Omegam en het ten westen gelegen LCM-terrein. Er is sprake van relatief hoge geluidniveaus als gevolg van deze geluidbronnen. Mede vanwege het feit dat de beoogde woningen reeds worden blootgesteld aan relatief hoge geluidbelastingen als gevolg van weg- en railverkeerslawaai, en hiertoe reeds maatregelen getroffen worden aan de gevels, kan de voorliggende situatie aanvaardbaar worden geacht.

4.8 Kabels en leidingen

4.8.1 Algemeen

Voor sommige kabels en leidingen is het belangrijk deze op te nemen in het bestemmingsplan. Het gaat dan niet om de algemene nutsleidingen, maar om de leidingen waarbij bijvoorbeeld een veiligheidszone geldt of leidingen die een risico zijn als ze bij werkzaamheden geraakt worden. Deze leidingen moeten vanuit regelgeving of rijksbeleid in een bestemmingsplan worden opgenomen. Dit is het geval bij bovengrondse hoogspanningslijnen en hogedruk buisleidingen. Bij andere leidingen bepaalt het bevoegd gezag of dit wenselijk is. Dergelijke leidingen kunnen beperkingen opleggen aan het gebruik van de omgeving. De (planologische relevante) leidingen dienen als zodanig te worden bestemd en daarbij dient de afstand die moet worden vrijgehouden van bebouwing ter bescherming van de leiding, te worden aangeduid. Dit betreft de zogeheten beschermingszone.

Naast planologisch relevante leidingen kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die planologisch niet relevant zijn, maar waar met de beheerder van de kabels en leidingen afstemming dient plaats te vinden over het beschermen dan wel verleggen van in en nabij een ontwikkellocatie gelegen kabels en leidingen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang. Binnen het toepassingsbereik van het Bevb vallen:

- buisleidingen voor aardgas met een uitwendige diameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor brandbare stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.
- buisleidingen voor giftige stoffen.
- buisleidingen voor specifieke stoffen met een uitwendige diameter van 70 mm of meer of een binnendiameter van 50 mm of meer en een druk van 1.600 kPa of meer.

Voor de realisatie van een (beperkt) kwetsbaar object in de nabijheid van een buisleiding (met beschermingszone), dient voldaan te worden aan de grenswaarde voor het PR, terwijl het GR berekend en verantwoord moet worden. Hier is reeds uitgebreid aandacht aan besteed in paragraaf 4.6 Externe veiligheid.

Bovengrondse hoogspanningslijnen en ondergrondse hoogspanningsverbindingen

Bij transport van stroom door een hoogspanningsverbinding ontstaat een magneetveld. De sterkte ervan hangt vooral af van de hoeveelheid stroom die wordt vervoerd en van de afstand tot de verbinding. Over de mogelijk nadelige gevolgen van deze velden voor de gezondheid bestaat onduidelijkheid. Onduidelijk zijn vooral de langetermijneffecten van blootstelling aan de veldsterkte die optreedt in woningen die zich in de buurt van het hoogspanningsnet bevinden.

Sinds 2005 adviseert de Nederlandse rijksoverheid een voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen. Bij de planning van nieuwe woningen, scholen en kinderopvangplaatsen is het advies zoveel mogelijk te voorkomen dat kinderen langdurig blootgesteld worden aan magneetvelden die gemiddeld over een jaar sterker zijn dan 0,4 microtesla. De aanleiding hiervoor is dat epidemiologisch onderzoek laat zien dat kinderen in de leeftijd tot 15 jaar, die bij bovengrondse hoogspanningslijnen wonen, mogelijk een verhoogde kans hebben op leukemie. Deze mogelijk verhoogde kans zou zich voordoen bij langdurige blootstelling aan een veldsterkte van meer dan 0,4 microtesla. Of de velden leukemie veroorzaken en hoe dan, is onbekend. Voor leukemie bij kinderen tot 15 jaar geldt dat er wel een statistisch verband wordt gevonden met de afstand tot een hoogspanningslijn en, daarvan afgeleid, met de hoogte van het magneetveld. Er is echter geen verklaring voor die samenhang. De oorzaak kan het magneetveld zijn, iets anders dat met afstand tot een hoogspanningslijn samenhangt

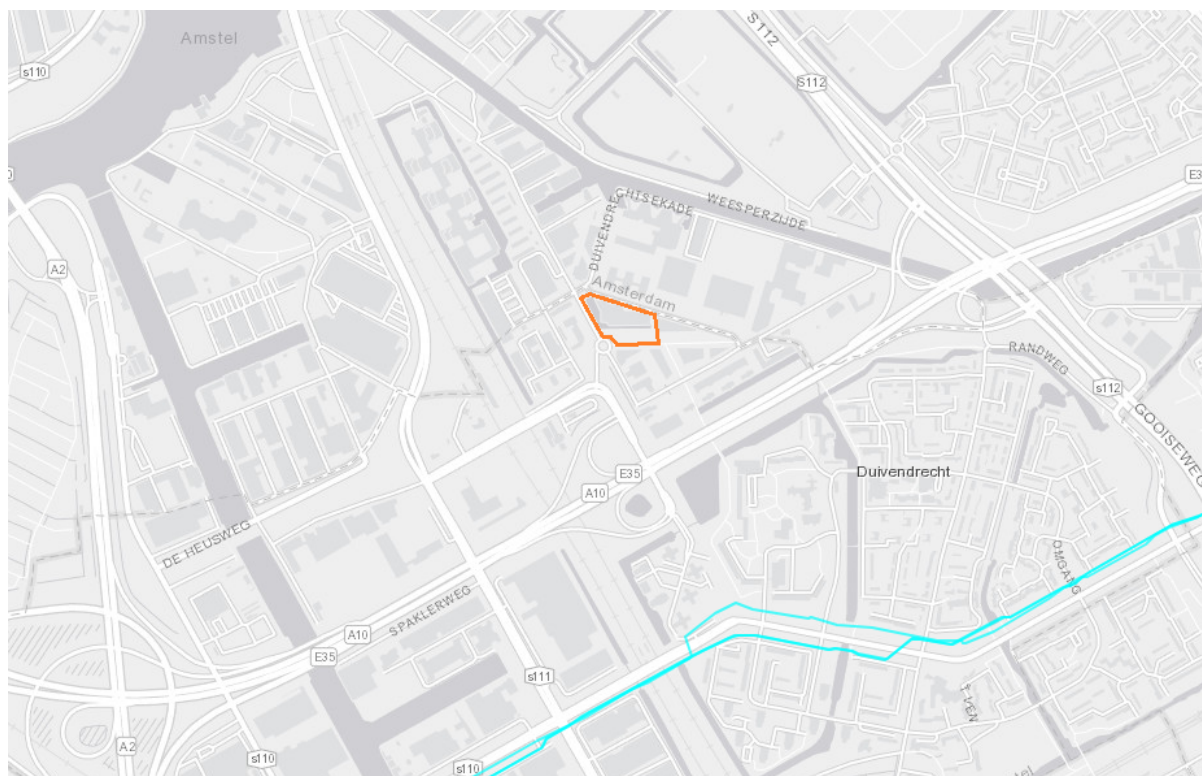
of toeval.'''

De GGD heeft het Rijksadvies verbreed naar alle situaties waar het veld de jaargemiddelde waarde van 0,4 microtesla overschrijdt. Verder oordeelde de bestuursrechter in 2017 dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het beleidsadvies over bovengrondse hoogspanningslijnen, in beginsel ook voor ondergrondse hoogspanningskabels van toepassing zijn. Zowel de Commissie mer als de Gezondheidsraad hebben dit advies overgenomen, waardoor het voorzorgsprincipe voor bovengrondse hoogspanningslijnen ook van toepassing is op ondergrondse kabels, transformatorhuisjes, wijkverdeelstations en andere bronnen van langdurige blootstelling aan magneetvelden uit het elektriciteitsnetwerk.

4.8.2 Relatie tot ontwikkeling

Zoals hierboven reeds vermeld is de aanwezige ondergrondse hogedrukleiding al uitgebreid besproken in paragraaf 4.6 Externe veiligheid. Hier wordt enkel nog getoetst aan de boven- en ondergrondse hoogspanningsleidingen. In onderstaande figuur is zichtbaar dat het plangebied zich om meer dan 650 meter van de dichtsbijzijnde ondergrondse hoogspanningsverbinding bevindt, namelijk de 150 kV Venserweg - Zorgvlied kabel. Deze afstand is dermate groot dat er geen belemmeringen te verwachten zijn.

Figuur 4.12: Uitsnede kaart HoospanningsNet Netkaart, plangebied oranje omlijnd.



4.8.3 Conclusie

De afstand tussen het plangebied en de 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding is dermate groot, waardoor het aspect kabels en leidingen geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.9 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

4.9.1 Algemeen

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

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

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

4.9.2 Relatie tot ontwikkeling

Peutz heeft onderzoek gedaan naar de effecten van het plan op het LIB. In het kader van de beoogde ontwikkeling is de maatgevende toetshoogtes met betrekking tot het 'Luchthavenindelingsbesluit Schiphol' relevant. Er gelden ter plaatse van het plangebied beperkingen ten aanzien van de bouwhoogte.

Beperking radarapparatuur

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een hoogtebeperking in verband met de correcte werking van radarapparatuur. Aangezien de beoogde ontwikkeling de maximale hoogte van 61-62 in verband met radarwerking overschrijdt, is het bouwplan getoetst door de Luchtverkeersleiding Nederland om zodoende te bepalen of de beoogde ontwikkeling niet leidt tot de verstoring van radarapparatuur. Zij hebben op 18 februari 2019 een positief advies gegeven (zie bijlage 9).

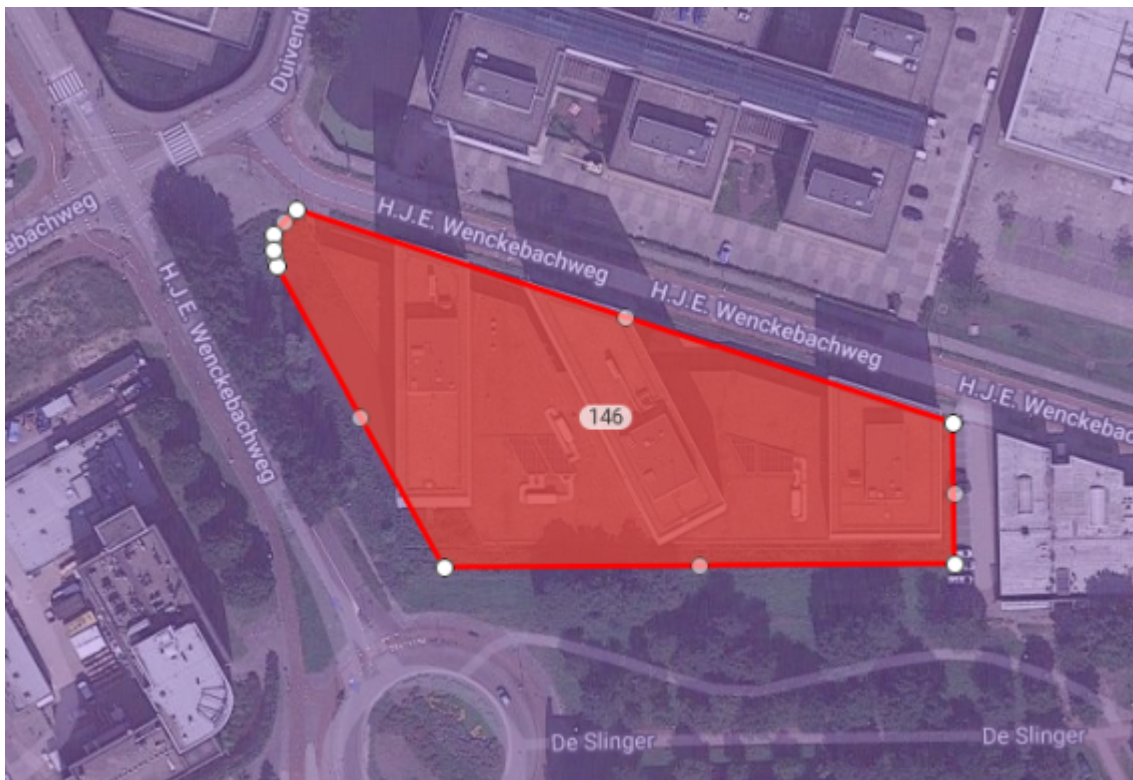
Figuur 4.13: maximale hoogte in verband met radarapparatuur (hoogte t.o.v. NAP)



Beperking bouwhoogte ivm veiligheid

Uit het Luchthavenindulingsbesluit volgt tevens dat er beperkingen gelden ten aanzien van de bouwhoogte in verband met veiligheid (aanvliegroutes). Ter plaatse van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 146 meter ten opzichte van NAP. Deze hoogte zal middels de beoogde ontwikkeling niet worden overschreden.

Figuur 4.14: ligging plangebied maatgevende toetshoogte (hoogte t.o.v. NAP)



Op de gronden alwaar de beoogde ontwikkeling is gelegen gelden tevens beperkingen ten

aanzien van windturbines en vaste laserinstallaties. Aangezien er geen sprake is van een dergelijke ontwikkeling is dit aspect niet relevant voor de beoogde ontwikkeling.

4.9.3 Conclusie

De maatgevende bouwhoogte in verband met veiligheid van 146 meter wordt niet overschreden. De maatgevende hoogte van 61-62 meter voor radarapparatuur wordt wel door de hoogste te realiseren toren overschreden (71 meter exclusief installaties). Daardoor geldt de beperking zoals gesteld in artikel 2.2.2.a van het LIB. Het plan/object kan worden uitgevoerd, mits er een (bindend) positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is verkregen. De gemeente Ouder-Amstel heeft in februari 2019 een advies gevraagd aan het ILT en op 18 februari 2019 is hiervoor een positief advies afgegeven voor een bouwhoogte van maximaal 70 meter gemeten vanaf maaiveld. Op het dak zijn technische installaties nodig die ertoe leiden dat de maximale hoogte (gemeten tot en met de ondergeschikte installaties van maximaal 3 meter) 74 meter is. Ook deze hoogte is voorgelegd aan ILT en op 24 september 2021 akkoord bevonden, zie bijlage 10.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Algemeen

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de luchtkwaliteitseisen opgenomen. Daarnaast zijn er luchtkwaliteitseisen opgenomen in het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Besluit NIBM) en de bijbehorende ministeriële Regeling niet in betekende mate bijdragen (Regeling NIBM).

In het Besluit NIBM en de Regeling NIBM zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project niet in betekende mate bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De definitie van 'niet in betekende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling NIBM uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² brutovloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² brutovloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

4.10.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 430 woningen en het Gastenhuis, aldus kan worden verwacht dat de ontwikkeling NIBM is. Het aspect luchtkwaliteit voldoet met betrekking tot de beoogde woningen aan het NIBM-criterium en levert geen beperkingen op voor de beoogde ontwikkeling. Volledigheidshalve is gebruik gemaakt van de NIBM-tool 2021, waarbij de volledige verkeersgeneratie van het project meegenomen is (worst-case, zonder saldering met huidige verkeer). Hieruit blijkt dat nader onderzoek niet nodig is.

Figuur 4.15: uistnede NIBM-tool (1 februari 2022)

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

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	633
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,40
PM ₁₀ in µg/m ³	0,10
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	

Goed woon- en leefklimaat

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige grootschalige achtergrondconcentratie voor een bepaald jaar is ter plaatse van een specifieke locatie. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze jaargemiddelde concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}.

Onderstaande tabel toont de grootschalige achtergrondconcentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool op 1 februari 2022).

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 15578650		
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	PM _{2,5} (µg/m ³)
2020	23,6	17,5	9,2
2030	17,4	15,9	7,8
Grenswaarden	40	40	25

Tabel 4.6: Achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied.

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

Commerciële functies

Aangezien de beoogde ontwikkeling alsmede commerciële en maatschappelijke functies betreft, dient het effect op de luchtkwaliteit echter nader beschouwd te worden. Gezien de achtergrondconcentraties is het niet waarschijnlijk dat deze functies voor belemmeringen in relatie tot de luchtkwaliteit zorgen. De heersende achtergrondconcentraties van luchtkwaliteitsbepalende stoffen zijn immers ruimschoots onder de grenswaarden gelegen ter plaatse van het plangebied. Bovendien zal de bijdrage van de commerciële en maatschappelijke functies slechts een beperkte invloed op de luchtkwaliteit hebben door de relatief beperkte omvang van de functies en het feit dat deze functies voor het overgrote deel ten behoeve van de bewoners en directe omgeving gerealiseerd gaan worden en dit niet direct voor extra verkeersbewegingen zorgt.

Besluit gevoelige bestemmingen

In aanvulling op het bovenstaande wordt opgemerkt dat binnen de ontwikkeling gevoelige bestemmingen als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) mogelijk worden gemaakt. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het Gastenhuis kan aangemerkt worden als gevoelige bestemming. Hiervoor geldt dat er vanaf rijkswegen een zone geldt van 300 meter waarbinnen deze gevoelige bestemmingen voorkomen moeten worden. Het te realiseren gebouw ligt op ruim 275 meter afstand van de rijksweg. Hierbij geldt dat het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet mag toenemen als de grenswaarden voor PM10 of NO2 (dreigen te) worden overschreden. Is een (dreigende) normoverschrijding niet aan de orde, dan is er geen belemmering voor het realiseren van een gevoelige functie. Eerder is aangetoond dat de concentratie PM10 en NO2 ruim onder de grenswaarden liggen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan derhalve gesteld worden dat voor de toekomstige bewoners van het Gastenhuis in relatie tot luchtkwaliteit een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd kan worden.

4.10.3 Conclusie

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

4.11 Natuur

4.11.1 Algemeen

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

Wet natuurbescherming

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

Gebiedsbescherming wordt geregeld middels de Natura 2000-gebieden. In het kader van de Wet natuurbescherming moet uitgesloten worden dat significante negatieve effecten optreden in Natura 2000-gebieden. Gedacht kan worden aan negatieve effecten die samengaan met activiteiten in of aan de randen van een Natura 2000-gebied, zoals verstoring door licht of geluid. Een activiteit die op grotere afstand een negatief effect kan hebben op beschermde gebieden, is bijvoorbeeld de uitstoot van vermestende stoffen. Een wijdverspreid negatief effect is de depositie van stikstof die wordt uitgestoten door het verkeer of verwarmingsketels van gebouwen. Door de toename van stikstof verandert de vegetatie. Soorten als grassen, bramen en brandnetels profiteren hiervan en verdringen plantensoorten die zich gespecialiseerd hebben in schrale omstandigheden. Hierdoor neemt de biodiversiteit af.

Een andere vorm van gebiedsbescherming komt voort uit aanwijzing van een gebied als Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur of EHS). Voorts worden bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen door de provincies aangewezen. Voor dergelijke gebieden geldt dat het natuurbelang prioriteit heeft en dat andere activiteiten niet mogen leiden tot aantasting van de natuurdoelen of landschappelijke waarden. Anders dan voorheen is de status als NNN verankerd in de Wet

natuurbescherming.

4.11.2 Relatie tot ontwikkeling

Soortenbescherming

Binnen het plangebied is door Dresmé&vanderValk onderzoek gedaan naar vleermuizen, broedvogels, flora, amfibieën en reptielen. De rapportage van d.d. 29 november 2021 (aangepast op 2 maart 2022) is terug te vinden in Bijlage 11. Onderzoek is gedaan naar grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, broedvogels, flora, amfibieën, reptielen en vissen. Op basis van de Quicksan Wet natuurbescherming worden geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en broedvogels in het te slopen pand verwacht. De gladde gevels en het platte dak van glas en staal bieden geen geschikte invliegopeningen en holtes. De aanwezigheid van vaste verblijf- of rustplaatsen van beschermde soorten kunnen op basis van het intensieve gebruik van het bedrijventerrein en de geïsoleerde ligging bij voorbaat worden uitgesloten.

Zorgplicht ten aanzien van broedvogels

De rietoever langs de waterpartij bevat de meeste variatie aan plantensoorten. Nesten van watervogels kunnen worden verwacht en deze nesten zijn in het broedseizoen beschermd. In het riet en struweel naast de waterpartij (buiten het projectgebied) kunnen kleine zangvogels tot broeden komen. Indien het struweel en het riet wordt gemaaid en/of bomen worden gekapt, wordt geadviseerd om dit voor 15 maart of na 15 juli uit te voeren. Met deze planning wordt voorkomen dat nesten worden beschadigd en dat sprake is van overtreding van de Wet natuurbescherming.

Net na het broedseizoen (15 juli - 1 september) kan in een incidenteel geval nog sprake zijn van een broedgeval en is een controle nodig op broedgevallen door een ter zake kundige. In de herfst en winter zijn geen maatregelen voor broedvogels nodig.

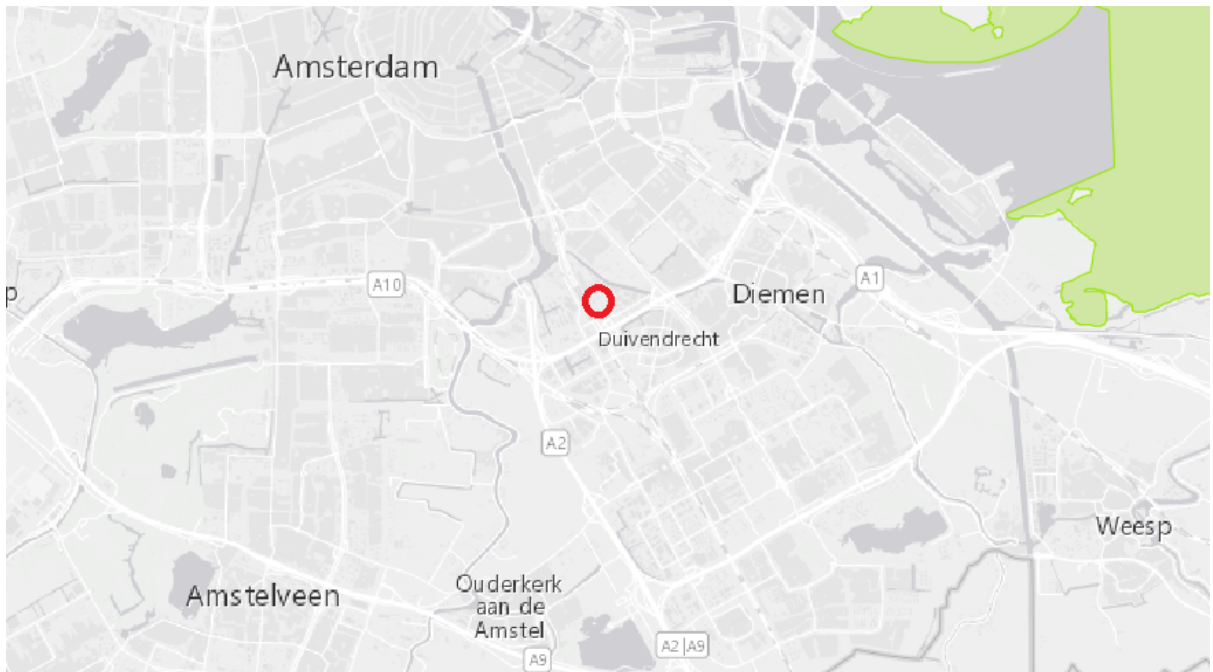
Zorgplicht ten aanzien van vissen en amfibieën

Aan de zorgplicht wordt voldaan als voorafgaande aan het dempen, de nieuwe waterpartij in verbinding wordt gebracht met de oude waterpartij en het water met eventuele vissen en amfibieën daarheen kan stromen. Als de afstand te groot is en het water door middel van een pomp en slang wordt weggepompt wordt aan de zorgplicht voldaan als de waterpartij vooraf wordt leeggevestigd.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen een NNN-gebied of Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer bevindt zich op circa vijf kilometer afstand. Op circa acht kilometer bevindt zich het Natura 2000-gebied Botshol. De woningen worden gasloos opgeleverd, waardoor stikstofdepositie als gevolg van de verwarming uitgesloten zal zijn.

Figuur 4.16: Uitsnede kaart Natura 2000-gebieden, plangebied rood omcirkeld (bron: provincie Noord-Holland).



Door Dresmé&VanderValk is in april 2022 een stikstofberekening uitgevoerd (verschilberekening van de referentiesituatie en plansituatie, zie bijlage 12). Geconcludeerd wordt dat de gebruiksfase geen negatieve effecten met zich mee zal brengen op beschermde Natura 2000-gebieden als gevolg van de verhoogde stikstofuitstoot van verkeer. Deze effecten zijn lager dan 0,00 mol/ha/jaar en daarmee verwaarloosbaar. Significant negatieve effecten als gevolg van de gebruiksfase van het plan kunnen derhalve worden uitgesloten. Een Passende beoordeling en/of vergunning van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

4.11.3 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot significante negatieve effecten voor zowel beschermde soorten als beschermde gebieden binnen of in de nabije omgeving van het plangebied.

4.12 Water

4.12.1 Algemeen

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

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Nationaal Waterplan 2016-2021, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het (stads)landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Het beheer van het water is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap

Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het plangebied maakt deel uit van de Integrale Keur van AGV. Het hoogheemraadschap heeft het 'Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021' vastgesteld. In dit document staat het beleid op hoofdlijnen beschreven voor alle verantwoordelijkheden van het hoogheemraadschap. Het gaat dan om het zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap.

Keur 2017

Naast het beheerplan beschikt het waterschap over de Integrale Keur: een verordening van het waterschap. In de Keur staan regels van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Hiermee worden de volgende doelen beoogd:

- schoon en genoeg water in onze sloten, grachten en meren;
- sterke dijken tegen overstromingen;
- gezonde waterplanten en vissen.

De Keur gaat kortom over het gebruik en onderhoud van water, oevers en dijken. En welke middelen het waterschap heeft om zijn werk goed te doen. De keur bevat regels ter bescherming van de waterwerken die nodig zijn voor een goed waterbeheer (kwantiteit) en voor de bescherming van het gebied tegen hoog water. Bij veel projecten is sprake van een toename van het verharde oppervlak. Hieromtrent is in de algemene regels bij de keur het volgende opgenomen:

Het is verboden zonder vergunning van het bestuur:

- a. in stedelijk en glastuinbouwgebied meer dan 1.000 vierkante meter verhard oppervlak aan te brengen;*
- b. in overig gebied meer dan 5.000 vierkante meter verhard oppervlak aan te brengen.*

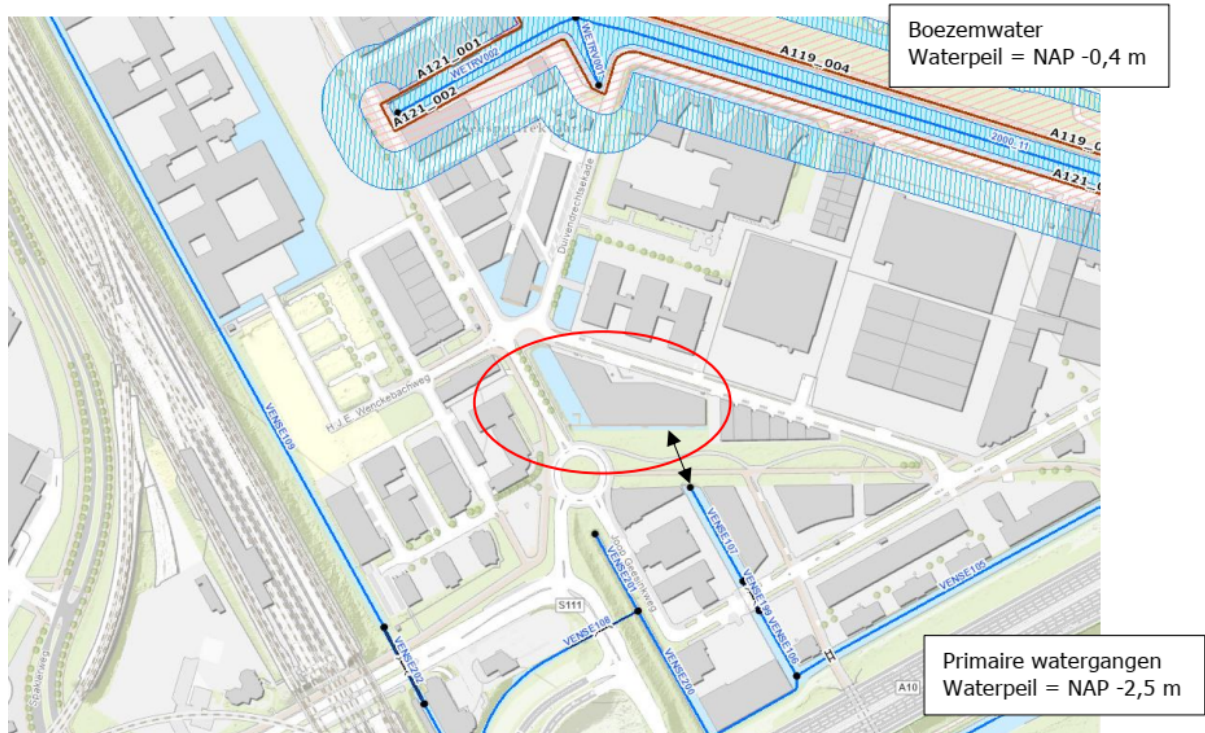
Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Van deze regeling kan worden afgeweken als er voldoende waterberging wordt gerealiseerd.

Legger

In de legger staat wie op welke plek verantwoordelijk is voor onderhoud. Dat kan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn. Maar ook een ander waterschap, de provincie of een boer met akkers langs het water. De legger is voor het waterschap een belangrijk document en is mede gemaakt op basis van de Keur. Het waterschap gebruikt de legger onder andere bij het geven van een vergunning.

De watergang op de projectlocatie betreft een secundaire watergang. Deze watergang staat door middel van een duiker in verbinding met de primaire watergangen ten zuiden van de projectlocatie. Ten noorden van de projectlocatie ligt boezemwater. De waterpeilen, op basis van de legger oppervlaktewater zijn aangegeven in onderstaande figuur.

Figuur 4.17: watersysteem omgeving



4.12.2 Relatie tot ontwikkeling Waterkwantiteit

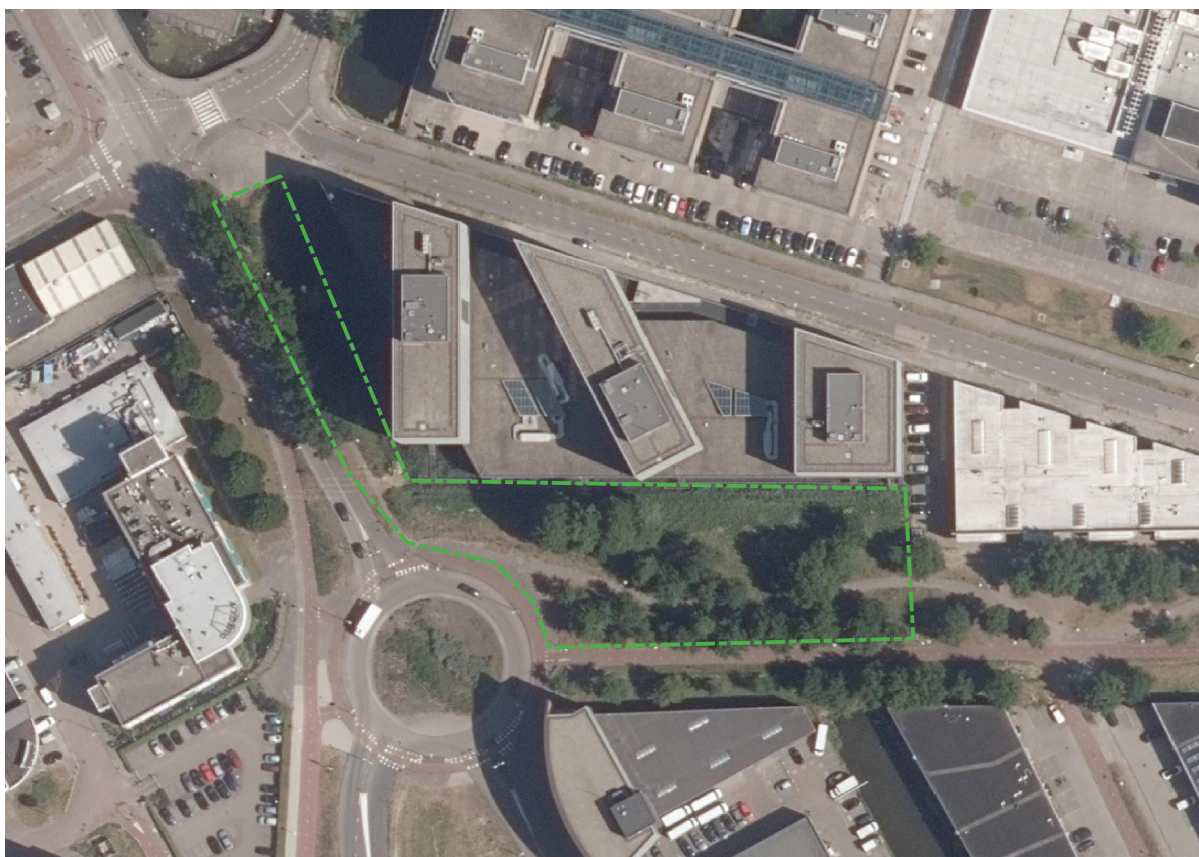
Bij toename van meer dan 1.000 m² aan verharding in bestaand stedelijk gebied, dient bij ontwikkelingen een compensatie van 15% plaats te vinden om de effecten van de versnelde afvoer van regenwater te kunnen opvangen. Het plangebied bestaat uit een volledig verhard deel waar nu de hogeschool aanwezig is en een waterpartij die grenst aan het gebouw.

In de nieuwe situatie wordt het overgrote deel van het plangebied eveneens verhard aangelegd en wordt een deel van de waterpartij gedempt en verhard. Het deel dat gedempt wordt, dient één op één teruggebracht te worden. De mogelijkheid bestaat om de waterloop te verleggen naar de zuidkant van het plangebied. Op basis van de tekeningen van de opdrachtgever zijn de volgende oppervlaktes afgeleid:

- Te dempen wateroppervlak = ca. 1.456 m²

Dit te dempen wateroppervlak dient in principe één op één gecompenseerd te worden binnen het plangebied. Hiervoor is binnen het plangebied voldoende ruimte beschikbaar. Op dit moment is er nog geen ontwerp voor de watercompensatie, maar is wel bekend waar deze moet komen. In verband met de aanwezige gasleiding vergt dit nog een zorgvuldige uitwerking. In onderstaand figuur is de zone (binnen groene stippellijn) aangegeven waar het nieuwe water gegraven moet worden.

Figuur 4.18: zone waarbinnen watercompensatie plaatsvindt



Voor het concrete voorstel van nieuw te graven water en het dempen van het bestaande water zal een watervergunning worden aangevraagd. Om te waarborgen dat de compensatie gewaarborgd is, is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen (artikel 4.4). Deze voorwaardelijke verplichting zorgt ervoor dat de te compenseren waterpartij binnen 12 maanden na ingebruikname van de te realiseren gebouwen binnen het plangebied gerealiseerd wordt. Tevens biedt deze regeling een afwijkingsbevoegdheid om het water, onder voorwaarden, buiten het plangebied (maar binnen hetzelfde peilgebied) te kunnen compenseren.

De nieuw aan te leggen watergang zal naast de bestaande watergang worden gegraven. De bestaande watergang rondom het huidige gebouw staat door middel van een duiker in verbinding met de watergang ten zuiden van de projectlocatie. Op basis van de visuele inspectie (Tjaden, mei 2021) heeft deze duiker een minimale diameter van 800 mm en voldoet hiermee aan de wensen van Waternet. Met de aanwezige duiker zal de toekomstige watergang in verbinding staan met overige watergangen.

Speciale aandacht gaat uit naar het waterbergend vermogen binnen het gebouw: er wordt een waterbufferend daklandschap gerealiseerd met retentiedaken. Ook wordt een binnentuin gerealiseerd met gelaagd groen en waterbufferende elementen. Daarnaast wordt onderzocht of in de kelder van het gebouw eveneens ruimte gereserveerd kan worden voor waterberging.

Klimaatadaptatie

Het gebouw draagt bij aan het voorkomen van hinder of overlast door de verandering van het klimaat. De daken en binnentuin vangen het regenwater op, houden dit vast en voeren dit water vertraagt af. Er wordt rekening gehouden met het opvangen van piekpuien van 60mm regenwater binnen één dag. De daken en het binnenterrein worden met intensief groen afgewerkt om hittestress te verminderen en ook bij de inrichting van de omgeving wordt groen

met bomen toegepast om te zorgen voor voldoende beschaduwing. Verhard oppervlak wordt geminimaliseerd of uitgevoerd als halfverharding.

Afvalwater

Schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Schoon hemelwater wordt waar mogelijk opgevangen en hergebruikt. Schoon hemelwater van daken en gevels mag rechtstreeks worden afgevoerd op het aanwezige oppervlaktewater.

Waterkwaliteit

Daarnaast wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen die invloed kunnen hebben op de kwaliteit van het grondwater. Het aspect water vormt vooralsnog geen belemmering voor het plan.

4.12.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de realisatie van het nieuwbouwplan. Voor het dempen en graven van nieuw water wordt een watervergunning aangevraagd.

4.13 Windhinder

4.13.1 Algemeen

De NEN 8100 norm 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' geeft richtlijnen voor de realisatie van gebieden met een goed windklimaat. Tevens mag zich in dergelijke gebieden volgens deze norm slechts een beperkt risico op windgevaar voordoen. De norm stelt dat de overschrijdingskans van de drempelsnelheid van de wind (5,0 m/s) bepaalt in welke kwaliteitsklasse het lokale windklimaat valt. De combinatie van de kwaliteitsklasse en de activiteiten die rond het gebouw plaatsvinden, levert een bepaalde waardering van dit windklimaat op. Voor gebouwen hoger dan dertig meter dient een windonderzoek uitgevoerd te worden.

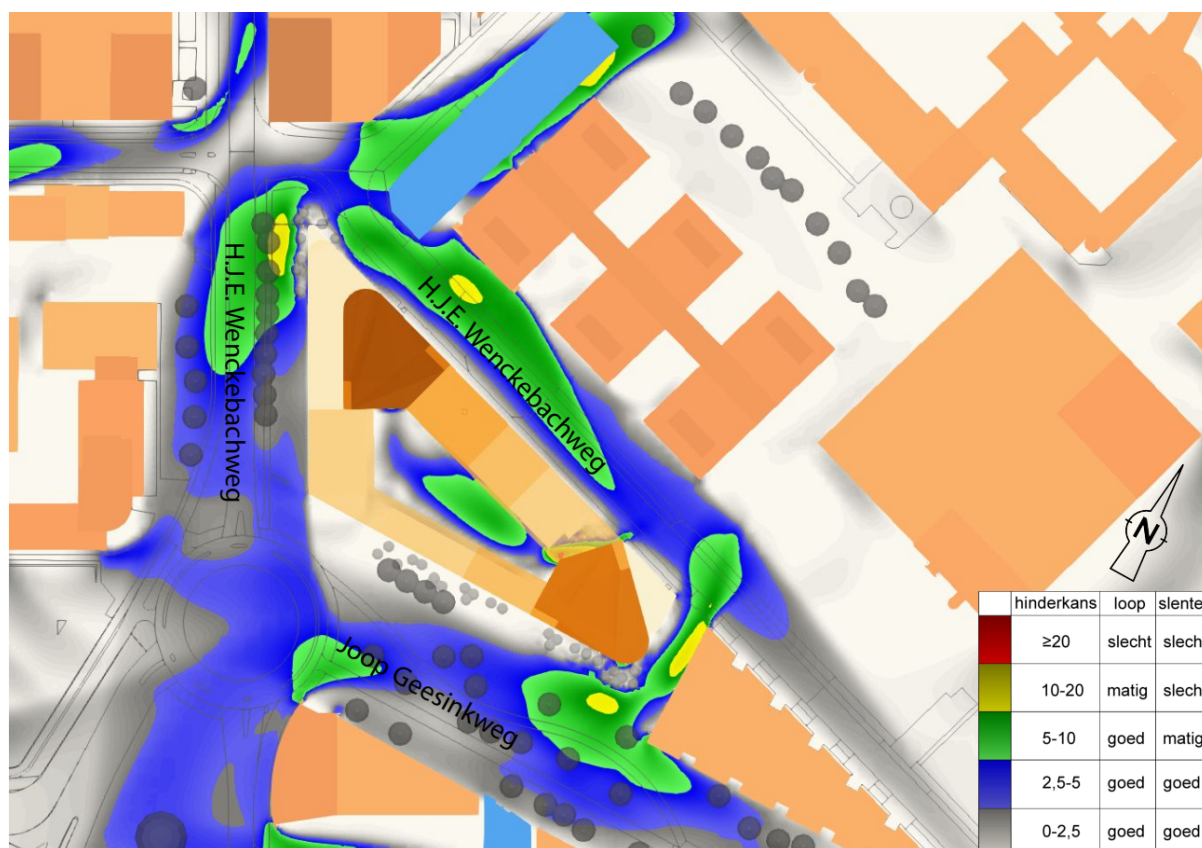
4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een bouwplan met een toren van circa 71 meter en een toren van 50 meter hoog, waardoor aandacht voor het windklimaat bij deze ontwikkeling erg belangrijk is. Aan de hand van tekeningen van Cruz y Ortiz Arquitectos is door Peutz (13) een windklimaatonderzoek middels CFD uitgevoerd.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- In de huidige situatie is sprake van een goed tot lokaal matig windklimaat voor het criterium doorlopen. Er is geen sprake van een overschrijding van het gevaarcriterium.
- In de oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie is overwegend sprake van een goed windklimaat. Bij de oost- en westhoek van de geplande bebouwing is het windklimaat matig tot slecht, met een overschrijding van het gevaarcriterium.
- Door het toevoegen van windafschermende maatregelen verbetert het windklimaat sterk. Deze windafschermende maatregelen bestaan uit een extra laagbouwvoet aan de westhoek, en begroeiing in de vorm van struiken aan de west- en oostzijde van de geplande bebouwing. Dankzij deze maatregelen kan een slecht windklimaat en een overschrijding van het gevaarcriterium worden voorkomen, waardoor sprake is van een overwegend goed tot lokaal matig windklimaat rondom de geplande bebouwing.
- Voor de gevels van de geplande nieuwbouw is het windklimaat als goed beoordeeld voor eventuele windgevoelige functies zoals gebouwentrees.
- Op het binnenterrein is het windklimaat als goed beoordeeld. Voor eventuele windgevoelige functies is overwegend sprake van een goed en plaatselijk matig windklimaat. Op de trap naar de binnenterrein is volgens het criterium doorlopen sprake van een matig tot zeer lokaal slecht windklimaat.

Figuur 4.19: te verwachten windklimaat inclusief afscherpende maatregelen (bron: Peutz)



Voorwaardelijke verplichting wind

Uit het onderzoek blijkt dat aan een goed windklimaat kan worden voldaan, mits er een aantal maatregelen genomen worden. Om deze maatregelen te borgen, is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen in artikel 3.6. Deze voorwaardelijke verplichting zorgt ervoor dat bij de aanvraag van een omgevingsvergunning middels windonderzoek voldaan wordt aan de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' en dat indien op basis van dit onderzoek sprake is van maatregelen, deze maatregelen ook gerealiseerd en in stand gehouden worden.

4.13.3 Conclusie

De realisatie van het nieuwbouwplan leidt op basis van onderzoek niet tot een onacceptabel windklimaat rondom het gebouw en vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling. Om dit te waarborgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels.

4.14 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

4.14.1 Algemeen

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het

Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet beoordeeld worden of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden, geldt alsnog een m.e.r.-plicht.

In bijlage D worden in kolom 2 drempelwaarden gegeven. Indien een ontwikkeling boven de drempelwaarden uitkomt, geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Op het moment dat een ontwikkeling genoemd staat in bijlage D, maar onder de drempelwaarden valt, dient te worden beoordeeld of sprake kan zijn van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze beoordeling vindt plaats middels de zogeheten 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Sinds 16 mei 2017 dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen teneinde vast te stellen of voor een ruimtelijke ontwikkeling kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe dient een aanmeldnotitie te worden opgesteld door de initiatiefnemer. Dit volgt uit de implementatie van artikel 1, vierde lid, onder a en b, van Richtlijn 2014/52/EU.

4.14.2 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling omvat de realisatie van maximaal 430 woningen, maximaal 4.800 m² aan commerciële ruimte en maximaal 3.500 m² aan maatschappelijke voorzieningen, onder de voorwaarde dat er in totaal (commercieel en maatschappelijk) niet meer dan 8.000 m² gerealiseerd kan worden. Een dergelijke ontwikkeling kan worden getypeerd als stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit m.e.r. Een stedelijk ontwikkelingsproject staat genoemd in bijlage D, onderdeel D11.2 en is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer het betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Onderhavige ontwikkeling valt daarmee ruim onder de drempelwaarden. Er geldt geen directe m.e.r.-beoordelingsplicht, een vormvrije m.e.r.-beoordeling is wel noodzakelijk. Indien hieruit blijkt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet kunnen worden uitgesloten, geldt alsnog een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Aanmeldnotitie

Ten behoeve van de ontwikkeling is een aanmeldnotitie opgesteld. De aanmeldnotitie met daarin opgenomen de vormvrije m.e.r.-beoordeling van is toegevoegd aan de bijlagen bij voorliggend bestemmingsplan. Geconcludeerd wordt dat het project geen significant negatieve milieueffecten met zich meebrengt. Op basis van de aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan beschreven.

5.1 Inleiding

De Wro en het Bro bepalen uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Het gaat om een verbeelding met regels en een toelichting daarop. De juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan zijn de verbeelding en de regels. Er is één landelijke voorziening waar alle ruimtelijke plannen voor iedereen volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn. Daarvoor moeten alle bestemmingsplannen voldoen aan landelijk vastgestelde standaarden. Dit is de 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012)'.
Het juridische deel van bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en de regels.

5.2 Verbeelding

De verbeelding van dit bestemmingsplan bestaat uit een plangebiedgrens die de projectlocatie begrenst. Binnen deze plangebiedgrens worden bestemmingen gegeven aan de gronden. In voorliggend geval betreft dit de bestemmingen 'Gemengd', 'Groen', 'Verkeer' en de dubbelbestemming "Leiding-Gas". Daarnaast is binnen de bestemming 'Groen' een functieaanduiding 'water' opgenomen ten behoeve van het te compenseren water. Middels hoogteaanduidingen zijn de diverse bouwhoogten van het plan inzichtelijk gemaakt.

5.3 Regels

Dit bestemmingsplan dient als een vervanging van de regels van het geldend bestemmingsplan 'Duivendrecht' binnen het plangebied.

De regels in het bestemmingsplan zijn als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1: inleidende regels

Dit hoofdstuk bestaat uit de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van diverse in het bestemmingsplan gebruikte begrippen/termen. De begripsbepalingen zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Artikel 2 bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlakten, percentages, hoogte, diepte, breedte en dergelijke. Hiermee kan op een eenduidige manier toepassing worden gegeven aan de regels.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels

Op de verbeelding komen de bestemmingen Gemengd, Groen en Verkeer.

Gemengd

Dit is de bestemming die het mogelijk maakt om de nieuwbouwontwikkeling te realiseren. Binnen deze bestemming mogen de gronden gebruikt worden voor wonen en (zorg)wooncomplex. Dit (zorg)wooncomplex maakt het gewenste Gastenhuis mogelijk. In de begripsbepaling is daarnaast opgenomen wat onder (zorg)wooncomplex wordt verstaan. Daarnaast zijn de functies detailhandel, horecavoorzieningen in de categorie 1, 2 en 4 (lichte horeca), bedrijven in de categorie A en B (lichte bedrijvigheid), creatieve bedrijvigheid, kantoren en commerciële dienstverlening mogelijk. Deze functies staan in artikel 1 nader omschreven. Ondergeschikt zijn onder andere voorzieningen zoals bergingen, laad- en losvoorzieningen, groenvoorzieningen, gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen mogelijk.

In de bouwregels van deze bestemming is geregeld dat het bouwvlak volledig mag worden

bebouwd en dat gebouwen enkel binnen het bouwvlak gerealiseerd mogen worden. Voor de toegestane bouwhoogte wordt verwezen naar de verbeelding. Het maximale aantal toegestane woningen (430) wordt hier in de bouwregels vastgelegd. Minder woningen mag, maar meer woningen zijn niet toegestaan.

Binnen deze bestemming geldt een klein deel dat zonder bouwvlak aangegeven is. Dit betreft het deel aan de oostkant richting het naastgelegen pand. Dit om te voorkomen dat het gebouw dicht op het naastgelegen perceel wordt gerealiseerd. Op dit deel zijn wel bouwwerken, geen gebouwen toegestaan zoals bijvoorbeeld een erfafscheiding.

Om de eerder genoemde functies in oppervlak te reguleren, is in de specifieke gebruiksregels opgenomen wat de maximale maat is (bruto vloeroppervlak) van het totaal aan niet-woonfuncties. Dit is hier maximaal 8.000 m². Daarnaast is per functie gespecificeerd wat de maximale en soms minimale aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak mag zijn. Hiermee worden bijvoorbeeld grote supermarkten uitgesloten en mag een horecavestiging niet meer dan 200 m² bedragen. Ook wordt er een voorwaarde opgenomen dat er maar één vestiging horeca 2 (cafeteria) en één vestiging horeca 4 (restaurant) aanwezig mag zijn.

Strijdig gebruik is onder andere het splitsen van woningen en recreatief nachtverblijf. Er zijn afwijkingsregels opgenomen voor Bed&Breakfast, kamergewijze verhuur en het splitsen van woningen.

Binnen de bestemming Gemengd zijn daarnaast drie voorwaardelijke verplichtingen opgenomen:

- voorwaardelijke verplichting ten aanzien van geluid (zie ook paragraaf 4.7.2.4) om te waarborgen dat de woningen in gebruik genomen mogen worden indien aangetoond kan worden dat aan een goed woon- en leefklimaat kan worden voldaan;
- voorwaardelijke verplichting ten aanzien van windklimaat (zie ook paragraaf 4.13.2) om te waarborgen dat aan een goed windklimaat kan worden voldaan;
- voorwaardelijke verplichting ten aanzien van parkeren (zie ook paragraaf 2.5.2) om te waarborgen dat in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.

Groen

De bestemming groen regelt dat deze gronden bestemd zijn voor groen, fiets- en voetpaden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen van algemeen nut en kunstobjecten. De bouwregels beperken zich tot het bouwen van gebouwtjes ten behoeve van de voorzieningen van algemeen nut, met een maximale bouwhoogte van 3 meter en een maximale oppervlakte van 15 m². Daarnaast mogen bouwwerken geen gebouwen zijnde opgericht worden in de vorm van lichtmasten van maximaal 6 meter. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen maximaal 3 meter hoog zijn.

Tevens is hier een aanduiding opgenomen om de watercompensatie te regelen, zie ook paragraaf 4.12.2. Met de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan wordt de bestaande watergang gedempt. Deze moet in principe teruggebracht worden binnen het plangebied. Dit is hier geregeld.

Verkeer

De bestemming Verkeer is gegeven aan de gronden rondom het gebouw die grenzen aan het openbaar gebied en gedeeltelijk ook deel uitmaken van de openbare ruimte. Binnen deze bestemming zijn wegen en paden, groenvoorzieningen waaronder bermen en beplanting, straatmeubilair, voorzieningen van algemeen nut, geluidwerende voorzieningen, waterlopen en waterpartijen waaronder ook duikers, waterhuishoudkundige voorzieningen en oeververbindingen (bruggen) toegestaan. Daarnaast zijn hier ook laad- en losplekken, ondergrondse containers en terrassen ten behoeve van aangrenzende functies mogelijk.

Dubbelbestemming Leiding - Gas

Op de verbeelding is de dubbelbestemming opgenomen voor de aanwezige gasleiding die binnen het plangebied loopt.

Hoofdstuk 3: algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

Hierin zijn regelingen opgenomen ten behoeve van ondergrondse bouwwerken, ondergeschikte bouwdelen en toegelaten bouwwerken met afwijkende maten. Specifieke maten zijn hier aangegeven voor hijsinrichingen, liftopbouwen, installaties en dergelijke.

Algemene gebruiksregels

Hierin is het strijdig gebruik bepaald.

Algemene afwijkingsregels

In het bestemmingsplan wordt ruimte gecreëerd voor een afwijking in de voorgeschreven maatvoering van maximaal 10%. Hiermee wordt flexibiliteit ingebouwd.

Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels

Overgangsbepalingen

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht. Deze regeling is op grond van de Wro verplicht.

Slotbepaling

Als laatste wordt de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 lid 1 Wro verplicht de gemeente een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen, tenzij het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is (artikel 6.12 lid 2a Wro). In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn de bouwactiviteiten genoemd waarvoor het vaststellen van een exploitatieplan verplicht is. De in voorliggend bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen behoren tot deze in het Bro genoemde bouwactiviteiten.

Op basis van artikel 6.12 lid 2a Wro is het vaststellen van een exploitatieplan niet verplicht, omdat de gemeente en grondeigenaar een (anterieure) overeenkomst hebben gesloten, waarin afspraken zijn gemaakt over het kostenverhaal. Het kostenverhaal is derhalve 'anderszins verzekerd'. Het opstellen van een exploitatieplan is niet vereist.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de H.J.E. Wenckenbachweg 144-148 is een anterieure overeenkomst gesloten tussen Gemeente Ouder-Amstel en Wenckebachweg B.V. Hierin is overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat inwoners de mogelijkheid hebben om een visie omtrent het plan te kunnen geven.

Dientengevolge zijn de volgende (wettelijke) stappen te onderscheiden:

- Concept: wettelijk vooroverleg;
- Ontwerp bestemmingsplan: mogelijkheid tot indienen zienswijzen;
- Vaststelling bestemmingsplan: mogelijkheid tot indienen beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Naast deze stappen is in voorliggend project ook aandacht besteed aan participatie. Deze stap is genomen voordat de wettelijke stappen doorlopen worden.

6.2.1 Participatie

Voordat het bestemmingsplan in procedure is gebracht, heeft initiatiefnemer geparticipeerd. In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de momenten van participatie en de wijze waarop dit proces ingericht is.

Het Weespertrekvaart gebied, onderdeel van Werkstad Overamstel, is op dit moment een bedrijventerrein. De Weespertrekvaart verandert de komende jaren in een nieuw stuk stad. Namelijk van een bedrijventerrein naar een gemengd woon- werkgebied. Het project 'Dialogue', aan de Wenckebachweg 144 - 148 zal hiermee de pionier zijn. Het oude hogeschool van Amsterdam gebouw zal worden gesloopt om plaats te maken voor de 'Dialogue'. Een gebouw met een mooie mix van woningen, commerciële - en

maatschappelijke ruimtes met openbaar gebied. Met stakeholders is de dialoog aangegaan om op te halen waar de zorgen, wensen en kansen liggen en dit eventueel te vertalen in het ontwerp. In deze paragraaf komt terug op welke mate en wanneer er is geparticipeerd, wat er is opgehaald en wat is meegenomen in de planvorming.

Procesaanpak

Er is door initiatiefnemer Wenckebachweg B.V. gekozen om de participatie als volgt in te richten:

- Bijeenkomsten voor geheel Ouder- Amstel en Amstel Business Park Zuid en de Gemeenteraad
- Eén op één gesprekken met de directe burens
- Openen van een e-mail adres: Dialogue@amvest.nl. Hier kan vanaf nu iedereen gevraagd en ongevraagd wensen en aandachtspunten inbrengen.

Participatieniveau

De participatie heeft plaatsgevonden op de niveaus 'informereren en inspreken'. Het was de bedoeling om ook consulteren hier aan toe te voegen voor de bijeenkomsten op de thema's openbare ruimte, leefkwaliteit en invulling van werken. Helaas moest dit op het laatste moment anders doordat de bijeenkomst, door de coronamaatregelen, online moest. De bedoeling is dat dit in het voorjaar wel zal gebeuren.

Bijeenkomsten

Op donderdag 9 december 2021 is een online participatiebijeenkomst georganiseerd. Via het weekblad Ouder- Amstel zijn twee oproepen gedaan om mee te denken over het ontwikkelproject 'Dialogue'. Doel van de participatieavond was om de huidige stand van zaken te geven omtrent het project, aandachtspunten en wensen te inventariseren én ideeën op te halen omtrent de thema's: openbare ruimte, leefkwaliteit en de invulling van werken.

Het plan is goed ontvangen, mede de mooie mix tussen verschillende functies van het gebouw, draagt hier aan bij. Het verslag en presentatie is na deze bijeenkomst aan alle aanwezigen verstrekt. De belangrijkste punten die naar voren zijn gekomen op deze avond zijn:

1. Dat we moeten streven naar een goede balans aan voorzieningen die aansluiten op Dorpsplein en het Bajeskwartier, zonder de concurrentie aan te gaan.
2. Dat we een goed evenwicht moeten vinden van groene daken en eventuele voorzieningen die getroffen moeten worden omtrent energieopwekking.

Voordat het bestemmingsplan ter inzage gaat, wordt door initiatiefnemer nog een bijeenkomst georganiseerd waarbij dezelfde groep wordt uitgenodigd. Hier geven we een terugkoppeling met de punten die naar voren zijn gekomen tijdens de bijeenkomst van 9 december 2021. Tevens zullen aangeven hoe het bestemmingsplan eruit ziet met de aanvullende onderzoeken en wordt de vervolprocedure uitgelegd.

Aangezien er weinig ideeën of wensen naar voren zijn gekomen op 9 december 2021, wordt door initiatiefnemer in een fysieke bijeenkomst, zodra zij de voorbereidingen treffen voor het aanvragen van de benodigde omgevingsvergunning, meer input opgehaald op de bovenstaande thema's.

Eén op één gesprekken

Los van deze avond zijn ook andere participatiemomenten uitgevoerd, speciale aandacht

ging uit naar direct omwonenden. Around town, Roeigoed en APF (Joop Geesinkweg 140) hebben het plan goed ontvangen en onderstrepen het belang van de ontwikkeling.

Ook met Amsterdam Development zijn er meerdere positieve gesprekken geweest. Met hen is het volgende afgesproken:

1. De blauw/groen structuur van elkaars ontwikkelingen worden verbonden zover mogelijk verbonden elkaar. Dit wordt meegenomen in het ontwerp van de openbare ruimte.

Met de directe burens aan de Wenckebachweg 150 zijn ook meerdere gesprekken geweest. Zij hebben hun zorgen geuit over de volgende punten:

1. Schaduw

Tot 18:00 uur in de avond zal er zon op hun plot zijn aangezien de toren aan de westzijde van hun plot ligt. Op dit moment is de situatie door de huidige aanwezige bebouwing niet heel anders.

2. Valwinden

Na aanleiding van het gesprek zijn aanpassingen gedaan in het ontwerp om de valwinden te ondervangen. De zorgchtpaarwoning van het Gastenhuis is verplaatst naar een hoger gelegen verdieping, waardoor de ingang niet meer direct naast hun plot ligt. Dit reduceert de wind en voorkomt de valwind voor de entree van het toekomstige Gastenhuis. Tevens worden in het ontwerp van het openbaar gebied meerdere bomen geplaatst, zodat de wind gereduceerd wordt.

3. Het aantal parkeerplekken

In september 2021 zaten in het ontwerp 114 parkeerplekken op 430 woningen, 4.800 m² commercieel en een Gastenhuis voor dementerende ouderen. Aangezien geen parkeervergunningen op straatniveau verleend worden, zijn de direct burens bang dat er op hun plot wordt geparkeerd. Inmiddels is er een rapport door Goudappel Coffeng opgesteld, waarbij is aangetoond dat er 126 parkeerplekken gerealiseerd moeten worden in het geval dat het gehele programma wordt gebouwd, zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Inmiddels is het ontwerp hierop aangepast.

[E-mail inbox dialogue@amvest.nl](mailto:dialogue@amvest.nl)

Inmiddels zijn er verschillende e-mails binnen gekomen. Bijna alle e-mails gaan over de vraag of zij een huurwoning kunnen bemachtigen. Meer informatie over het plan is ook éénmaal gevraagd.

Conclusie

Er zijn verschillende punten naar voren gekomen die zijn geïntegreerd in het plan, zoals blauw/groen structuur dat doorgetrokken kan worden naar een andere ontwikkeling, verplaatsen van de zorgchtpaar woning om valwinden tegen te gaan. Tevens blijven er punten in het vizier, zoals streven naar een goede balans van voorzieningen en een goed evenwicht tussen groene daken en energieopwekking. In het voorjaar van 2022 zal nog een participatiebijeenkomst komen waarin terugkoppeling wordt gegeven en de bestemmingsplan en bijbehorende procedure wordt besproken.

6.2.2 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat bij de voorbereiding van een plan overleg moet worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het bestemmingsplan is in ieder geval toegezonden aan de volgende instanties:

- Provincie Noord-Holland;
- Gemeente Amsterdam;
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi, Vecht (via waternet);
- Veiligheidsregio;
- Gasunie;
- Rijkswaterstaat.

Van de volgende instanties is een reactie ontvangen:

- Gemeente Amsterdam: de gemeente Amsterdam heeft in het vooroverleg gewezen op de twee mogelijke geluidsbronnen van Omegam en LCM. Deze bedrijven zijn meegenomen in het geactualiseerde geluidsonderzoek van Peutz (bijlage 7).
- Veiligheidsregio: de Veiligheidsregio heeft een aantal adviezen gegeven die mee zijn genomen in het geactualiseerde onderzoek externe veiligheid van Peutz (bijlage 5). Het laatste advies (bijlage 6) ging in op de locatie van het Gastenhuis. Ook dit is verwerkt in de rapportage van Peutz.
- Rijkswaterstaat: Rijkswaterstaat heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan met zich meebrengt.
- Waternet: Waternet heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.
- Provincie Noord-Holland: de provincie heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.

6.2.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure is het ontwerpbestemmingsplan vanaf donderdag 23 juni 2022 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. Binnen deze periode kon eenieder een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen.

Er zijn geen zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediend.

Wel zijn er een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd, die betrekking hebben op het aanscherpen van de regels met betrekking tot programma en parkeernormen en tekstuele wijzigingen in de toelichting. Alle wijzigingen zijn beschreven in de hiervoor opgestelde Nota van wijzigingen, zie bijlage 15.

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan wederom gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze periode onherroepelijk.

