

Bundel - Raadsvergadering van 24 november 2022

- 1 20:00 - Opening van de vergadering
- 2 Vaststelling van de agenda
- 3 Mededelingen
- 4 20:05 - Vragenhalfuurtje
- Mogelijkheid voor raadsleden om tevoren gemelde vragen te stellen over actuele zaken waarin de gemeenteraad bevoegdheden heeft.*
- 5 Besluitenlijst vorige raadsvergadering
- 6 20:35 - HAMERSTUKKEN
- 6.a Lijst moties en toezeggingen
- Overzicht moties en toezeggingen 2022 - november 2022
- 2022-83 Moties en toezeggingen 2022- rvs
- 2022-83 Moties en toezeggingen 2022- bsl
- 7 **BESPREEKSTUKKEN**
- 7.a 20:40 - Vaststellen bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144-148', de Dialogue (DIT KAN EVENTUEEL OOK EEN HAMERSTUK WORDEN)
- Vaststellen bestemmingsplan Dialogue_DEF- 221019 -rvs 2022-60.docx
- Vaststellen Bp Dialogue_DEF.- bsl.docx
- Bijlage 1_Wenckebachweg 144-148_Nota van wijzigingen.pdf
- Bijlage 2_Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Regels.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Regels_Bijlage 1 SVB functiemenging.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Regels_Bijlage 2 Besluit hogere waarde.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Toelichting.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Verbeelding.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 1 Verkeersonderzoek.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 2 Mobiliteitsstudie.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 3 Haalbaarheidsonderzoek Peutz.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 4 Verkennend bodemonderzoek.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 5 Onderzoek externe veiligheid.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 6 Advies veiligheidsregio.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 7 Akoestisch onderzoek.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 8 Besluit hogere waarde.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 9 Advies ILT LIB.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 10 Advies ILT LIB extra bouwhoogte.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 11 Ecologische quickscan.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 12 Stikstofberekening.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 13 Windhinder.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 14 Aanmeldnotitie m.e.r.pdf
- Wenckebachweg 144-148_vast te stellen 14 okt 22_Bijlage 15 Nota van wijzigingen.pdf
- Bijlage 3_221019 Besluit hogere waarde_DEF.docx
- 20211125 Bouwbrief+ Amvest.pdf
- TV RG (15 NOV 2022) Vaststellen bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144-148', de Dialogue .docx
- Onderzoek stikstofdepositie bouwfase ontwikkeling 'De Dialogue' te Ouder-Amstel - V4 - 15-11-2022.pdf
- 8 21:00 - Moties Vreemd
- 9 Sluiting

Overzicht moties en toezeggingen 2022 (vrs. november)

Datum	Nr.	Fractie	Inhoud	Afhandeling	Portefuillehouder/ Coördinator
220616	T	NB	Verzoek om presentatie over de modernisering bij de Brandweer en de gevolgen	De regionale brandweer wordt verzocht om begin 2023 een presentatie en rondleiding te verzorgen in het crisiscentrum in Amsterdam.	Mevr. Langenacker
220623	T	PvdA	Worden er nog bewonersavonden georganiseerd n.a.v. het laatste rapport inzake Schiphol?	Hier wordt binnenkort op terug gekomen	Mevr. De Maa
220915	T	VVD	Verzoek om gevolgen inflatie en gestegen kosten voor ondernemers in zicht te brengen	<p>De gevolgen voor de individuele ondernemer kan behoorlijk zijn. Met name winkeliers en horecaondernemers worden dit jaar niet alleen getroffen door de gevolgen van de energiecrisis maar ook door de gevolgen van de al heersende milde recessie. De verwachting is dat de recessie zich in het komende jaar nog zal verdiepen. Dat consumenten de uitgaven beperken of uitstellen is rechtstreeks het gevolg van de inflatie en het afgenomen consumentenvertrouwen. Veel ondernemingen zijn nog herstellende van de COVID-lockdowns. Het is een opeenstapeling van ondernemen bemoeilijkende omstandigheden. Vanuit de gemeente kan gekeken worden of een ondernemer die financiële ondersteuning nodig heeft in aanmerking komt voor het Bijstandsbesluit Zelfstandigen (BBZ). Hiernaast kan een oudere zelfstandige (55+) die zijn bedrijf onverhoopt moet beëindigen omdat deze onvoldoende inkomsten heeft, de Wet Inkomensvoorziening Oudere en gedeeltelijk Arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen (IOAZ), aanvragen. De zelfstandige krijgt dan een aanvulling tot de geldende bijstandsnorm.</p> <p>Voor de energie-intensieve mkb'ers is de Tegemoetkoming Energiekostenregeling (TEK) ingesteld.</p> <p>De TEK is gebaseerd op het energieverbruik en het deel daarvan in de omzet van een ondernemer. De compensatie bestaat dan uit een deel van de kostenstijging dit jaar en in</p>	Mevr. De Maa / Mevr. Koek - Baks

			<p>2023. Het energie-intensief mkb ontvangt dan steun ter grootte van een te bepalen percentage van de stijging van de energieprijis (gas en elektra) vermenigvuldigd met hun energieverbruik tot een vast te stellen maximum per onderneming (subsidieplafond). Kleine MKB'ers en zzp'ers kunnen net als huishoudens gebruik maken van het tijdelijke prijsplafond, de zogenoemde kleinverbruikersregeling. De eerste signalen met betrekking tot de TEK zijn dat dit voor een belangrijk deel van het MKB geen soelaas gaat bieden. Met name de eis dat er meer dan 12,5% van de omzet aan energiekosten dient te worden betaald is een drempel voor veel ondernemers, waaronder de bakkers. De TEK regeling moet voldoen aan Europese staatssteunregels en goedgekeurd worden door de Europese Commissie. Daardoor kan daadwerkelijke openstelling via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) duren tot het begin van 2023.</p> <p>Kijken we naar de eigen gemeente dan is de instroom aan ondernemers in de schuldhulpverlening nog steeds beperkt.</p> <p>Deze bedroegen in:</p> <p>2020 4 nieuwe (-ex) ondernemers</p> <p>2021 2 nieuwe (-ex) ondernemers</p> <p>2022 3 nieuwe (-ex) ondernemers (t/m 30 september 2022)</p> <p>Het college is voornemens in te zetten op de aansluiting bij de Nederlandse Schuldhulproute en Geldfit. Via deze weg en Geldfit zakelijk kunnen ondernemers vroegtijdiger geholpen worden om te voorkomen dat ze in de schuldhulp terecht komen. Voor onze gemeenten zijn de aantallen zeer beperkt. We zien wel een toename om ondersteuning in nu de laatste Tozo regeling is afgelopen van ondernemers in de dreigende problemen.</p>	
--	--	--	---	--

220922	T	VVD/D66	<p>Sluisplein: voor de omgevingsvergunning wordt behandeld zal de raad bijgepraat worden in een commissie.</p> <p>Dat zal zijn: Na het participatietraject, na week 45</p>		Mevr. Koek-Baks/ Mevr. De Reijke
220929	T	D66	Vragenhalfuurtje: over de passen voor de afvalcontainers, de wethouder zal nagaan hoe het zit met de telefoontjes inzake klachten rondom afval	We zijn overgegaan van project naar beheersfase. Beantwoorden van vragen rondom afval worden daarom niet meer afgehandeld door de medewerkers van het KCC. Nu is dit overgegaan naar de leverancier. Deze overgang loopt nu goed. Gedurende de wisseling was kort sprake van overgangsproblemen.	Mevr. De Maa
220929		VVD	Vragenhalfuurtje: Ronde Jacob van Ruysdaelweg: Planning 2023 realisatie gaat door	De verkeerslichtenregeling is in de zomer bijgesteld door de Provincie Noord-Holland, zodanig dat er meer groen wordt gegeven aan het verkeer vanuit Ouderkerk aan de Amstel, waardoor de kans op blokkade van de rotonde veel kleiner is geworden. In het concept mobiliteitsplan is opgenomen dat er in 2023 onderzoek wordt gedaan of er nog verbeteringen mogelijk zijn,	Mevr, Koek-Baks
221027	M	<p>PvdA</p> <p>OAA</p> <p>NB, D66</p> <p>VVD, GL</p> <p>Fractie Bos</p>	<p>Motie vreemd Regenboogvlag.</p> <p>Draag het college op:</p> <p>Om uiting te geven aan en het ondersteunen van de acceptatie van de LHBTIQ-gemeenschap in onze gemeente door de regenboogvlag permanent – rekening</p>		Mevr. De Maa

		<p>houdend met eventuele vlagrichtlijnen - aan het gemeentehuis te tonen. Als basis hangt de regenboogvlag bij specifieke omstandigheden of situaties hangt er een andere vlag</p>		
--	--	--	--	--



RAADSVOORSTEL

De raad van de gemeente Ouder-Amstel,

Gelezen het voorstel van de gemeenteraad d.d. 24 november, nummer 2022/83

Korte inhoud

de raad hoort op de hoogte te zijn van de stand van zaken met betrekking tot de openstaande moties en toezeggingen.

Naam voorstel

Lijst Moties en Toezeggingen 2022-2026.

Overwegingen

Vanuit praktische overwegingen laten we de lijst moties en toezeggingen vast stellen door de raad. Op deze wijze wordt een actueel overzicht bijgehouden.

Voorstel

De raad wordt voorgesteld de lijst van moties en toezeggingen vast te stellen, deze lijst zal bijgewerkt zijn tot en met 17 november 2022.

Ouder-Amstel, 24 november 2022

De raad voornoemd,

De raadsgriffier,

de voorzitter,

Mevr. L.W.F. Örsçek- Moolenaar

mevr. J. Langenacker



RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Ouder-Amstel,

Gelezen het voorstel van de gemeenteraad d.d. 24 november 2022,

nummer 2022/83

BESLUIT :

De lijst moties en toezeggingen (versie 17 november 2022) vast te stellen

Ouder-Amstel, 24 november 2022

De raad voornoemd,

De raadsgriffier,

de voorzitter,

Mevr. L.W.F. Örsçek- Moolenaar

mevr. J. Langenacker

Nummer 2022/60

datum raadsvergadering	:	24 november 2022
onderwerp	:	Vaststelling bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144-148' project The Dialogue, Werkstad OverAmstel
portefuillehouder	:	B.M. de Reijke
datum raadsvoorstel	:	19 oktober 2022

Samenvatting

Wenckebachweg B.V. (hierna: initiatiefnemer) wil haar kavel aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 ontwikkelen tot de 'Dialogue'. Het initiatief voor de ontwikkeling van de Dialogue in deelgebied Weespertrekvaart past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, maar is in lijn met het ruimtelijk beleid voor Werkstad OverAmstel. Het betreft het pand waar voorheen de Hogeschool van Amsterdam in gehuisvest was.

Initiatiefnemer wil op eigen perceel in deelgebied Weespertrekvaart een ontwikkeling realiseren van circa 41.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) met daarin maximaal 430 woningen. In de rest van het volume komen functies als horeca en andere voorzieningen. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient er een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Om het ontwerpbestemmingsplan in procedure te kunnen brengen is het nodig dat kostenverhaal verzekerd is. De daarvoor benodigde anterieure overeenkomst is op 28 januari 2021 ondertekend. Het college van B&W (hierna: college) is bevoegd om dit ontwerpbestemmingsplan vrij te geven voor inzage, wat voor de zomer is gebeurd.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Wenckebachweg 144 - 148' en het hierbij behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere grenswaarde wegverkeers- en spoorweglawaaai (hierna hogere waarde) is gepubliceerd volgens de wettelijke bepalingen. Er zijn voor beide stukken geen zienswijzen ontvangen. Om die reden is het niet nodig geweest om een Nota van Beantwoording op te stellen. Wel zijn er enkele ambtshalve wijzigingen voorgesteld zodat de laatste inzichten over het te realiseren bouwplan correct zijn opgenomen. Dit betreft het toepassen van ons parkeerbeleid en enkele ondergeschikte correcties. De gemeenteraad wordt gevraagd om het bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144 - 148' gewijzigd vast te stellen.

Wat is de juridische grondslag?

Artikel 3.1 lid 1 Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat de gemeenteraad bestemmingsplannen vaststelt.

Wat is de voorgeschiedenis?

In 2017 is de Ruimtelijk- economische visie (hierna visie) voor Werkstad OverAmstel door de gemeenteraad vastgesteld. In dit document zijn de ambities en uitgangspunten vastgelegd om te komen tot de transformatie van klassiek bedrijventerrein 'Amstel Business Park Zuid' naar een gemengd woon-werkgebied 'Werkstad OverAmstel'. In 2019 zijn de Richtlijnen voor Ontwikkeling (hierna richtlijnen) vastgesteld, wat een uitwerking is van de visie en concrete handvatten biedt voor ontwikkelingen en een toetsingskader biedt voor de beoordeling van initiatieven die afwijken van het bestemmingsplan. In de richtlijnen is de herontwikkeling van de voormalig kavel van de Hogeschool van Amsterdam naar woningbouw ook meegenomen.

Initiatiefnemers Amvest en COD (samen: Wenckebachweg B.V.) hebben de intentie om hun kavel aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te ontwikkelen tot de 'Dialogue'. De

beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Duivendrecht'. In 2019 is hiervoor een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente. Het initiatief voor de ontwikkeling van de Dialogue in deelgebied Weespertrekvaart is in lijn met het ruimtelijk beleid voor Werkstad OverAmstel. De beoogde ontwikkeling 'Dialogue' bestaat uit een woongebouw van circa 41.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) waarvan circa 32.000 m² bestemd is voor wonen (maximaal 430 woningen) en de rest van het volume voor aanvullende voorzieningen.

Op 28 januari 2021 is de anterieure overeenkomst getekend ten behoeve van het opstellen en in procedure brengen van het bestemmingsplan. Daarmee is het volledige kostenverhaal verzekerd. Met project de 'Dialogue' zetten we de eerste stap in de transformatie van deelgebied Weespertrekvaart van monofunctioneel bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied: Werkstad OverAmstel.

Voor het gehele deelgebied Weespertrekvaart werken we samen met de gemeente Amsterdam, die de eigenaar en beheerder is van de openbare ruimte. Hierbij maken we afspraken over de herinrichting van de openbare ruimte, waaronder de compensatie van het te dempen water.

Waarom dit raadsvoorstel?

De beoogde herontwikkeling kan niet binnen het geldende bestemmingsplan gerealiseerd worden. Om de ontwikkeling van de woningen en het maatschappelijke en commerciële programma mogelijk te maken is het nieuwe bestemmingsplan voorbereid. Het ontwerpbestemmingsplan 'Wenckebachweg 144 - 148' en het hierbij behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarde hebben met bijbehorende stukken ter inzage gelegen van 23 juni tot en met 3 augustus 2022. Gedurende deze periode van zes weken was het mogelijk om een zienswijze in te dienen. Tijdens deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend bij de gemeente. Wel zijn er enkele ambtshalve wijzigingen voorgesteld zodat de laatste inzichten over het te realiseren bouwplan correct zijn opgenomen. Dit betreft het toepassen van ons parkeerbeleid en enkele ondergeschikte correcties.

Wat gaan we doen?

De gemeenteraad wordt gevraagd om het bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144 - 148' gewijzigd vast te stellen.

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad wordt iedere volgende aanvraag omgevingsvergunning getoetst op het nieuwe bestemmingsplan (evenals op de bouwverordening, de welstand en het bouwbesluit). Als de plannen voldoen aan alle gestelde eisen, verleent de gemeente de vergunning. Initiatiefnemer kan na het vaststellen van het bestemmingsplan de omgevingsvergunning aanvragen.

Wat is het maatschappelijke effect?

Het is de ambitie om het klassieke bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid te transformeren naar gemengd woon-werk gebied: Werkstad OverAmstel. In het Ruimtelijk Beleid is niet overal in de Werkstad transformatie naar woningbouw mogelijk. Op de betreffende kavel in Weespertrekvaart is dit wel mogelijk. Met het vaststellen van het bestemmingsplan is het voor de ontwikkelaar mogelijk om een omgevingsvergunning aan te vragen waarmee de gewenste ontwikkeling gerealiseerd kan worden.

Ten noordwesten van de ontwikkeling de Dialogue ligt het Amsterdamse Bajeskwartier waar begonnen is met de transformatie van de voormalige gevangenis Bijlmerbajes naar een gemengd Bajeskwartier met circa 1350 koop- en huurwoningen, werk- en maakplekken. Door de transformatie van de H.J.E Wenckebachweg 144 tot de 'Dialogue' sluiten de gebieden in de nieuwe situatie goed op elkaar aan. Daarnaast zorgt het toevoegen van een groot aantal woningen in één keer, voor meer reuring op straat, gedurende meer uren op een dag en ook buiten de reguliere werktijden van een

bedrijventerrein, waardoor er een sociaal veiligere wijk ontstaat (in verhouding tot het toevoegen van een klein aantal woningen).

Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?

Vaststelling van het bestemmingsplan is een stap in de verdere voorbereiding richting realisatie van dit gewenste project, wat past binnen de kaders van het Ruimtelijk Beleid voor het gebied en het is tevens conform de inspanningsverplichting volgens de gesloten anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente.

Indien het bestemmingsplan niet wordt vastgesteld zal voor de beoogde ontwikkeling geen omgevingsvergunning kunnen worden verleend. Daarnaast is het met het huidige bestemmingsplan voor geen enkele ontwikkelaar mogelijk om woningen te realiseren op de kavel, wat ingaat tegen het opgestelde ruimtelijk beleid, de wens om het gebied te transformeren en de wens om meer woningen te realiseren.

Aandeel sociale huurwoningen

De ontwikkelaar is voornemens om in totaal 430 woningen te realiseren. Dit is onderverdeeld in 123 sociale huurwoningen, 197 middeldure huurwoningen en 110 vrije sector woningen. Het programma voldoet aan de eisen vanuit de Richtlijnen Werkstad OverAmstel welke gaan over vierkante meters. Doordat er relatief grote sociale huurwoningen worden gemaakt is het aandeel in m² wel 30%, maar in aantallen net iets lager: 28,6%. Dit is al eerder overeengekomen in de anterieure overeenkomst. Hiermee wordt dus licht afgeweken van de 30% eis uit de Verordening sociale woningbouw. Gezien het totale gedifferentieerde programma en de discrepantie tussen aantallen en vierkante meters is dit acceptabel.

Amendement:

Op 28 januari 2021 is de gemeenteraad gevraagd om akkoord te gaan met het sluiten van de anterieure overeenkomst met Wenckebachweg B.V. en om wensen en bedenkingen aan het college kenbaar te maken. De gemeenteraad heeft in de betreffende vergadering een amendement aangenomen waarin de volgende wensen zijn geuit:

Besluit:

De volgende wensen mee te geven met betrekking tot de anterieure overeenkomst met Wenckebachweg B.V.:

- Dat ter compensatie voor de afwijking van de CPI-norm van Ouder-Amstel een inspanning wenselijk is om de middeldure huurwoningen in dit project gedurende een termijn van tenminste 20 jaren na de eerste ingebruikname voor de daarvoor bedoelde doelgroepen beschikbaar te houden.*
- Een inspanning wenselijk is voor een grotere oppervlakte van een gedeelte van de gezinswoningen dan de voorgestelde 70m², specifiek in de sociale huur.*
- Het wenselijk is dat het college van B&W bij de besluitvorming over het bestemmingsplan een onderbouwing aan de raad presenteert waarom bovenstaande inspanningen wel of niet tot resultaat hebben geleid.*

Conform deze wensen volgt hierbij een toelichting op de bovenstaande onderwerpen.

Instandhouding 20 jaar

De wens van de raad om de middeldure huurwoningen in het project gedurende ten minste 20 jaar na de eerste ingebruikname beschikbaar te houden voor de beoogde doelgroepen, is besproken met de initiatiefnemer en schriftelijk akkoord bevonden.

Grotere (sociale huur)woningen

De wens voor woningen met een grotere oppervlakte is uitgebreid met de initiatiefnemer en woonstichting De Key (afnemer van sociale huurwoningen) besproken. Helaas blijkt dit niet mogelijk om te volgende redenen:

- Het betreft gestapelde woningen met een ingewikkelde combinatie van verschillende segmenten en groottes. Omdat constructieve wanden, liften en leidingen allemaal door moeten lopen van beneden naar boven, is het constructief niet mogelijk een aantal woningen een afwijkende maat te geven. Daarom hebben ook zowel de sociale huur, middeldure huur en vrije sector woningen dezelfde groottes: ze 'passen' daardoor netjes boven elkaar.
- Werkstad OverAmstel is een bedrijventerrein dat conform de Ruimtelijke Economische Visie geleidelijk, per kavel, wordt getransformeerd naar wonen en andere functies. Het kenmerkt zich door een intensieve combinatie van wonen, werken en bedrijvigheid. Dit maakt het gebied minder geschikt voor kinderen (denk aan vrachtverkeer) en daarmee gezinnen. Ook zijn er weinig voorzieningen en openbare ruimtes gericht op kinderen/gezinnen.
- Door de regionale systematiek van passend toewijzen komen niet-gezinnen niet in aanmerking voor woningen van >70 m². De woningen zijn dan niet meer passend bij de beoogde doelgroep.
- De maximaal te bebouwen oppervlakte ligt vast: grotere woningen bouwen betekent daarom automatisch minder woningen bouwen.
- Woonstichting De Key (sociale huurwoningen) richt zich als woningcorporatie vooral op studenten en starters, die vooral behoefte hebben aan kleinere woningen. De grootte van de woningen zijn dan ook passend bij het woningbestand van deze woningbouwcorporatie.
- De maximale huurprijs ligt vast bij sociale huurwoningen: een grotere woning levert een corporatie evenveel huur op als een kleinere woning. De bouwkosten voor een grotere woning zijn wel hoger, waarmee een groter financieel tekort ontstaat.

Wat hebben we hiervoor nodig?

De gemeente heeft de intentie bovengenoemde ontwikkeling kostenneutraal te faciliteren zonder financiële risico's voor de gemeente. De kosten die verbonden zijn aan het opstellen, het uitvoeren van onderzoeken en de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan, zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Met initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst afgesloten waarmee onder andere kostenverhaal en de afwenteling van eventuele planschade voor de gemeente geregeld zijn. Er zijn daarom geen financiële consequenties verbonden aan dit voorstel.

In de anterieure overeenkomst is tevens vastgelegd dat de kosten van de herinrichting van de openbare ruimte en de benodigde watercompensatie voor rekening zijn van de initiatiefnemer.

Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?

Het ontwerpbestemmingsplan (inclusief alle daarbij behorende stukken) en het ontwerpbesluit tot vaststellen van een hogere waarden (collegebevoegdheid) hebben op grond van artikel 3.8 Wro en artikel 110c van de Wet geluidhinder gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft eenieder een zienswijze op het bestemmingsplan kunnen indienen bij de gemeenteraad en een zienswijze op het ontwerpbesluit tot vaststellen van hogere waarden bij het college.

Er zijn geen zienswijzen ingediend. Hiervan is initiatiefnemer op de hoogte gesteld. Ook gemeente Amsterdam heeft hiervan kennisgenomen.

Wat is het vervolg?

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad worden het vastgestelde bestemmingsplan en het hogere waardenbesluit gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tegen beide besluiten bestaat voor belanghebbenden gedurende een periode van zes weken de gelegenheid een beroepschrift in te dienen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak

van de Raad van State (hierna: Raad van State). Ook niet-belanghebbenden, van wie redelijkerwijs niet verwacht kon worden dat zij een zienswijze hebben ingediend, kunnen hier gebruik van maken.

De besluiten treden in werking en zijn onherroepelijk op de dag nadat de beroepstermijn is afgelopen en er geen beroep is ingesteld.

Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt iedere volgende aanvraag omgevingsvergunning getoetst op het nieuwe bestemmingsplan (evenals op de bouwverordening, de welstand en het bouwbesluit). Als de plannen voldoen aan alle gestelde eisen, verleent de gemeente de vergunning. Initiatiefnemer kan na het vaststellen van het bestemmingsplan de omgevingsvergunning aanvragen.

Met gemeente Amsterdam worden verdere afspraken gemaakt over de herinrichting van de openbare ruimte voor het gehele deelgebied Weespertrekvaart en worden er financiële afspraken gemaakt over investeringen in de openbare ruimte.

Hoe monitoren en evalueren we?

N.v.t.

De raad van de gemeente Ouder-Amstel,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 25 oktober 2022, nummer 2022/60

BESLUIT :

- In te stemmen met de Nota van wijzigingen van bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144 – 148', d.d. 14 oktober 2022;
- Geen exploitatieplan voor het bestemmingsplan vast te stellen conform artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;
- Het bestemmingsplan Wenckebachweg 144 - 148' d.d. 14 oktober 2022, bestaande uit de verbeelding, regels en vergezeld van een toelichting met planidentificatienummer NL.IMRO.0437.BPWenckebach144-VA01, gewijzigd vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de Basisregistratie Grootchalige Topografie.

Ouder-Amstel, 24 november 2022

De raad voornoemd,

de raadsgriffier,

de voorzitter,

L.W.F. Örsçek- Moolenaar

J.Langnacker

Nota van wijzigingen “Wenckebachweg 144 – 148”

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Wenckebachweg 144 -148’, is op 23 juni 2022 door het college van B&W van gemeente Ouder-Amstel vrij gegeven voor ter inzagelegging. Het plan heeft 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend.

Wel zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd die met name te maken hebben met:

- Het doorvoeren van tekstuele aanpassingen in de toelichting die samenhangen met de doorgevoerde wijzigingen in de regels en wijzigingen ter verduidelijking van de tekst als gevolg van gewijzigd beleid of actualisatie en aanscherping van onderzoeken.
- Het opnemen van regels ten aanzien van strijdig gebruik, woningsplitsing, bed&breakfast, kamergewijze verhuur en de daarbij behorende begrippen in aansluiting op het op 25 mei 2022 vastgestelde bestemmingsplan ‘Herziening Duivendrecht’.
- Het verduidelijken van de begripsbepalingen omtrent horeca waarmee meer duidelijkheid komt in de verschillende toe te laten horecavoorzieningen.
- Het aanscherpen van de regels met betrekking tot de parkeernormen, waarbij de normen in de regels (en toelichting) in overeenstemming zijn gebracht met het uitgevoerde mobiliteitsplan.
- Het opnemen van een regeling ten behoeve van ondergronds bouwen die nog ontbrak in het ontwerpbestemmingsplan.
- Het aanpassen van een omissie op de verbeelding ten aanzien van een ontbrekende bouwhoogte.

Alle wijzigingen in de regels en op de verbeelding zijn hieronder per onderdeel aangegeven. De gewijzigde teksten zijn cursief weergegeven.

Regels

Begrippen

- 1.26 horeca 1: was: ‘horeca 1: fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken functies)’;

Wordt gewijzigd in:

1.26 horeca 1: lunchroom, juicebar, croissanterie, ijssalon, koffie/theehuis en de naar aard daarmee te vergelijkbare functies;

- 1.27: er wordt een nieuwe horecacategorie toegevoegd: horeca 2:

1.27 horeca 2: snackbar, cafetaria

- 1.27 horeca 4: was: ‘horeca 4: restaurant (restaurant, grand-café, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken functies)’;

Wordt gewijzigd in:

1.28: horeca 4: restaurant, bistro, grand-café en de naar aard daarmee te vergelijken functies;

- 1.41: begrip woningsplitsing toegevoegd: “*het verbouwen van een woning tot twee of meer woningen, dan wel het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan*”.

Artikel 3 Gemengd

- Artikel 3.1 onder d was: 'horecavoorzieningen in de categorie "horeca 1" en "horeca 4" en is gewijzigd in 'horecavoorzieningen in de categorie "horeca 1", "horeca 2" en "horeca 4";
- Artikel 3.1, onder m was 'gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen' en is gewijzigd in 'gebouwde parkeervoorzieningen'.

- Artikel 3.3.1 onder b sub 2 was:

“horecavoorzieningen categorieën 1 en 4 niet meer mogen bedragen dan 750 m² bvo, met een maximum van 200 m² per vestiging”.

En is gewijzigd in:

“horecavoorzieningen categorieën 1, 2 en 4 niet meer mogen bedragen dan 750 m² bvo, met een maximum van 200 m² per vestiging, waarvan maximaal één vestiging van categorie 2 en maximaal één vestiging van categorie 4 is toegestaan.”

- Artikel 3.3.3 Strijdig gebruik toegevoegd:

3.3.3 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. permanente of tijdelijke bewoning, voor zover het vrijstaande bijbehorende bouwwerken betreft;*
- b. recreatief nachtverblijf;*
- c. woningsplitsing.*

- Artikel 3.4 Afwijken van de gebruiksregels toegevoegd:

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 Bed & Breakfast

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [3.1](#) onder a voor een bed & breakfast, mits:

- a. de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft, waarbij niet meer dan 65 m² voor de bed & breakfast wordt gebruikt;*
- b. in de omgeving van het gebouw geen onevenredige vergroting van de verkeers- en parkeerdruk plaatsvindt;*
- c. het gebruik geen onevenredige afbreuk doet aan het karakter van het perceel en de omgeving.*

3.4.2 Kamergewijze verhuur

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [3.1](#) onder a en kamergewijze verhuur aan méér dan 2 personen toestaan, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. het huishouden van de verhuurder blijft ter plaatse woonachtig, danwel verzekerd is dat een beheerder al dan niet op afstand toezicht houdt op de woonsituatie;*
- b. de in de woningen beschikbare gebruiksoppervlakte dient minimaal 12 m² per persoon te zijn;*
- c. er mag geen zodanige verkeersaantrekkende werking optreden dat deze leidt of kan leiden tot een nadelige beïnvloeding van het verkeer;*
- d. aangetoond is dat er voldoende parkeergelegenheid, conform het gestelde in artikel [3.7 Voorwaardelijke verplichting parkeren](#) op eigen terrein is, dan wel dat het gebruik niet leidt of kan leiden tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;*
- e. er ontstaat geen onevenredige aantasting van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en nabijgelegen bedrijven;*
- f. aangetoond is dat er sprake is van een verantwoord woon- en leefklimaat;*
- g. aangetoond is dat er geen belemmeringen vanuit externe veiligheidsoogpunt bestaan, met dien verstande dat, indien de betreffende locatie binnen het invloedsgebied van één of meerdere risicobronnen gelegen is:*

1. *het groepsrisico dient te worden berekend; en*
 2. *een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt;*
- h. in een straat wordt slechts aan één kant tussen twee zijstraten en binnen een straal van 50 meter voor niet meer dan één pand een omgevingsvergunning verleend voor kamergewijze verhuur;*
- i. tussen twee panden met kamergewijze verhuur moeten minstens twee woningen of panden met een andere functie aanwezig zijn.*

3.4.3 Woningssplitsing

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [3.3.3](#) sub c en woningssplitsing toestaan, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- j. de woningssplitsing leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van het verkeer;*
- k. aangetoond is dat er voldoende parkeergelegenheid, conform artikel [3.7](#), op eigen terrein is, dan wel dat het gebruik niet leidt of kan leiden tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;*
- l. er ontstaat geen onevenredige aantasting van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en nabijgelegen bedrijven;*
- m. aangetoond is dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat;*
- n. aangetoond is dat er geen belemmeringen vanuit externe veiligheidsoogpunt bestaan, met dien verstande dat, indien de betreffende locatie binnen het invloedsgebied van één of meerdere risicobronnen gelegen is:*
 1. *het groepsrisico dient te worden berekend; en*
 2. *een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt.*

- Artikel 3.4 onder a was:

“de woning voldoet aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde, alsmede aan de voorwaarden in het besluit waarmee de hogere grenswaarde is vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage 2;”

En is gewijzigd in (artikel 3.5 onder a):

*“de woning **voldoet** aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde, alsmede aan de voorwaarden in het besluit waarmee de hogere grenswaarde is vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage 2, **waaronder de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde bij woningen;**”*

- 3.6.1 Parkeren was:

“Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

- a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;*
- b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien:*
 - 1 *wordt voldaan aan de volgende normen:*
 - *maximaal 0,5 parkeerplaats per woning;*
 - *1 parkeerplaats per 125 m² bvo bedrijfsruimte zoals bedoeld in 3.1 onder e;*
 - *voor de overige voorzieningen zoals bedoeld in 3.1 onder c, d, f, g en h dient aangesloten te worden bij de normen uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeercijfers naar parkeernormen' die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd en geen beleidsregels zijn vastgesteld, rekening wordt gehouden met de wijziging; die zijn neergelegd in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning;*

- 2 de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de ASVV van het CROW, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.”

En is gewijzigd in (artikel 3.7.1):

Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;

b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen indien:

1. *wordt voldaan aan de volgende normen:*
 - *minimaal 0,1 en maximaal 0,3 parkeerplaats per woning;*
 - *0,3 parkeerplaats per zorgeenheid zoals bedoeld in artikel 3.1 onder b;*
 - *1,3 parkeerplaats per 100 m² bvo detailhandel zoals bedoeld in artikel 3.1 onder c;*
 - *0,89 parkeerplaats per 100 m² bvo voor een kleinschalige supermarkt zoals bedoeld in artikel 3.1 onder c;*
 - *1,8 parkeerplaats per 100 m² bvo 'horeca 1' zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d;*
 - *3,6 parkeerplaats per 100 m² bvo 'horeca 4' zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d;*
 - *1 parkeerplaats per 125 m² bvo zoals bedoeld in artikel 3.1 onder e t/m h.*
 2. *de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de ASVV van het CROW, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.*
- 3.6.2 onder a (nu 3.7.2) is geschrapt: *aanpassing van het bouwplan om alsnog te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein redelijkerwijs niet kan worden verlangd;*

Artikel 5 Verkeer

- 5.1 onder g: terrassen ten behoeve van aangrenzende functies is geschrapt en verplaatst naar een nieuw lid 5.4 en als afwijkingsregel opgenomen:

5.4 Afwijkingsregels terrassen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het gestelde in 5.1 voor het toestaan van terrassen ten behoeve van aangrenzende functies, onder de voorwaarde dat uit akoestisch onderzoek blijkt dat aangetoond wordt dat in de aangrenzende woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Artikel 6 Leiding – Gas

De doornummering in dit artikel was op onderdelen foutief en is aangepast.

Artikel 8 Algemene bouwregels

- Hier is een extra lid toegevoegd onder 8.2 met betrekking tot ondergronds bouwen:

8.2 Ondergronds bouwen

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden de volgende regels:

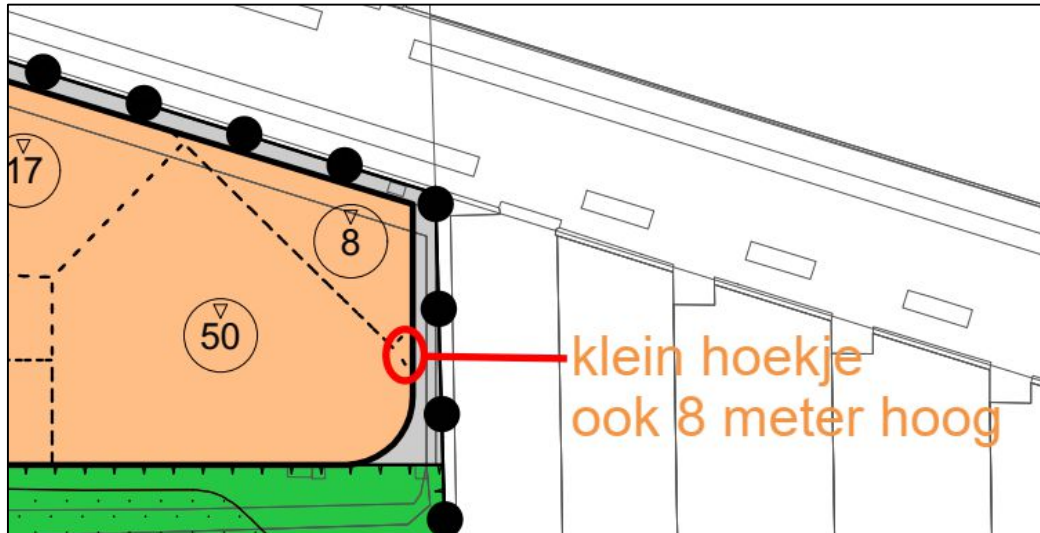
- a. *ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;*
- b. *de ondergrondse bouwdiepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 meter onder peil.*

Bijlage 2 hogere waarde besluit

Het hogere waarde besluit is toegevoegd als bijlage 2

Verbeelding

Aan de oostzijde van het plangebied zat in het ontwerp nog een hoekje zonder bouwhoogte. Deze omissie is hersteld: dit hoekje heeft de bouwhoogte van 8 meter gekregen, zie onderstaand figuur.



REGELS

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

Regels		5
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	6
	Artikel 1 Begrippen	6
	Artikel 2 Wijze van meten	12
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	13
	Artikel 3 Gemengd	13
	Artikel 4 Groen	17
	Artikel 5 Verkeer	18
	Artikel 6 Leiding - Gas	19
Hoofdstuk 3	Algemene regels	21
	Artikel 7 Anti-dubbeltelregel	21
	Artikel 8 Algemene bouwregels	22
	Artikel 9 Algemene gebruiksregels	23
	Artikel 10 Algemene afwijkingsregels	24
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	25
	Artikel 11 Overgangsrecht	25
	Artikel 12 Slotregel	26
Bijlagen		
Bijlage 1	Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging	
Bijlage 2	Besluit hogere waarde	

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144-148 Duivendrecht' met identificatienummer NL.IMRO.0437.BPWenckebach144-VA01 van de Gemeente Ouder-Amstel;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels;

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.6 bedrijf

elke onderneming of gedeelte van een onderneming, welke een organisatorisch zelfstandige eenheid vormt en als zodanig gericht is op de productie of de afzet van goederen of de verlening van diensten; organisatorisch zelfstandige eenheden als hier bedoeld, welke door of vanwege de overheid worden geleid, worden voor de toepassing van deze planregels eveneens als bedrijf aangemerkt;

1.7 bedrijfsmatige kamerverhuur

het bedrijfsmatig verhuren of aanbieden van kamers binnen een woning.

1.8 bestaand:

- met betrekking tot bouwwerken: de bouwwerken als legaal aanwezig ten tijde van inwerkingtreding van het plan danwel zoals die mag worden gebouwd krachtens een vóór dat tijdstip verleende omgevingsvergunning;
- met betrekking tot gebruik: het gebruik ten tijde van inwerkingtreding van het plan;

1.9 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk met een dak;

1.12 bijzondere woonvorm

- a. een woonvorm waar bewoners nagenoeg zelfstandig wonen met (voorzieningen voor) verzorging en begeleiding (ook 24-uurs begeleiding);
- b. een groep personen die geen (duurzame) gemeenschappelijk huishouden voert, er is geen sprake van continuïteit in de samenstelling en onderlinge verbondenheid;
- c. woongroepen: een groep personen die er bewust voor kiezen om met elkaar in één woning samen te wonen, zonder dat er sprake is van een gezinsverband of samenlevingsvorm.

1.13 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

1.14 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.15 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

1.16 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.17 bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel;

1.18 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.19 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.20 commerciële dienstverlening

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, met name economische diensten.

1.21 creatief bedrijf

een bedrijf dat producten en/of diensten voortbrengt die het resultaat zijn van individuele of collectieve, creatieve arbeid én ondernemerschap in één van de volgende domeinen: kunstensector, entertainment, media, automatisering, creatieve zakelijke dienstverlening of de ambachtelijke sector. De volgende sectoren kunnen hieronder worden begrepen:

Kunstbeoefening en entertainment:

scheppende kunst, zoals schilderen, beeldhouwen, het vervaardigen van sieraden en kunstwerken (objecten) of een fotostudio. Ondergeschikt aan deze productie galeries/expositieruimtes waar ook verkoop van de vervaardigde producten mogelijk is.

voorts podiumkunst, dans(dance)scholen, kunstzinnige vorming van amateurs (cursussen), oefenruimtes en het produceren van podiumkunsten.

Media en automatisering:

productie van radio- en televisieprogramma's, ondersteunende activiteiten voor radio en televisie, pers- en nieuwsbureaus, omroeporganisaties, productie van DVD's en computergames, bouwen van websites en andere softwareactiviteiten.

Creatieve zakelijke dienstverlening:

(technische) ontwerp- en adviesbureaus voor stedenbouw en architectuur, tuin en landschap, ruimtelijke ordening en planologie, reclame-, reclameontwerp- en adviesbureaus en ontwerpstudio's, zoals voor interieur en mode.

1.22 darkstores

darkstores zijn overwegend opslagruimtes met consumentenartikelen, veelal dagelijkse goederen, al dan niet met een afhaaloket of afhaalbalie, niet of slechts in zeer beperkte mate toegankelijk voor winkelend publiek;

1.23 detailhandel

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1. 24 flitsbezorgdiensten

flitsbezorgdiensten zijn bezorgdiensten van online bestelde consumentenproducten, met de bedoeling deze binnen zeer korte termijn te bezorgen, bij de besteller

1.25 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.26 hoofdgebouw:

een of meer gebouwen, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is;

1.27 horeca 1:

lunchroom, juicebar, croissanterie, ijssalon, koffie/theehuis en de naar aard daarmee te vergelijkbare functies;

1.28 horeca 2

snackbar, cafetaria;

1.29 horeca 4:

restaurant, bistro, grand-café en de naar aard daarmee te vergelijken functies;

1.30 huishouden:

een persoon, of groep personen die een (duurzame) gemeenschappelijke huishouding voert, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan. Bedrijfsmatige kamerverhuur en bijzondere woonvormen vallen niet onder het begrip 'huishouden'.

1.31 kunstobject

voortbrengsel van de beeldende kunsten in de vorm van een bouwwerk, geen gebouw of overkapping zijnde;

1.32 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van de op het openbare net aangesloten nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer en/of het wegverkeer;

1.33 opslag:

het bewaren van goederen, materialen en stoffen zonder dat ter plaatse sprake is van productie, bewerking, verwerking handel, en/of activiteiten van administratieve aard;

1.34 peil:

- de bovenkant van de afgewerkte beganegrondvloer voor gebouwen indien de bovenkant van de afgewerkte beganegrondvloer ligt tussen 0 en 0,15 m boven het bestaande gemiddelde aansluitende afgewerkte terrein;
- in alle andere gevallen is dit de bovenkant van het bestaande gemiddelde aansluitende afgewerkte terrein, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein

passende ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;

1.35 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen voor of met een ander tegen enige vergoeding;

1.36 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomatenhal, seks theater, een parenclub, of een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.37 voorzieningen van algemeen nut:

voorzieningen ten behoeve van het op het openbare net aangesloten nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer en/of het wegverkeer;

1.38 waterhuishoudkundige voorzieningen:

waterhuishoudkundige voorzieningen zijn voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging en waterkwaliteit;

1.39 wonen;

het gehuisvest zijn in een woning;

1.40 woning:

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van:

- a. één afzonderlijk huishouden; of
- b. één huishouden én maximaal 2 personen niet zijnde een huishouden, voor zover deze personen niet in een zelfstandige woonruimte gehuisvest zijn;

1.41 woningsplitsing

het verbouwen van een woning tot twee of meer woningen, dan wel het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan;

1.42 (zorg)wooncomplex

een (verzameling van) gebouw(en) waarin wordt gewoond in een niet-zelfstandige woonvorm door ouderen en/of andere groepen personen met een medische hulpbehoefte en waarin de hierbij benodigde voorzieningen zijn gehuisvest in de vorm van medische en paramedische voorzieningen, inclusief ondergeschikte detailhandel;

1.43 zelfstandige woonruimte

woonruimte die een eigen toegang heeft en welke kan worden bewoond zonder dat de bewoner(s) afhankelijk zijn van wezenlijke voorzieningen buiten de woonruimte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand tot de bouwperceelsgrens

tussen de grens van een bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is;

2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.3 ondergrondse bouwdiepte van een bouwwerk

vanaf het bouwkundig peil tot het diepste punt van het bouwwerk, de fundering niet meegerekend;

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen;
- b. (zorg)wooncomplex;

en uitsluitend in de eerste twee bouwlagen:

- c. detailhandel;
- d. horecavoorzieningen in de categorie "horeca 1", "horeca 2" en "horeca 4";
- e. bedrijven in de categorie A en B van de bij deze regels deel uitmakende "Staat van bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' (bijlage 1);
- f. creatieve bedrijvigheid;
- g. kantoren;
- h. commerciële dienstverlening;

met de daarbij behorende en daaraan ondergeschikte voorzieningen zoals:

- i. bergingen en andere vergelijkbare nevenruimtes;
- j. laad- en losvoorzieningen;
- k. groenvoorzieningen;
- l. infrastructurele voorzieningen;
- m. gebouwde parkeervoorzieningen;
- n. nutsvoorzieningen;
- o. voetpaden;
- p. water;
- q. kunstobjecten.

3.2 Bouwregels

3.2.1 *Gebouwen*

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bouwvlak mag volledig worden bebouwd;
- c. de bouwhoogte van de gebouwen mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven;
- d. ten aanzien van de in 3.1 onder a genoemde woningen, mogen maximaal 430 woningen gebouwd worden.

3.2.2 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidings mag niet meer bedragen dan 2 meter, met dien verstande dat de hoogte van erf- en terreinafscheidings vóór voorgevellijn niet meer dan 1 meter mag bedragen;
- b. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 *Oppervlakten*

Ten aanzien van de in 3.1 onder b tot en met h genoemde functies gelden de volgende eisen ten aanzien van oppervlakten:

Het totale oppervlakte bedraagt maximaal 8.000 m², waarvan;

- a. voor het (zorg)wooncomplex zoals bedoeld in 3.1 onder b, geldt dat de bruto vloeroppervlakte (bvo) minimaal 3.200 m² en maximaal 3.500 m² bedraagt;
- b. voor de overige voorzieningen zoals bedoeld in 3.1 onder c tot en met h, geldt dat het gezamenlijk bruto vloeroppervlakte minimaal 4.500 m² en maximaal 4.800 m² bedraagt, waarvan:
 1. detailhandel niet meer mag bedragen dan 800 m² bvo, waarvan maximaal 500 m² bvo ten behoeve van een (kleinschalige) supermarkt en maximaal 300 m² bvo per vestiging van overige detailhandel;
 2. horecavoorzieningen categorieën 1, 2 en 4 niet meer mogen bedragen dan 750 m² bvo, met een maximum van 200 m² per vestiging, waarvan maximaal één vestiging van categorie 2 en maximaal één vestiging van categorie 4 is toegestaan.

3.3.2 *Ondergeschikte detailhandel*

Ten aanzien van de in 3.1 onder d genoemde horecavoorzieningen geldt dat aan de hoofdfunctie ondergeschikte detailhandel tot 30% van het bruto vloeroppervlak toegestaan is.

3.3.3 *Strijdig gebruik*

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. permanente of tijdelijke bewoning, voor zover het vrijstaande bijbehorende bouwwerken betreft;
- b. recreatief nachtverblijf;
- c. woningsplitsing.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 *Bed & Breakfast*

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1 onder a voor een bed & breakfast, mits:

- a. de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft, waarbij niet meer dan 65 m² voor de bed & breakfast wordt gebruikt;
- b. in de omgeving van het gebouw geen onevenredige vergroting van de verkeers- en parkeerdruk plaatsvindt;
- c. het gebruik geen onevenredige afbreuk doet aan het karakter van het perceel en de omgeving.

3.4.2 *Kamergewijze verhuur*

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.1 onder a en kamergewijze verhuur aan méér dan 2 personen toestaan, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. het huishouden van de verhuurder blijft ter plaatse woonachtig, danwel verzekerd is dat een beheerder al dan niet op afstand toezicht houdt op de woonsituatie;
- b. de in de woningen beschikbare gebruiksoppervlakte dient minimaal 12 m² per persoon te zijn;
- c. er mag geen zodanige verkeersaantrekkende werking optreden dat deze leidt of kan

- d. aangetoond is dat er voldoende parkeergelegenheid, conform het gestelde in artikel 3.7 Voorwaardelijke verplichting parkeren op eigen terrein is, dan wel dat het gebruik niet leidt of kan leiden tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- e. er ontstaat geen onevenredige aantasting van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en nabijgelegen bedrijven;
- f. aangetoond is dat er sprake is van een verantwoord woon- en leefklimaat;
- g. aangetoond is dat er geen belemmeringen vanuit externe veiligheidsoogpunt bestaan, met dien verstande dat, indien de betreffende locatie binnen het invloedsgebied van één of meerdere risicobronnen gelegen is:
 1. het groepsrisico dient te worden berekend; en
 2. een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt;
- h. in een straat wordt slechts aan één kant tussen twee zijstraten en binnen een straal van 50 meter voor niet meer dan één pand een omgevingsvergunning verleend voor kamergewijze verhuur;
- i. tussen twee panden met kamergewijze verhuur moeten minstens twee woningen of panden met een andere functie aanwezig zijn.

3.4.3 Woningssplitsing

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 3.3.3 sub c en woningssplitsing toestaan, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. de woningssplitsing leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van het verkeer;
- b. aangetoond is dat er voldoende parkeergelegenheid, conform artikel 3.7, op eigen terrein is, dan wel dat het gebruik niet leidt of kan leiden tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;
- c. er ontstaat geen onevenredige aantasting van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en nabijgelegen bedrijven;
- d. aangetoond is dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat;
- e. aangetoond is dat er geen belemmeringen vanuit externe veiligheidsoogpunt bestaan, met dien verstande dat, indien de betreffende locatie binnen het invloedsgebied van één of meerdere risicobronnen gelegen is:
 1. het groepsrisico dient te worden berekend; en
 2. een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt.

3.5 Voorwaardelijke verplichting Wet geluidhinder

Het in gebruik nemen van gebouwen ten behoeve van de in 3.1 genoemde geluidgevoelige functies onder a en b is slechts toegestaan indien de geluidgevoelige functie is voorzien van een dove gevel, en deze in stand wordt gehouden, tenzij:

- a. de woning voldoet aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde, alsmede aan de voorwaarden in het besluit waarmee de hogere grenswaarde is vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage 2, waaronder de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde bij woningen;
- b. of op de gevel van de woning wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder dan wel de op grond van de Omgevingswet geldende waarde, wanneer deze wet in werking is getreden.

3.6 Voorwaardelijke verplichting windklimaat

Het oprichten van een gebouw met een bouwhoogte van meer dan 30 meter conform de bestemming is uitsluitend toegestaan indien:

- a. bij de aanvraag omgevingsvergunning middels een windonderzoek dat voldoet aan de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving' wordt aangetoond dat sprake is van een aanvaardbaar windklimaat;
- b. de noodzakelijke maatregelen en voorzieningen, zoals die uit het onderzoek als bedoeld

onder a naar voren zijn gekomen worden gerealiseerd, en deze in stand worden gehouden.

3.7 Voorwaardelijke verplichting parkeren

3.7.1 *Parkeren*

Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

- a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;
- b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen indien:
 1. wordt voldaan aan de volgende normen:
 - minimaal 0,1 en maximaal 0,3 parkeerplaats per woning;
 - 0,3 parkeerplaats per zorgeenheid zoals bedoeld in artikel 3.1 onder b;
 - 1,3 parkeerplaats per 100 m² bvo detailhandel zoals bedoeld in artikel 3.1 onder c;
 - 0,89 parkeerplaats per 100 m² bvo voor een kleinschalige supermarkt zoals bedoeld in artikel 3.1 onder c;
 - 1,8 parkeerplaats per 100 m² bvo 'horeca 1' zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d;
 - 3,6 parkeerplaats per 100 m² bvo 'horeca 4' zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d;
 - 1 parkeerplaats per 125 m² bvo zoals bedoeld in artikel 3.1 onder e t/m h.
 2. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de ASVV van het CROW, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.

3.7.2 *Afwijken*

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.7.1, indien:

- a. op een andere wijze is of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorziening om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen;
- b. de betreffende ontwikkeling, mits voldoende ruimtelijk onderbouwd, niet valt in te delen binnen één van de gestelde categorieën uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeercijfers naar parkeernormen';
- c. het voldoen aan die bepalingen gezien het gebruik en/of het bouwplan van het betreffende plangebied, mede gezien de omgeving, niet noodzakelijk is en/of op overwegende bezwaren stuit.

Dit besluit moet worden voorzien van een motivering waaruit blijkt welke stedenbouwkundige, verkeerskundige en/of overige ruimtelijke overwegingen hiertoe aanleiding geven en op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft.

3.7.3 *Nadere eisen*

Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van het bepaalde in 3.7.1, indien dit noodzakelijk is om een goede verkeersstructuur en/of bereikbaarheid voor het pand, perceel, straat (of deel daarvan) dan wel een andere ruimtelijke functionele structuur te waarborgen.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. speelvoorzieningen;
- d. waterlopen en waterpartijen;
- e. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- f. voorzieningen van algemeen nut;
- g. kunstobjecten.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. De hoogte van lichtmasten mag niet meer bedragen dan 6 meter.
- b. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. opslag van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

4.4 Voorwaardelijke verplichting watercompensatie

- a. Ter plaatse van de functieaanduiding 'water' moet minimaal 1.456 m² aan wateroppervlakte gerealiseerd en in stand gehouden worden;
- b. de waterpartij zoals benoemd onder a moet uiterlijk 12 maanden na het in gebruik nemen van de gebouwen zoals bedoeld in 3.1 gerealiseerd zijn;
- c. het college van burgemeester en wethouders is bevoegd af te wijken van het gestelde onder a, door de watercompensatie geheel of gedeeltelijk buiten het plangebied te compenseren onder de voorwaarden dat:
 1. aantoonbaar het aantal vierkante meters binnen het plangebied niet gerealiseerd kan worden of in overleg met het bevoegd gezag een alternatieve locatie gevonden wordt;
 2. de alternatieve locatie voor waterberging binnen hetzelfde peilgebied ligt;
 3. hiervoor schriftelijk goedkeuring wordt gegeven door de waterbeheerder.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en straten;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. laad- en losvoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen, waaronder bermen en beplanting;
- f. straatmeubilair;
- g. voorzieningen van algemeen nut;
- h. kunstwerken;
- i. ondergrondse containers;
- j. waterlopen en waterpartijen;
- k. waterhuishoudkundige voorzieningen;

5.2 Bouwregels

5.2.1 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

- a. De hoogte van lichtmasten mag niet meer bedragen dan 6 meter.
- b. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

5.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. opslag van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

5.4 Afwijkingsregels terrassen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het gestelde in 5.1 voor het toestaan van terrassen ten behoeve van aangrenzende functies, onder de voorwaarde dat uit akoestisch onderzoek blijkt dat aangetoond wordt dat in de aangrenzende woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Artikel 6 Leiding - Gas

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar geldende bestemming(en), tevens bestemd voor een ondergrondse leiding voor het transport van gas met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

6.2 Bouwregels

Op of in deze gronden mag niet worden gebouwd.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 6.2 en toestaan dat in de andere bestemming gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd, mits:

- a. de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten;
- b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijn, de of van werkzaamheden

6.4.1 *Verbod*

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Gas zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
- b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
- c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- e. diepploegen;
- f. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;
- g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

6.4.2 *Uitzonderingen*

Het verbod als bedoeld in 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden:

- a. die betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. die mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
- d. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

6.4.3 *Toelaatbaarheid*

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 6.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;

b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 Ondergeschikte bouwdelen

Op de in het bestemmingsplan begrepen gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, waarbij het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen te overschrijden danwel de maximale hoogte te overschrijden ten behoeve van:

- a. stoepen, stoep treden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding van de bouw grens niet meer bedraagt dan 2 meter;
- b. gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1/10 van de breedte van de aangrenzende straat met een maximum van 1 meter en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,20 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,50 meter langs een rijweg danwel 2,40 meter boven een rijwiel pad of voetpad, dat geen deel uitmaakt van de bedoelde strook van 1,50 meter;
- c. dakterrassen, hekwerken, dakranden en zonnepanelen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 2 meter;
- d. hijsinrichtingen (mits deze werken niet lager gelegen zijn dan 4,20 meter boven het aangrenzende straatpeil), trappenhuizen, liftopbouwen, technische installaties, onder meer ten behoeve van de opwekking en/of besparing van energie, andere duurzaamheidsmaatregelen en vergelijkbare ondergeschikte bouwwerken, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3,5 meter.

8.2 Ondergronds bouwen

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden de volgende regels:

- a. ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;
- b. de ondergrondse bouw diepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 meter onder peil.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Strijdig gebruik

- a. Tot strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend: het gebruiken of laten gebruiken van de gronden en bouwwerken ten dienste van:
 1. een telefoneerinrichting of belhuis, automatenhal, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor of smartshop;
 2. vormen van bedrijfsvoering die blijkens hun reclame-uiting, presentatie, assortiment of bedrijfsvoering zijn te kwalificeren als zogenoemde flitsbezorgdiensten vanuit darkstores;
 3. de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines.
- b. Gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

10.1 Afwijken maatvoering

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de regels van het plan, voor het volgende:

- a. het afwijken van de in de regels voorgeschreven maatvoering met ten hoogste 10%;
- b. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- c. de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 2 meter.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken en gebouwen

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in sub a met maximaal 10%.
- c. Sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in sub a te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144-148 Duivendrecht'.

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging

Staat van bedrijfsactiviteiten Functiemenging				
SBI-CODE	SBI-CODE 2008	nummer	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
17	13	-		
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	B
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	B
18	14	-		
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181	141		Vervaardiging kleding van leer	B
20	16	-		
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	B
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	B
22	58	-		
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	A
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	B
2223	1814	A	Grafische afwerking	A
2223	1814	B	Binderijen	B
2224	1813		Grafische reproductie en zetten	B
2225	1814		Overige grafische activiteiten	B
223	182		Reproductiebedrijven opgenomen media	A
24	20	-		
36	31	-		
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	A
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	B
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	B
3663.1	32991		Sociale werkvoorziening	B
40	35	-		
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	35	C1	- < 10 MVA	B
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	A
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	B
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	35	E2	- blokverwarming	B
41	36	-		
50	45, 47	-		
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	B
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	A
5020.5	45205		Autowasserijen	B
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	B
51	46	-		
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	A
61, 62	50, 51	-		
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT	

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten functiemenging

61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	A
63	52	-		
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER	
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	A
633	791		Reisorganisaties	A
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	A
64	53	-		
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	A
642	61	B0	zendinstallaties:	
642	61	B2	- FM en TV	B
70	41, 68	-		
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED	
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	A
72	62	-		
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	A
72	58, 63	B	Datacentra	B
73	72	-		
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	A
74	74	-		
74	63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80t/m82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
74	63, 69t/m71, 73, 74, 77, 78, 80t/m82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	A
7484.4	82992		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	A
75	84	-		
75	84	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN	
75	84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	A
85	86	-		
85	86	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG	
8512, 8513	8621, 8622, 8623		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	A
8514, 8515	8691, 8692		Consultatiebureaus	A
853	871	1	Verpleeghuizen	B
853	8891	2	Kinderopvang	B
90	37, 38, 39	-		
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	3700	B	rioolgemalen	B
91	94	-		
91	94	-	DIVERSE ORGANISATIES	
9111	941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	A
92	59	-		
92	59	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE	
9251, 9252	9101, 9102		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	A
93	96	-		
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	96013	A	Wasverzendinrichtingen	B
9301.3	96013	B	Wasserettes, wassalons	A
9302	9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	A
9303	9603	0	Begrafenisondernemingen: uitvaartcentra	A
9304	9313, 9604		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	B
9305	9609	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	A

Besluit vaststelling hogere grenswaarde wegverkeerslawaai in de zin van Wet geluidhinder behorende bij bestemmingsplan Wenckebachweg 144

Ouder-Amstel,

Het college van burgemeester & wethouders van Ouder-Amstel,

gezien de bijgevoegde onderbouwing voor de vaststelling hogere grenswaarde van weg- en railverkeerslawaai in het kader van het bestemmingsplan Wenckebachweg 144 ten behoeve van de oprichting van maximaal 430 woningen,

Overwegende:

- dat de maximaal 430 te bouwen woningen zich volgens de Wet geluidhinder bevinden binnen de geluidszones van de Rijksweg A10, de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat en (hoofd)spoorweg Amsterdam-Utrecht, waardoor onderzoek naar de geluidsbelasting nodig is;
- dat de door onderzoeksbureau Peutz een akoestisch onderzoek is uitgevoerd, waarbij de in het onderzoek berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (53 dB) voor wegverkeerslawaai Rijksweg A10 (een weg met een buitenstedelijke ligging) uit de Wet geluidhinder;
- dat de in het onderzoek berekende geluidbelastingen tevens zijn getoetst aan de voorkeurswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB) voor wegverkeerslawaai voor de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat (binnenstedelijke wegen) uit de Wet Geluidhinder;
- dat de in het onderzoek berekende geluidbelastingen tevens zijn getoetst aan de voorkeurswaarde (55 dB) en de maximale ontheffingswaarde (68 dB) voor spoorweglawaai voor het spoortraject Amsterdam - Utrecht uit de Wet Geluidhinder;
- dat bij geluidbelastingen vanwege wegen de geluidswaarden ex artikel 110g Wet Geluidhinder mogen worden beperkt met maximaal 5 dB;
- dat uit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden wordt door het verkeer van de A10. Voor de woningen waar de maximale ontheffingswaarde vanwege de A10 overschreden wordt, worden dove gevels gerealiseerd;
- dat uit onderzoek blijkt dat voor woningen waar de voorkeurswaarde overschreden wordt door het verkeer van de A10, maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarde van 53 dB wordt vastgesteld;
- dat uit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde overschreden wordt door verkeer van de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat (binnenstedelijke wegen), maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarden van 62 dB, respectievelijk 53 dB en 50 dB wordt vastgesteld;

- dat uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde overschreden wordt voor railverkeerlawaai, maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarde van 60 dB wordt vastgesteld;
- dat de woningen waar een overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt, allemaal beschikken over een geluidsluwe zijde;
- dat artikel 110a, lid 5, Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaats vindt indien geluid reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard;
- dat verschillende mogelijke geluid reducerende maatregelen aan de bron en in het geluid overdrachtsgebied bezwaren met zich meebrengen;
- dat op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder wij bevoegd zijn tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 53 dB voor wegen in het buitenstedelijke gebied, 63 dB voor wegen in binnenstedelijk gebied en 68 dB voor railverkeer;
- dat wij hebben getoetst dat het aan dit besluit ten grondslag liggende rapport is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende technische en wettelijke bepalingen, zodat wij de resultaten van dat onderzoek overnemen en ten grondslag leggen aan dit besluit;
- dat voldaan dient te worden aan het gestelde in het Bouwbesluit, met dien verstande dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dit besluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB;
- dat overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht kennis is gegeven aan het conceptbesluit;
- dat in genoemde periode geen zienswijzen ingediend zijn;
- dat een eensluidend afschrift van het definitieve besluit wordt aangeboden aan het kadaster ter inschrijving van de hogere waarden.

Besluit :

ingevolge artikel 76a juncto 110a en 110c van de Wet geluidhinder een hogere waarde vast te stellen voor:

- o de Rijksweg A10: 53 dB
- o de H.J.E. Wenckebachweg: 62 dB
- o de Johannes Blookerweg: 53 dB
- o de Verlengde van Marwijk Kooystraat: 50 dB
- o voor de (hoofd) spoorweg Amsterdam-Utrecht: 60 dB

Ouder-Amstel,
het college van B&W Ouder-Amstel

.....

Gemeentesecretaris

.....

Burgemeester

CONCEPT

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

Wenkebachweg BV is voornemens de kavel aan de Wenkebachweg 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).



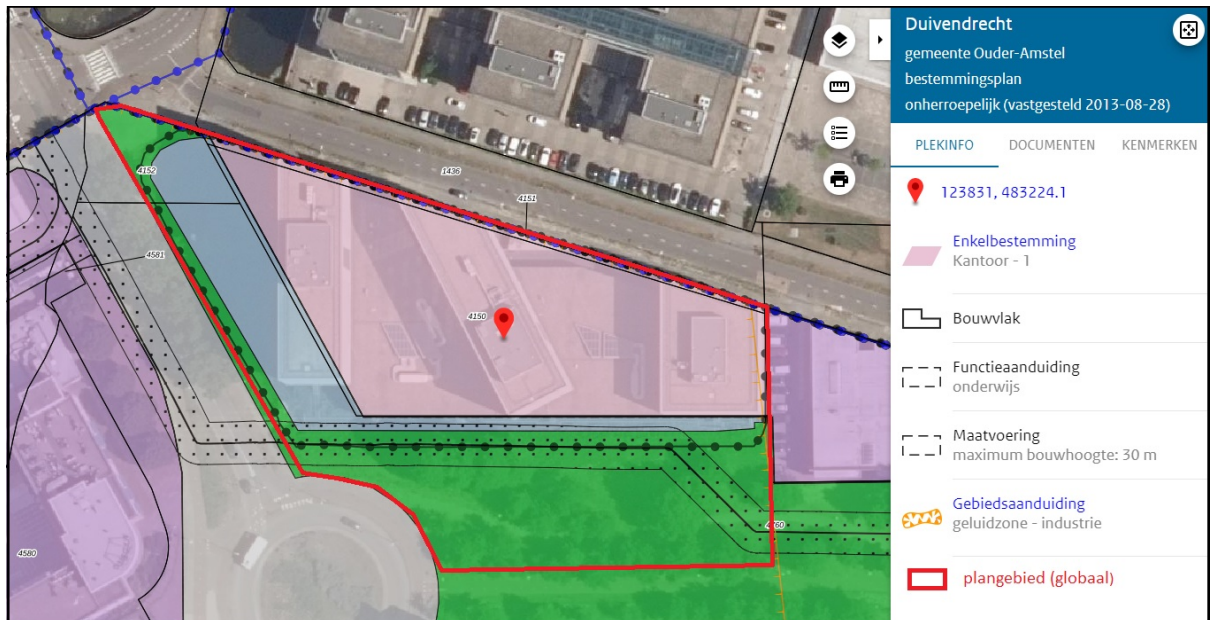
1.3 Geldend bestemmingsplan

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 bouwmogelijkheden

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.

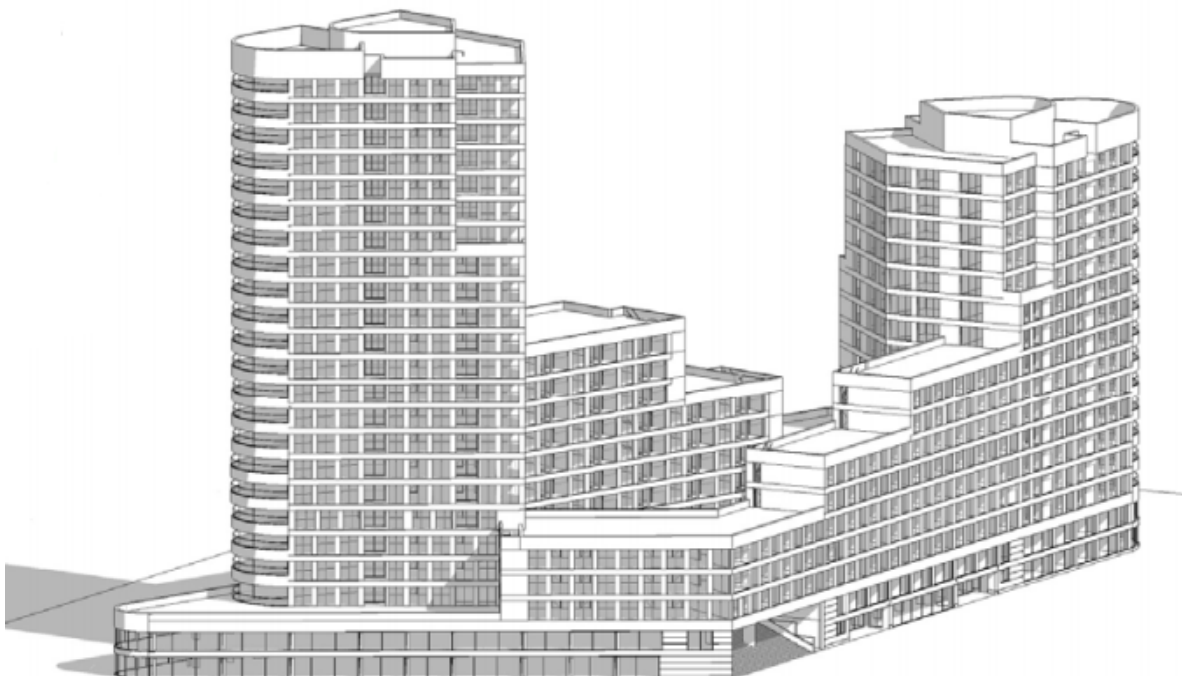
Figuur 2.2: Sfeerimpressie toekomstige situatie, perspectief vanuit zuidwestelijke richting (bron: Cruz y Ortiz Arquitectos, 30 september 2020).



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.

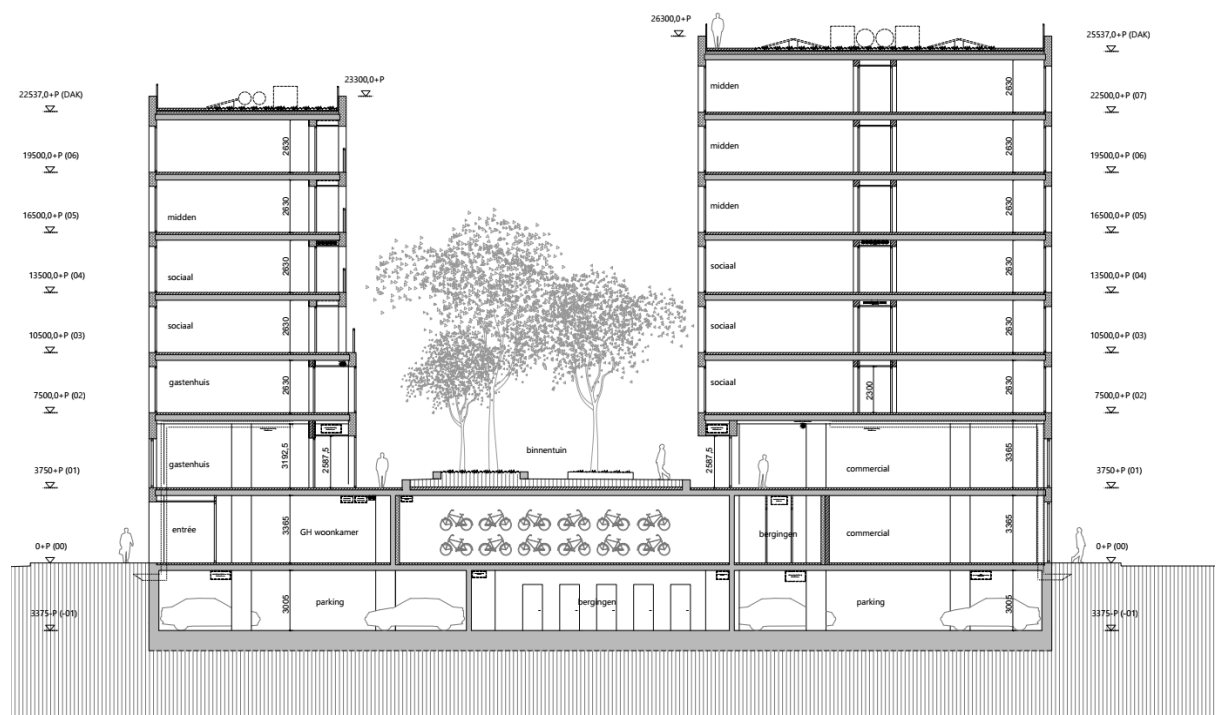
Figuur 2.3: impressie gebouw Dialogue (bron: Cryz y Ortiz)



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			Verschil
	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 in pandige 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-fietsparkeerkcijfers (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

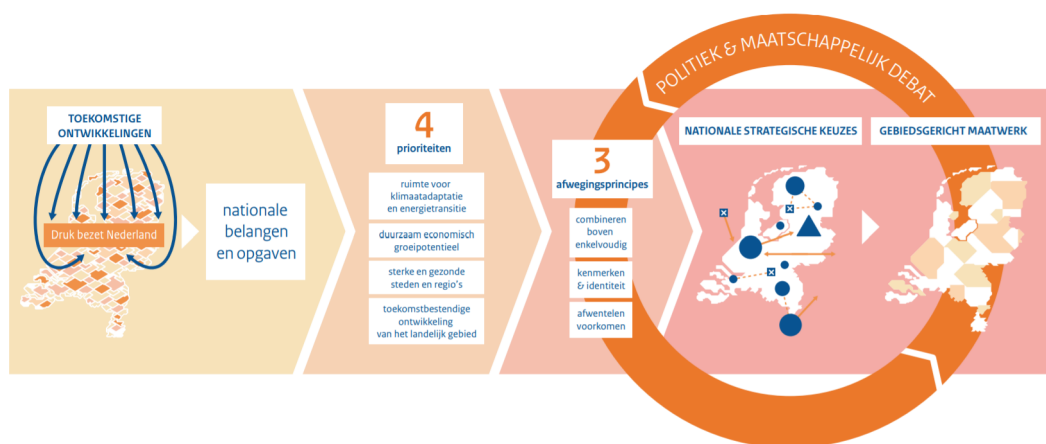
3.1 Rijksbeleid

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 gedachtengoed 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

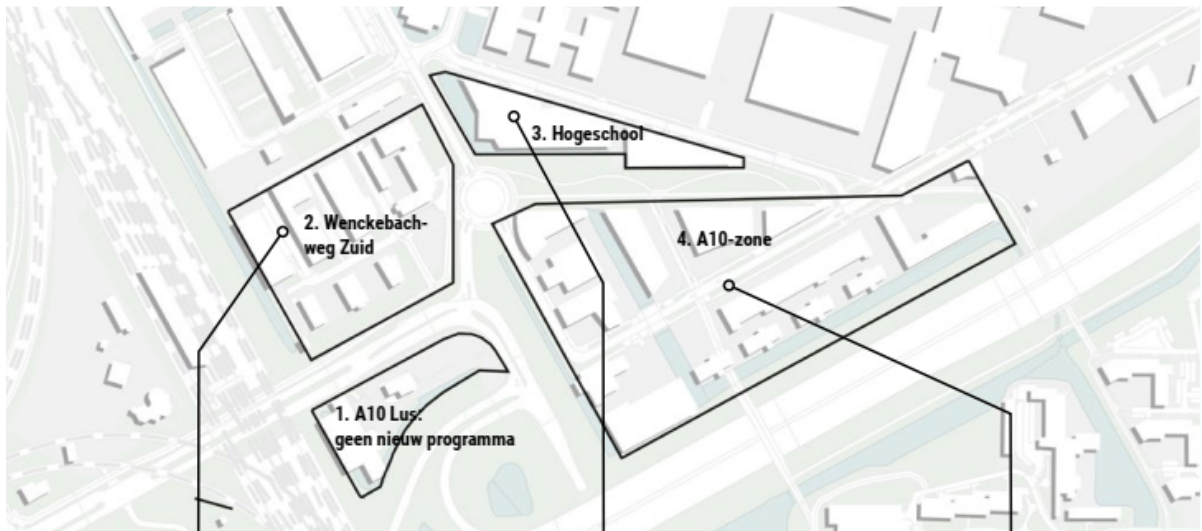
De beoogde ontwikkeling zal in de plint voorzien in commerciële voorzieningen, die op zowel bewoners als niet-bewoners zijn gericht. Alle andere bouwlagen zullen voorzien in de woonbehoefte.

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

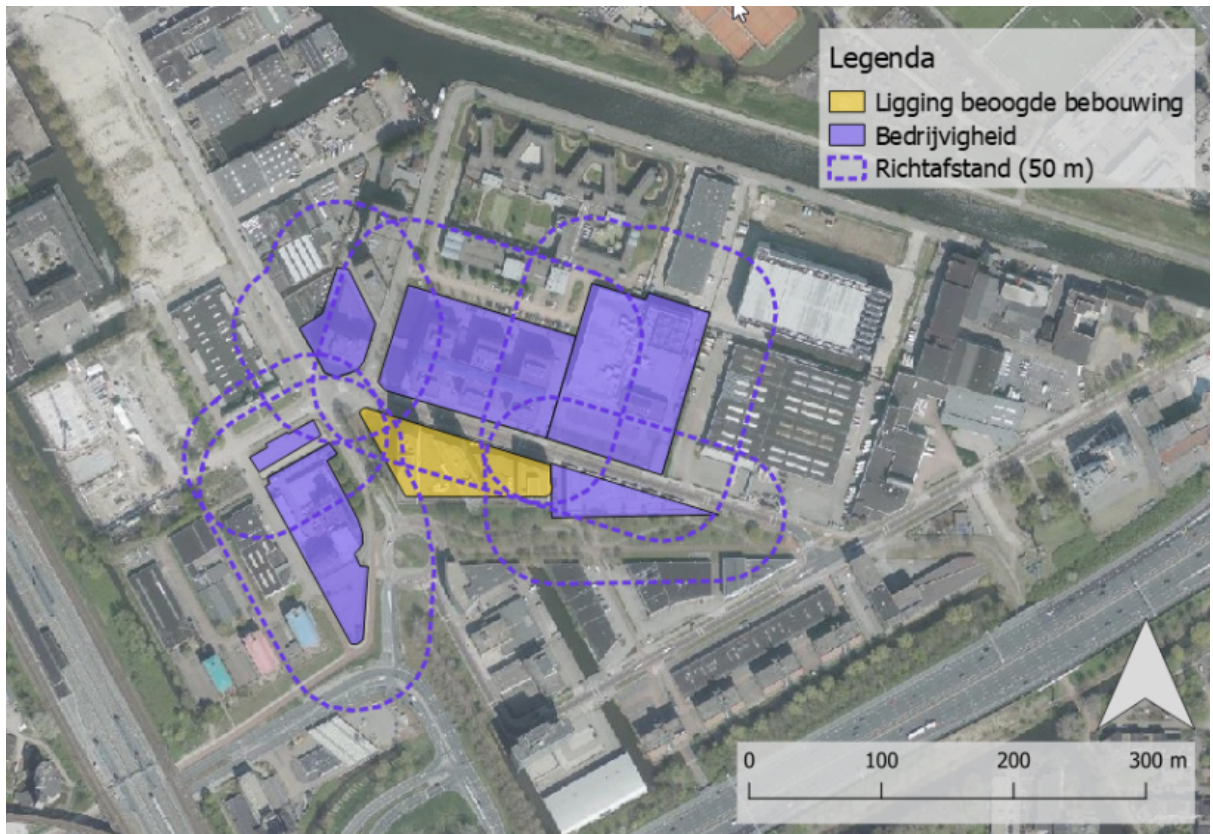
De projectlocatie kent de bestemming 'Kantoor - 1' en dient een bestemming te krijgen waarbinnen commerciële en maatschappelijke voorzieningen mogelijk zijn, maar waar ook gewoon kan worden. Omliggende bestemmingen betreffen overwegend 'Kantoor - 1', 'Bedrijventerrein', 'Horeca', 'Groen' en 'Verkeer'. 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.

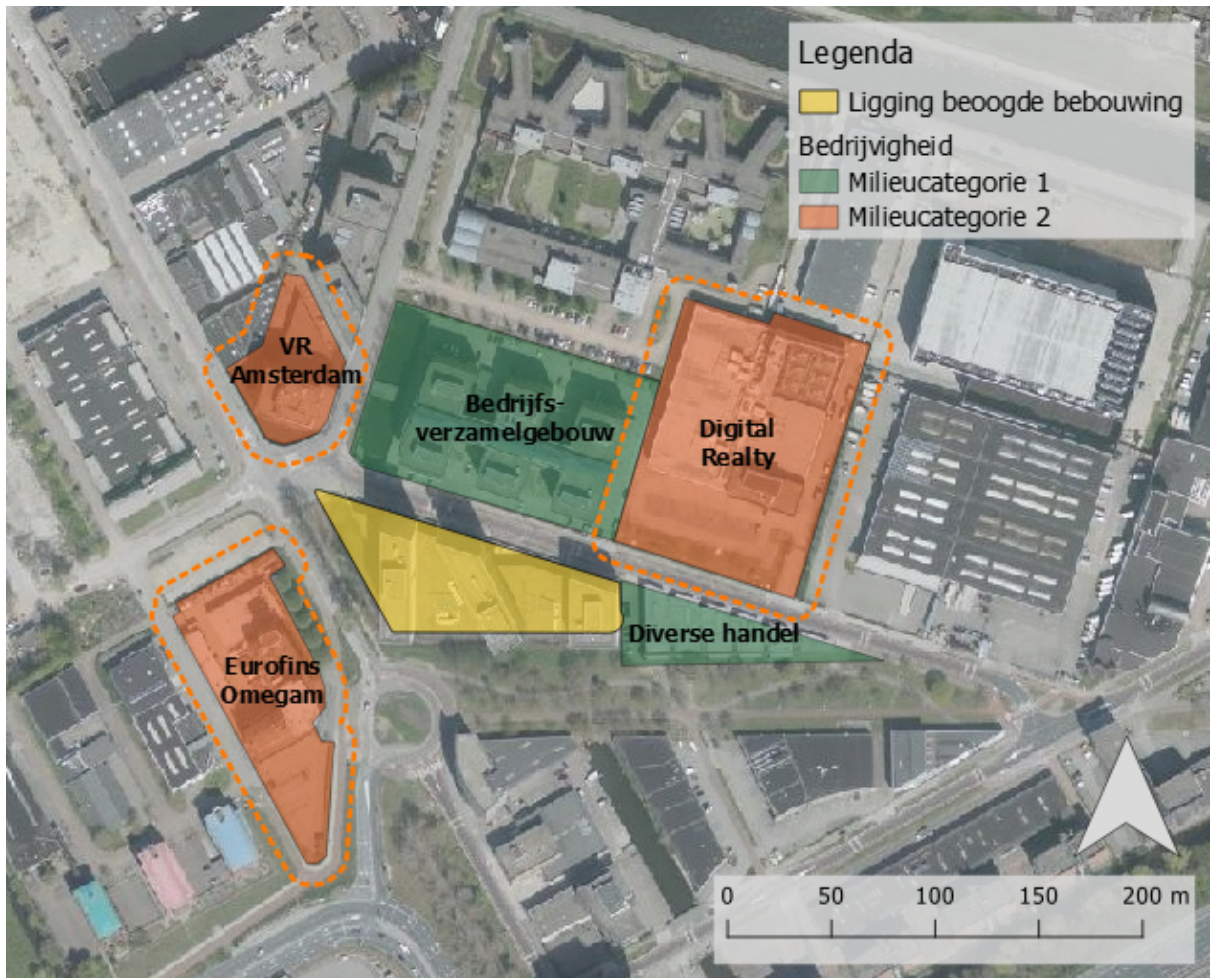
Figuur 4.1: Richtafstanden maximale planologische invulling (bron: Peutz, 2022)



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 amusementencentrum 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 Bezinning

4.3.1 Algemeen

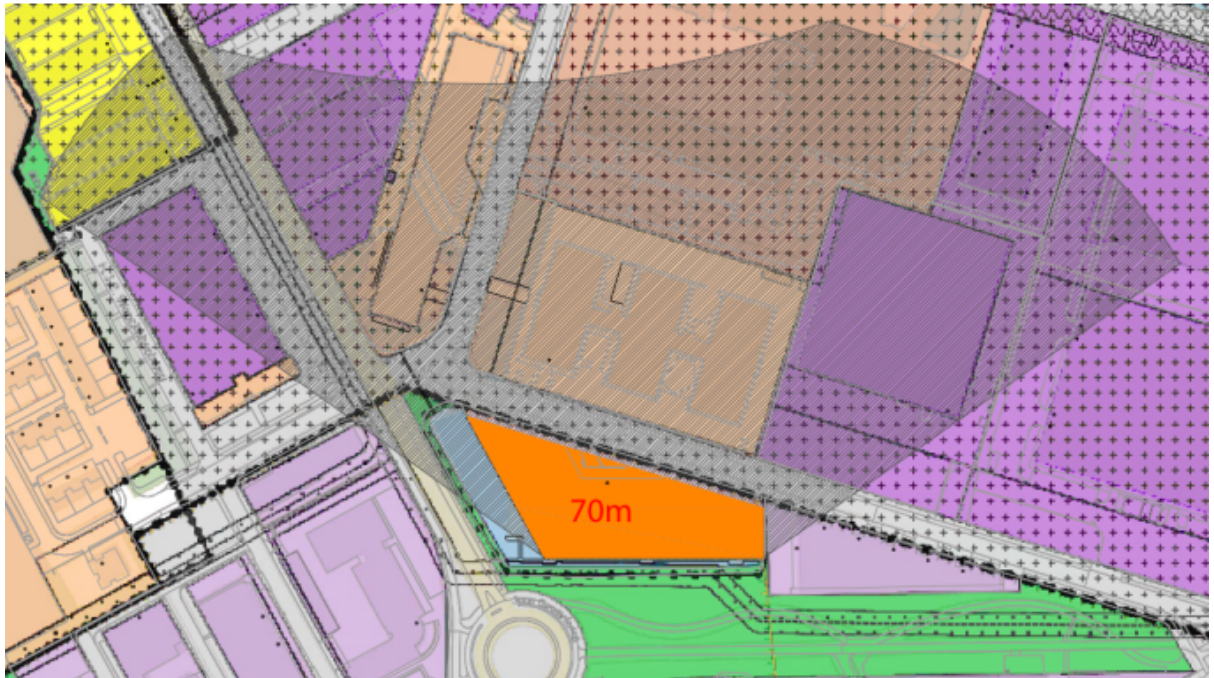
Op dit moment bestaat er geen wetgeving ten aanzien van bezinning en beschaduwning. Bij de beoordeling van de schaduwwerking van hoogbouw wordt veelal de lichte TNO norm aangehouden. Deze norm stelt dat er sprake is van een voldoende bezinning als er minimaal 2 uur zon mogelijk is per dag in de periode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

4.3.2 Relatie tot ontwikkeling

Door Peutz is op basis van de lichte TNO-norm een globale bezinningsstudie 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 bezinning 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).

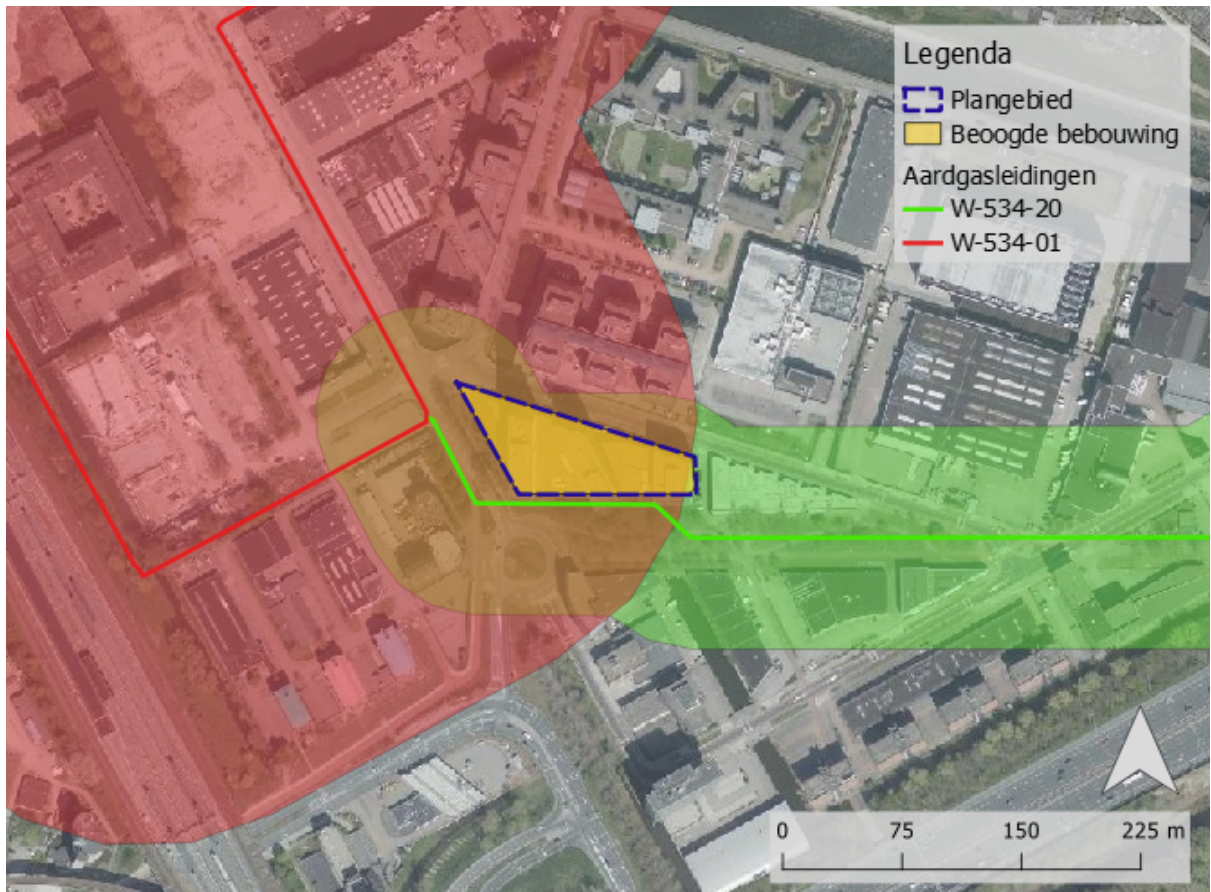
LPG-tankstation aan de Verlengde Van Marwijk Kooystraat

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

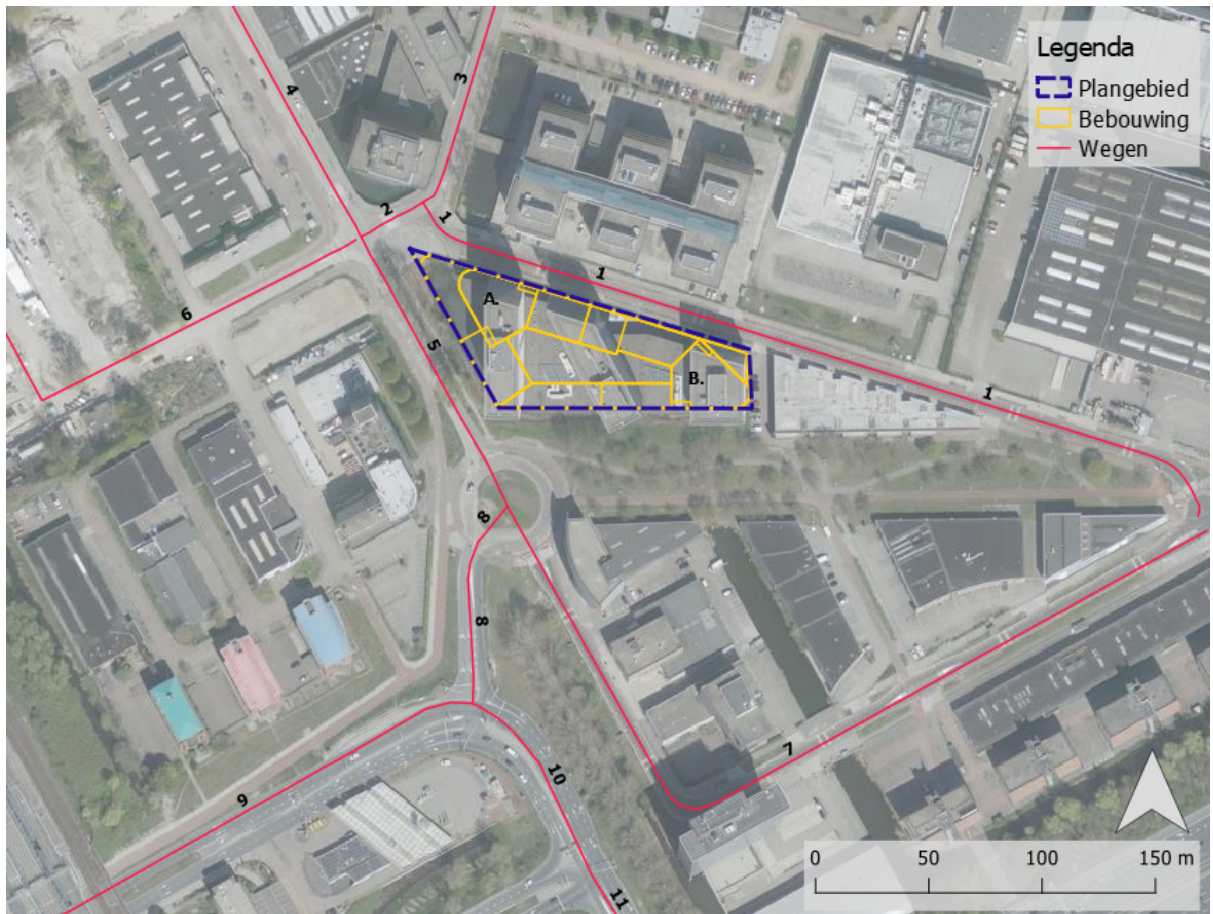
Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) zijn woningen geluidgevoelige bestemmingen. Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder is het nodig akoestisch onderzoek te verrichten naar woningen die in een geluidzone vallen. In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidzones, met uitzondering 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).

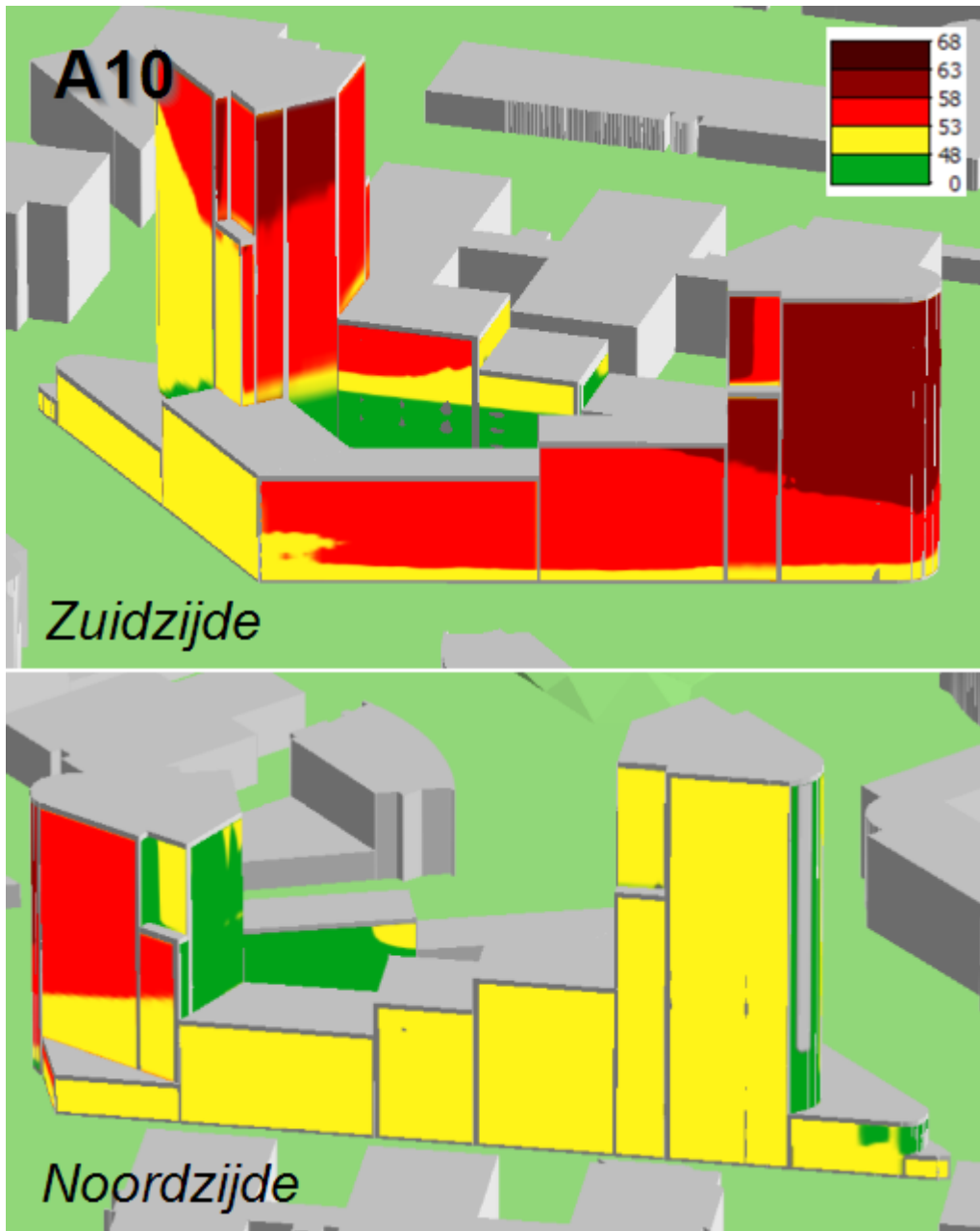
Onderdeel	Zijde	Maximaal optredende geluidbelasting L_{den} [dB]				
		Geluidgezoneerde wegen			30 km/uur wegen	
		A10	Johannes Blookerweg	Verlengde Van Marwijk Kooystraat	H.J.E. Wenckebachweg (westelijk van plangebied)	H.J.E. Wenckebachweg (noordelijk langs plangebied)
Woonstoren A	Noord	53	< 48	< 48	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:

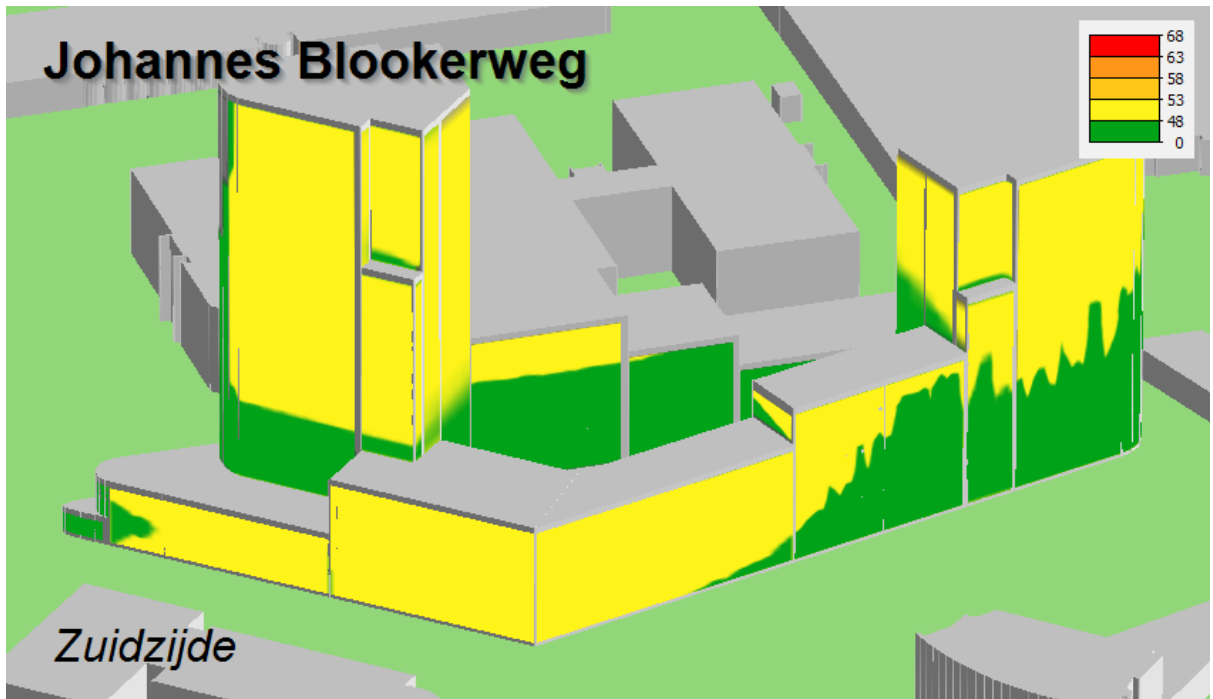
- Rijksweg A10: ten hoogste 60 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB met 7 dB overschreden;
- H.J.E. Wenckebachweg: ten hoogste 57 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde van 63 dB niet overschreden;
- Johannes Blookerweg: ten hoogste 53 dB; hiermee wordt de maximale ontheffingswaarde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

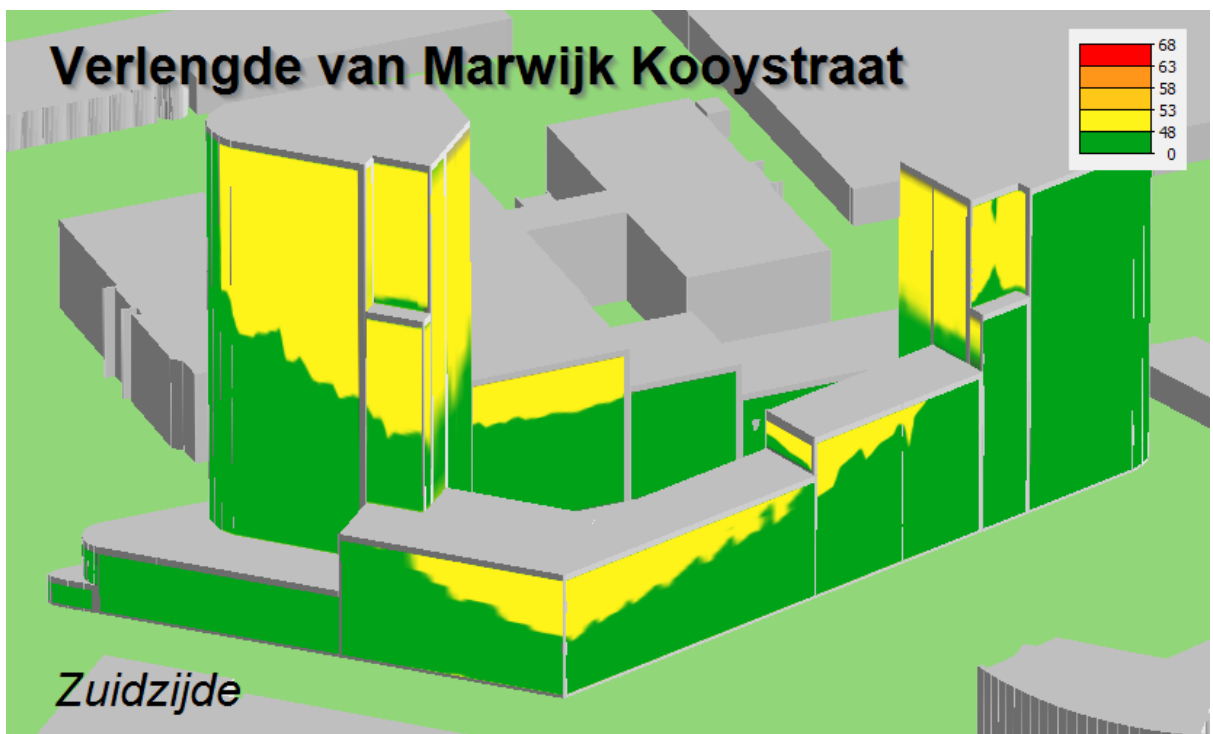
Figuur 4.8: verticale geluidbelasting A10 (bron:Peutz, juni 2022).



Figuur 4.9: verticale geluidbelasting Johannes Blookerweg (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

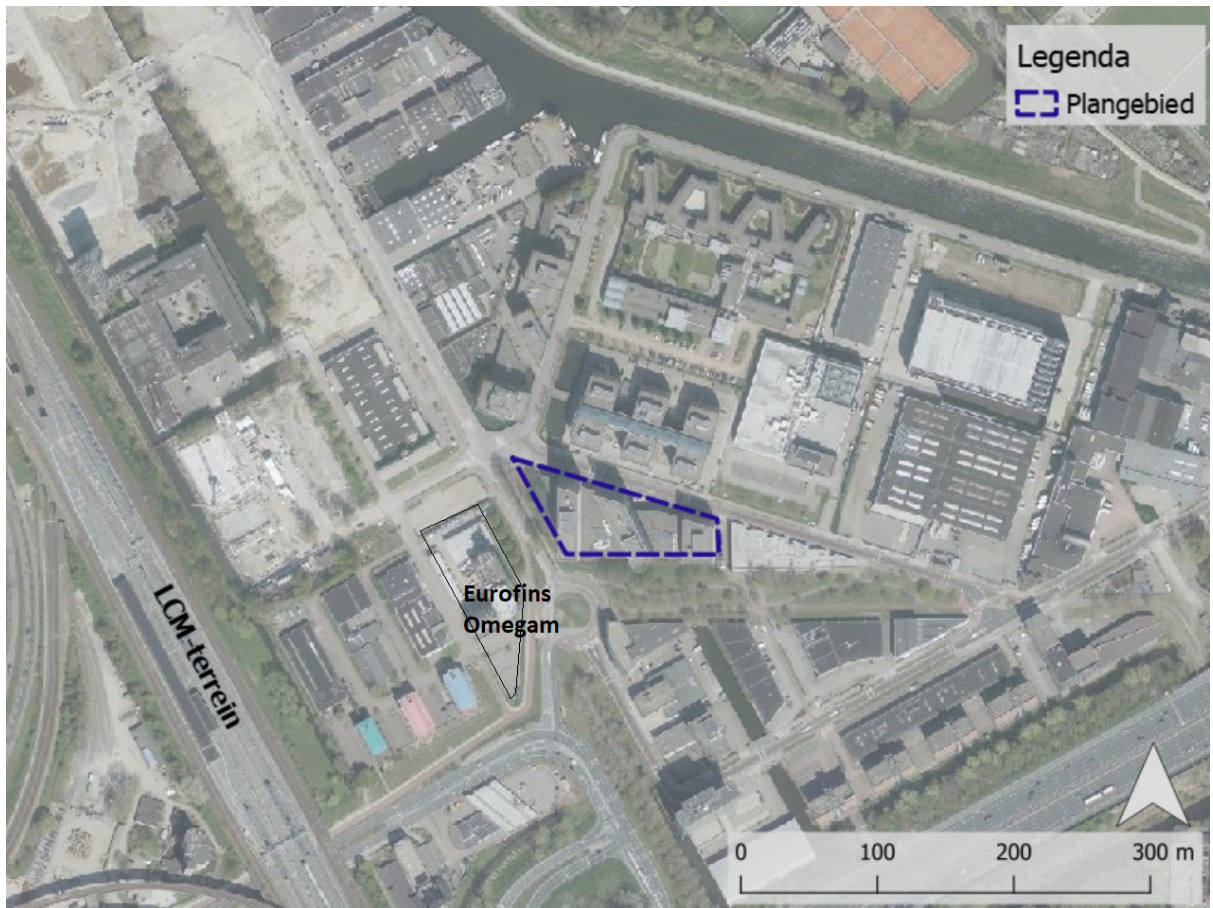
Aangezien in voorliggende situatie hogere waarden aangevraagd moeten worden, is het noodzakelijk de gecumuleerde geluidbelasting nader te beschouwen. In de voorliggende situatie bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting als gevolg van geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder (weg- en railverkeerslawaaï) 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 geluidsschermbaan 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 overschrijft.

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

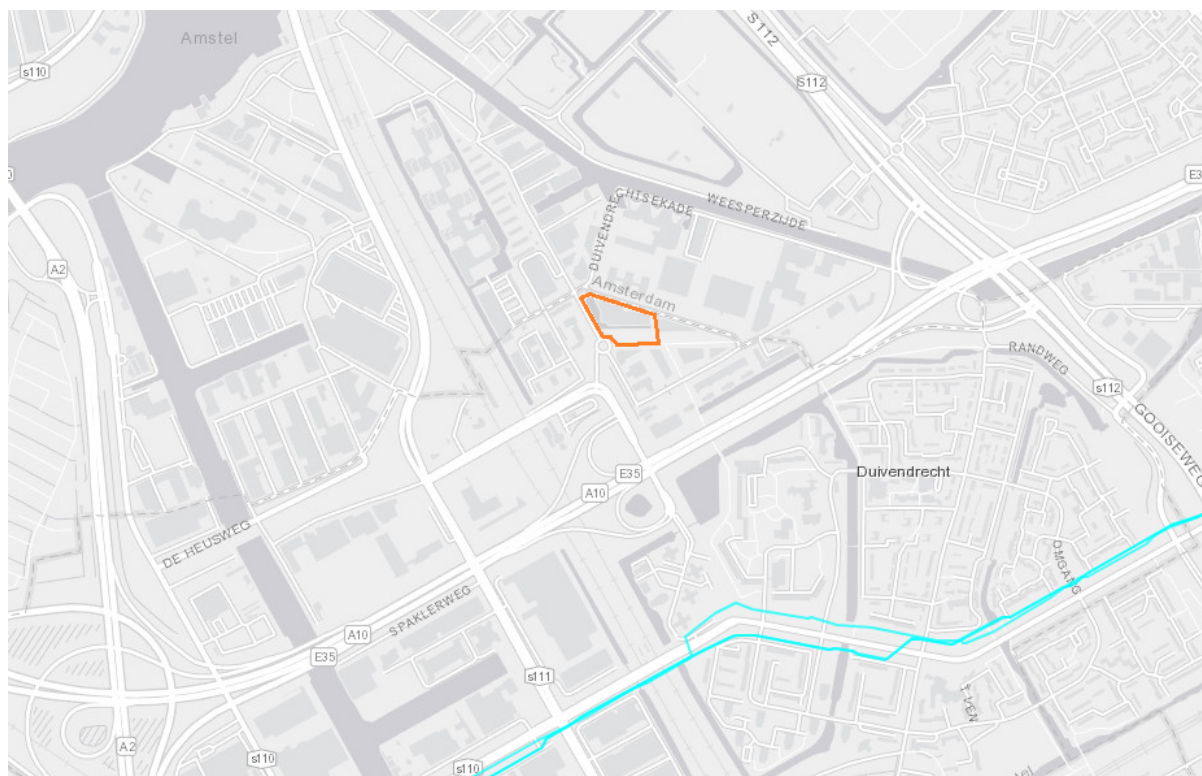
of toeval.'''

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 Luchthavenindelingsbesluit (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).

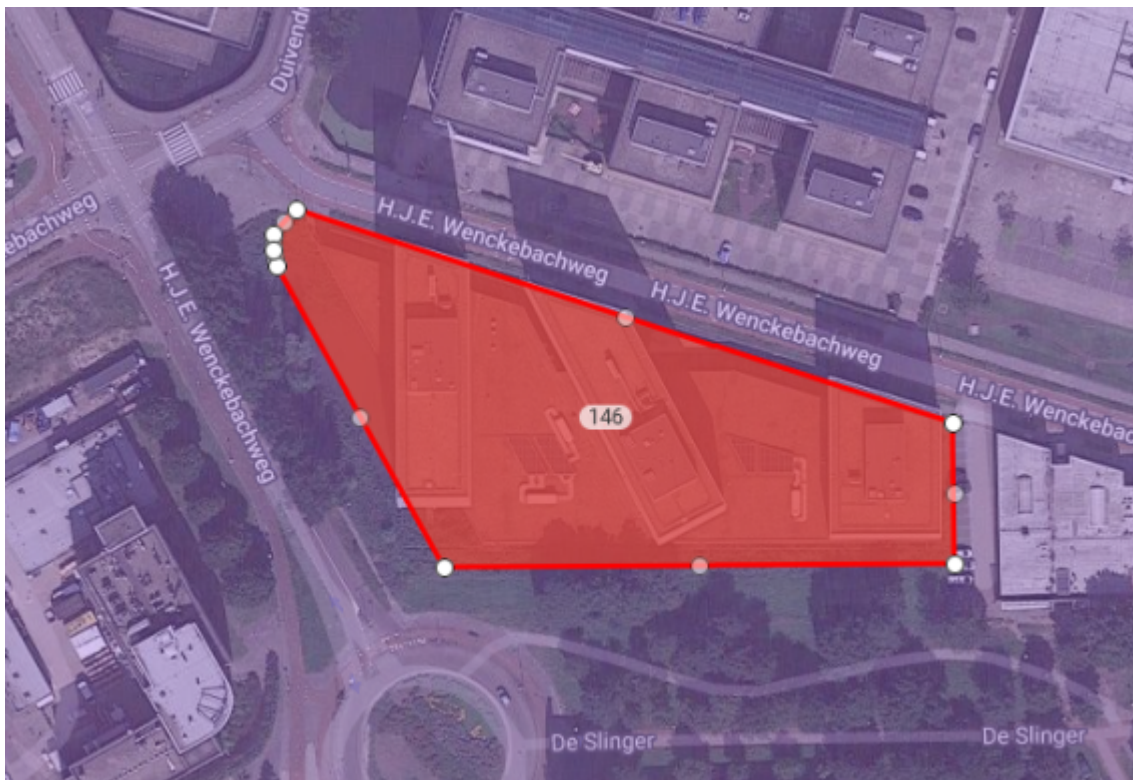
Figuur 4.13: maximale hoogte in verband met radarapparatuur (hoogte t.o.v. NAP)



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 vermistende 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.

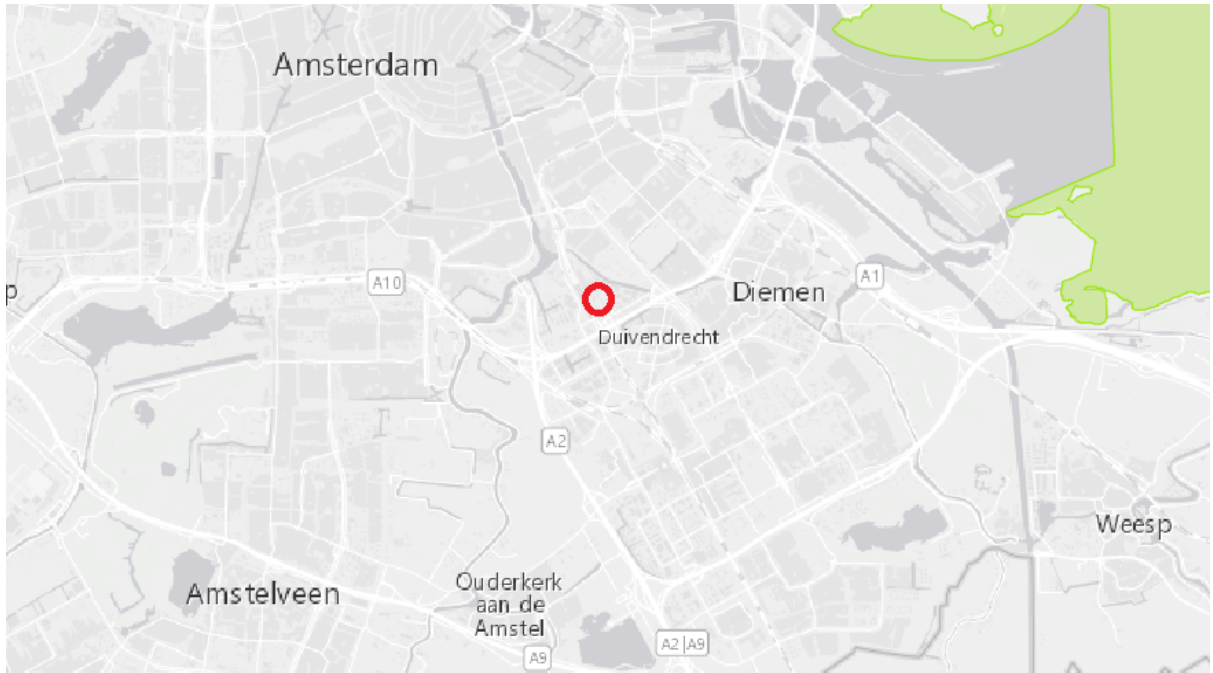
Zorgplicht ten aanzien van vissen en amfibieën

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 leeggevist.

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 voorgenoemde 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.*

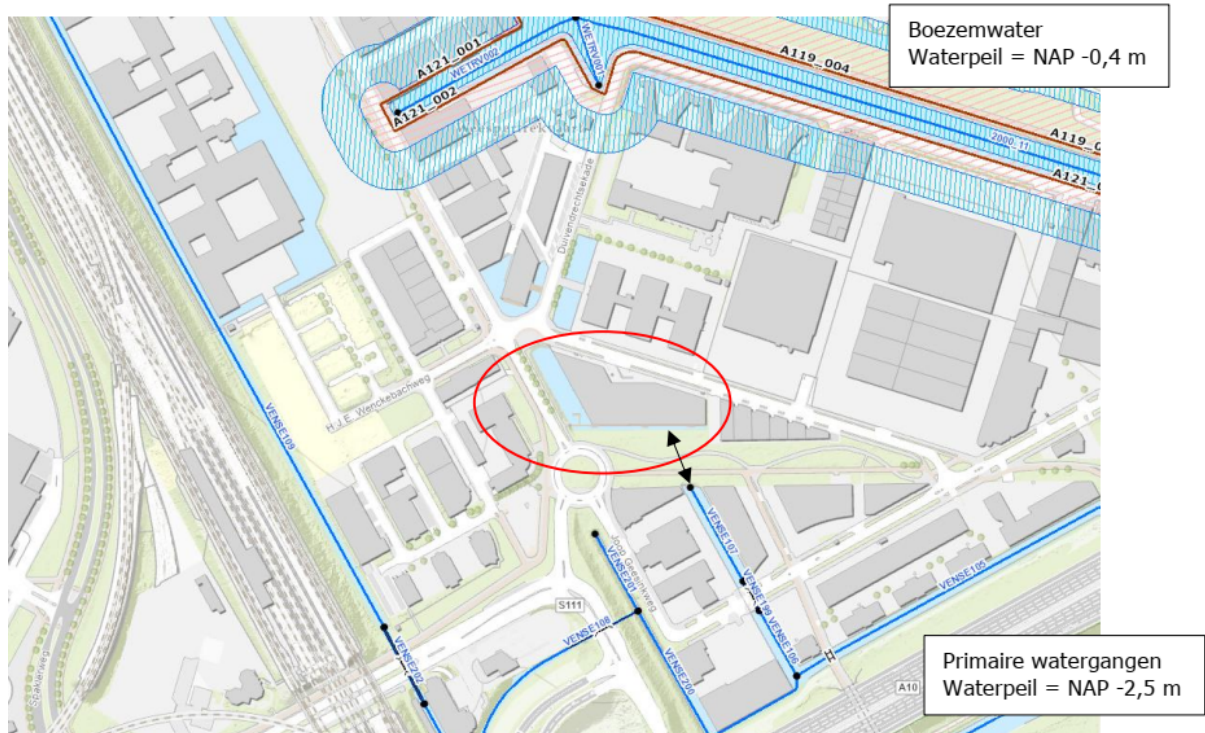
Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Van deze regeling kan worden afgeweken als er voldoende waterberging wordt gerealiseerd.

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

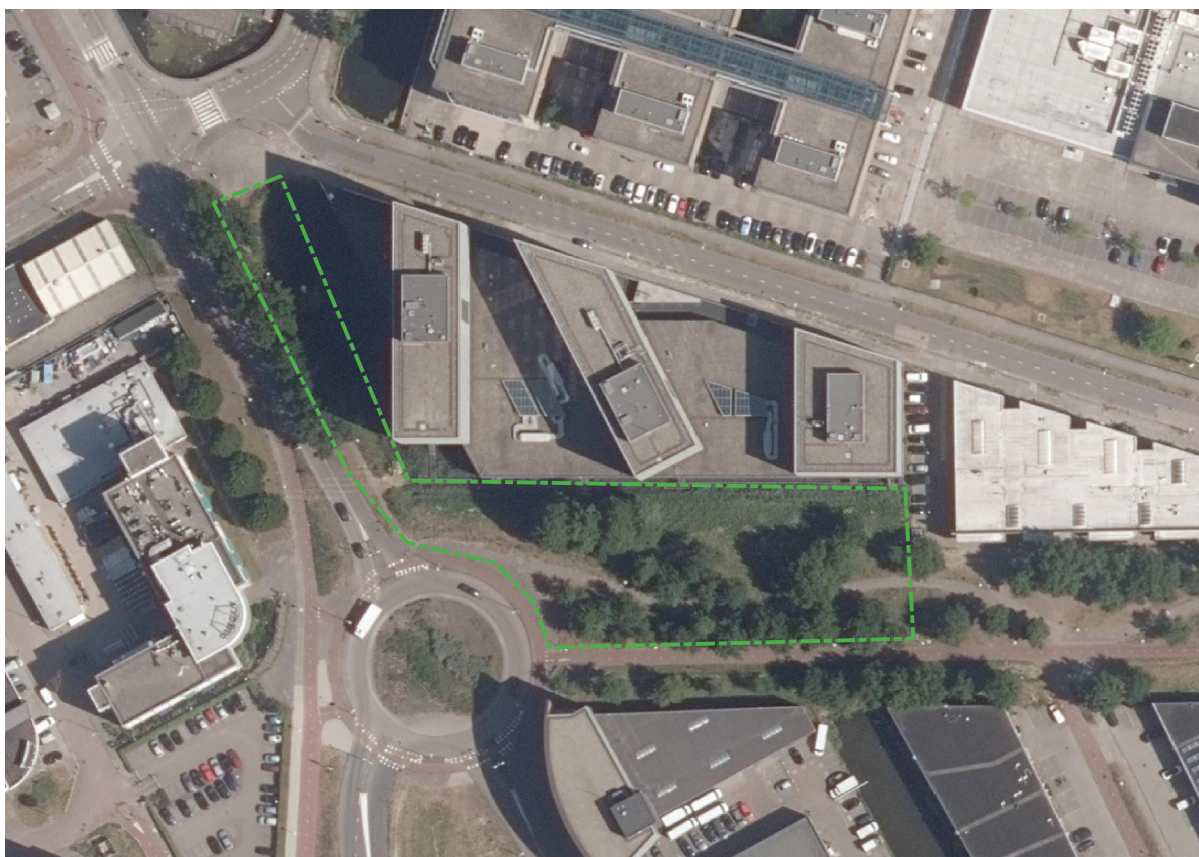
Bij toename van meer dan 1.000 m² aan verharding in bestaand stedelijk gebied, dient bij ontwikkelingen een compensatie van 15% plaats te vinden om de effecten van de versnelde afvoer van regenwater te kunnen opvangen. Het plangebied bestaat uit een volledig verhard deel waar nu de hogeschool aanwezig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

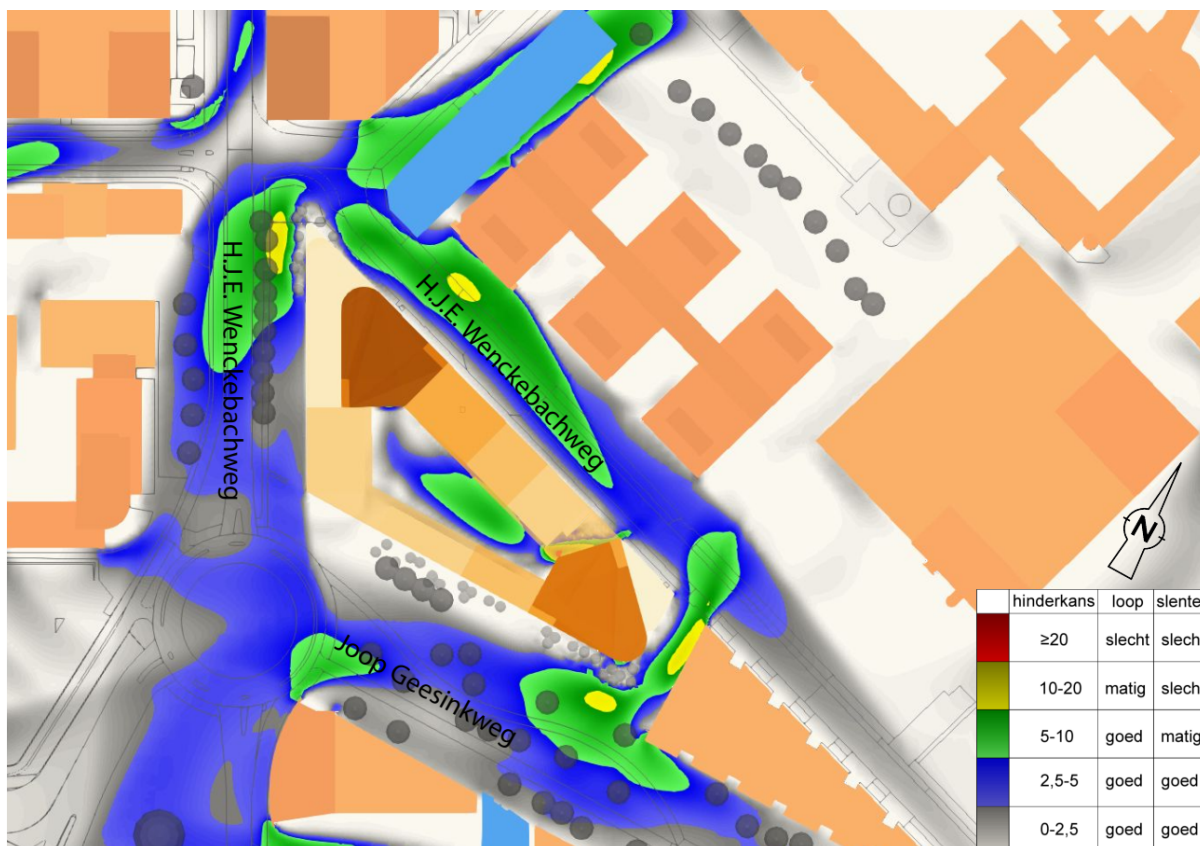
4.13.2 Relatie tot ontwikkeling

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 nieuwbouwwontwikkeling 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 gevraagd 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.

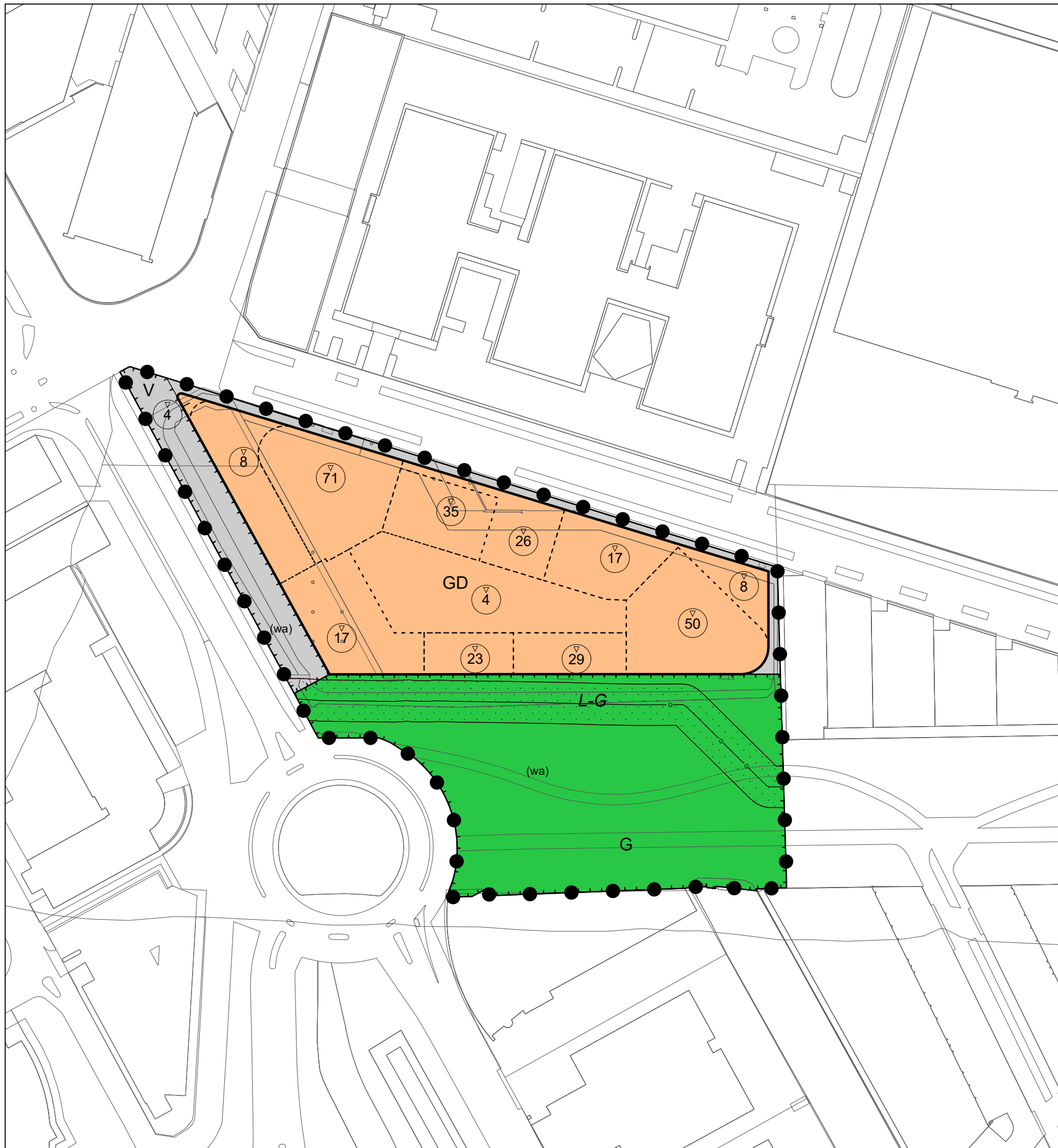
6.2.3 Vaststellingsprocedure

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.



LEGENDA

Plangebied

Plangebied

Enkelbestemmingen

GD Gemengd

G Groen

V Verkeer

Dubbelbestemmingen

L-G Leiding - Gas

Funcieaanduidingen

(wa) water

Bouwvlakken

bouwvlak

Maatvoeringen

4 maximum bouwhoogte (m)

Figuren

hartlijn leiding - gas

Verklaringen

ondergrond

BESTEMMINGSPLAN WENCKEBACHWEG 144-148 DUIVENDRECHT

Gemeente Ouder-Amstel

NL.IMRO.0437.BPWenckebach144-ON01



schaal: 1:1000	voorontwerp: ... / tekenaar	projectnr. OPDR: 20330
formaat: A3	ontwerp: 16-06-2022 / MV	projectnr. VWP: 21MEERM004
concept: 04-02-2021 / LF	vastgesteld: 07-09-2022 / MV	bestandsnaam: 21MEERM004-011.dwg



Verkeersonderzoek Wenckebachweg

Uitgangspunten en resultaten berekeningen met VMA 4.0

Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-210458

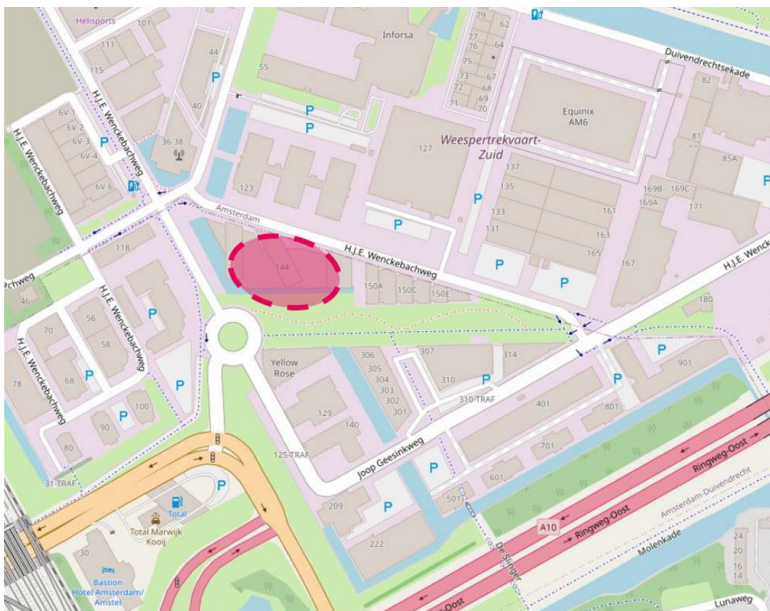
Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	5
1.1 AANLEIDING	5
1.2 UW VRAAG	5
1.3 RESULTAAT	6
1.4 LEESWIJZER	6
HOOFDSTUK 2 UITGANGSPUNTEN.....	7
2.1 MODELVERSIE.....	7
2.2 VARIANTEN	7
2.3 NETWERKEN.....	7
2.4 SOCIAAL-ECONOMISCHE GEGEVENS.....	9
2.4.1 SEGs 2022 en 2032 autonoom.....	9
2.4.2 SEGs 2032 plan.....	11
2.4.3 Overzicht	12
2.5 OVERIG	12
2.5.1 Parkeernormen	12
HOOFDSTUK 3 RESULTATEN.....	13
3.1 VERKEERSPRODUCTIE	13
3.2 MODAL SPLIT.....	14
3.3 EFFECTEN ONTWIKKELING DIALOGUE.....	15
3.3.1 Effecten op wegvakniveau	15
3.3.2 Kruispuntbelastingen (V/C-ratio's).....	18
HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE	19
BIJLAGE A. WAT IS VMA?.....	20
BIJLAGE B. SAMENVATTING 'BASISGEGEVENS VERKEERSPROGNOSES'	23
BIJLAGE C. BIJLAGE PLOTS	29

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het project Dialogue dient een bestemmingsplan te worden opgesteld. Onderdeel hiervan is om de gevolgen van de ontwikkeling op het verkeer in beeld te brengen. In het onderstaande figuur is het te ontwikkelen gebied gearceerd met rood. In dit gebied worden 430 appartementen, 42 zorgenheden en 4.500-4.800m² commercieel programma gerealiseerd.



Figuur 1, Overzicht Wenckebachweg en omgeving

1.2 Uw vraag

Wenckebachweg B.V. heeft via Goudappel Coffeng V&OR Team Onderzoek & Kennis gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren naar de kavel aan de Wenckebachweg. Het verkeersonderzoek is uitgevoerd middels het juridisch programma van eisen zoals dat gebruikelijk is voor bestemmingsplannen.

1.3 Resultaat

In dit rapport zijn de uitgangspunten en resultaten beschreven van de uitgevoerde modelberekeningen met het VMA.

1.4 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten beschreven en wordt aangegeven op welke wijze deze zijn vertaald naar modelinvoer. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de belangrijkste effecten en in hoofdstuk 4 volgen de conclusies.

Hoofdstuk 2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de diverse uitgangspunten en aannames beschreven die ten grondslag liggen aan de berekening die zijn uitgevoerd met het verkeersmodel Amsterdam.

2.1 Modelversie

De studie is uitgevoerd met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) versie 4.0, welke is vrijgegeven op 14 januari 2022.

2.2 Varianten

Ten behoeve van het verkeersonderzoek zijn de volgende varianten doorgerekend met het VMA:

Naam	Jaar	Omschrijving
2022_Referentie	2022	Bestaande situatie voor toetsing van plausibiliteit
2032_Autonoom	2032	Situatie zonder ontwikkeling (bestaande bebouwing)
2032_Plan	2032	Situatie met ontwikkeling

Het verschil tussen 2032_Autonoom en 2032_Plan is het planeffect. Voor de planvariant is uitgegaan van een worst-case scenario; het programma dat binnen de gestelde bandbreedtes van het aantal vierkante meters het meest verkeer genereert.

2.3 Netwerken

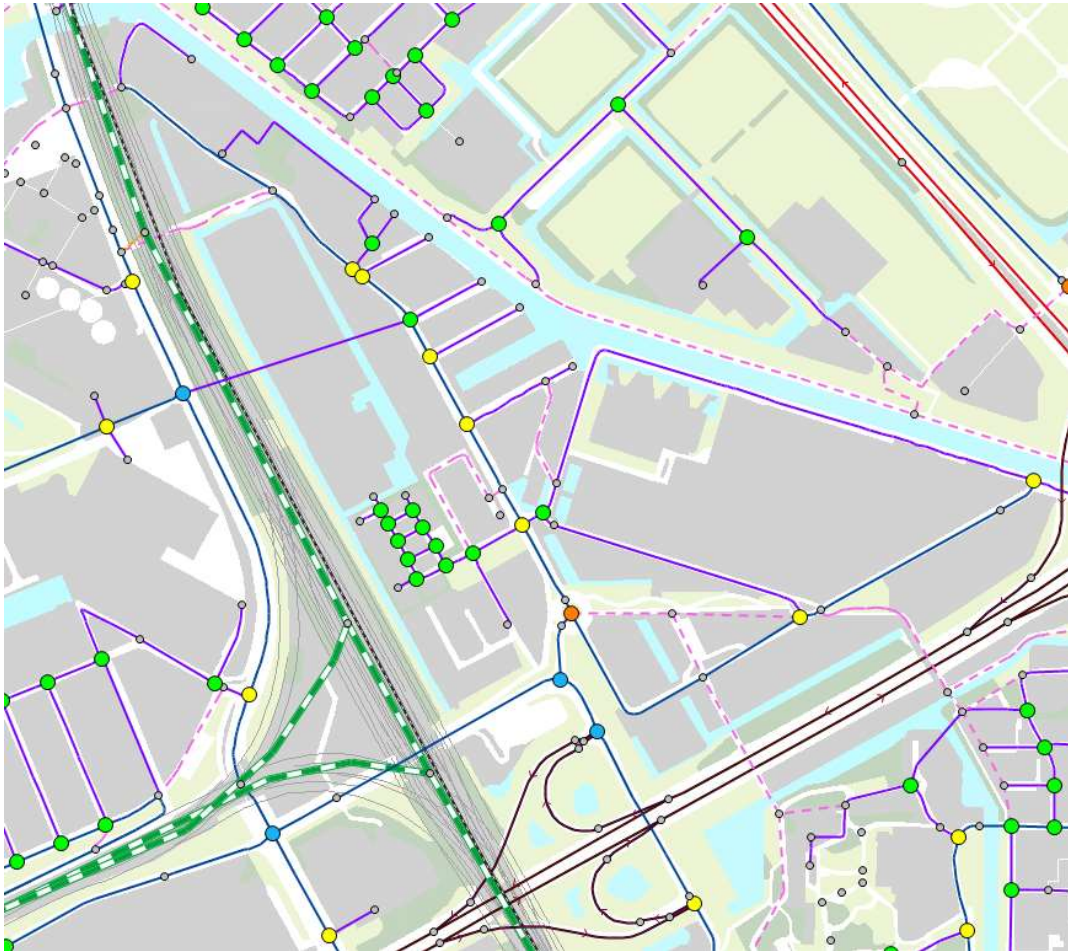
In deze paragraaf zijn de netwerken voor auto en openbaar vervoer toegelicht.

Autonetwerk

In januari 2022 is de Amstelstroomlaan, de onderdoorgang tussen de Sparklerweg en de Wenckebachweg nog niet opengesteld voor verkeer. Deze is daarom niet opgenomen in de 2022_Referentie variant. Wel is deze opgenomen in de 2032 varianten.

In de onderstaande afbeelding is het netwerk 2032 weergegeven. Hierin zijn de paars/blauwe autowegen en de roze gestippelde het fietsnetwerk. Daarnaast zijn ook de kruisingen (bolletjes) weergegeven, hierbij is

- Blauw een verkeersregelininstallatie (VRI)
- Oranje een rotonde
- Geel een voorrangskruising
- Groen een gelijkwaardige kruising



Figuur 2, Overzicht Netwerk rondom het plangebied.

Kruisingen

De dichtstbijzijnde kruising vanuit het plangebied zijn de kruising met de Duivendrechtsekade en de Wenckebachweg. Hierbij heeft het verkeer op de Wenckebachweg voorrang.

Daarnaast zijn de rotonde bij de Joop Geesinkweg en de geregelde kruisingen richting de A10 belangrijke locaties in het wegennet waar het verkeer vanaf het plangebied langs zal moeten rijden.

Er zijn plannen gemaakt (varianten) voor aanpak van de rotonde, maar hiervoor is nog niks vastgesteld. Hierdoor is de huidige situatie uitgangspunt voor het netwerk.

Openbaar vervoer

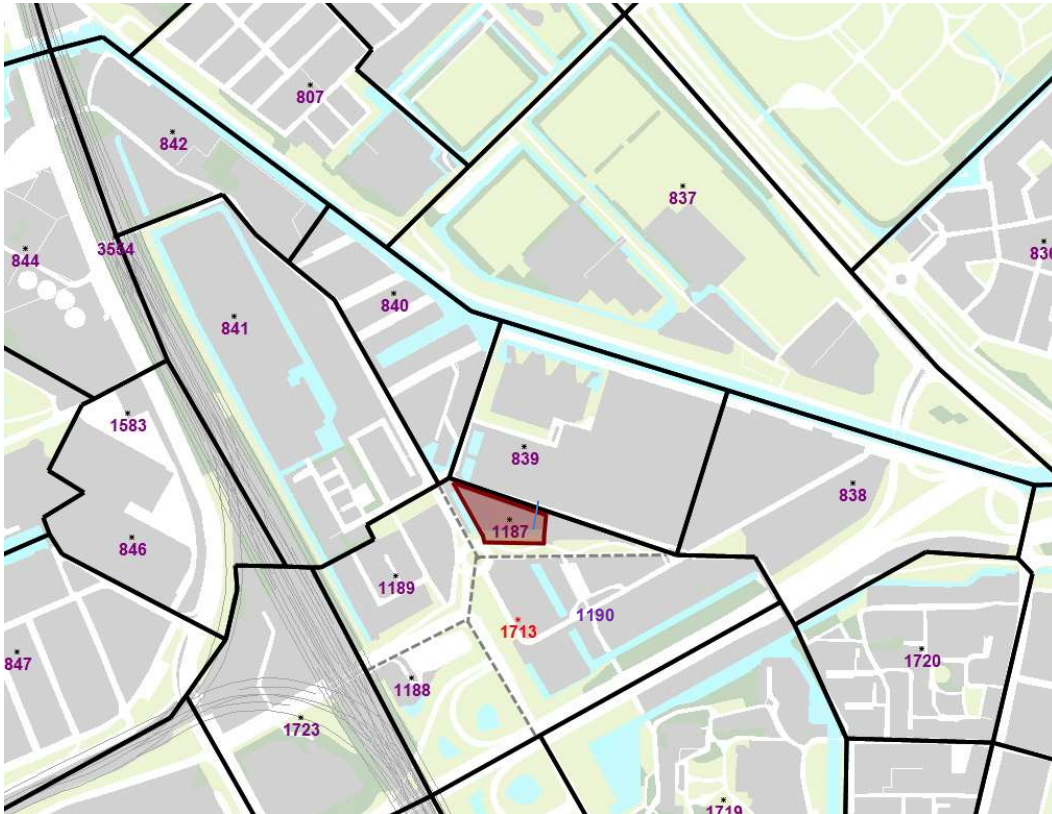
De metrolijnen met de bijbehorende halte Sparklerweg zijn de dichtstbijzijnde OV ontsluiting.

2.4 Sociaal-economische gegevens

De socio-economische gegevens (afkorting SEGs, bijvoorbeeld inwoners, arbeidsplaatsen etc.) zijn in deze paragraaf uiteengezet.

2.4.1 SEGs 2022 en 2032 autonoom

In het verkeersmodel is het gebied opgedeeld in deelgebieden (zones). In het onderstaande figuur is te zien dat de ontwikkelingen (rode gebied) onderdeel zijn van zone 1713 (zie zwarte lijnen).



Figuur 3, Zoneindeling in en rondom het plangebied

Zoneverfijning

Het verkeersmodel is te grofmazig om het plangebied goed te kunnen modelleren. De zone 1713 moet worden gesplitst (zoneverfijning), omdat het verkeer vanuit het plangebied niet op dezelfde locatie het netwerk komt als de zone 1713 (dat is namelijk de Joop Geesingweg). Hierbij is eenzelfde zoneverdeling aangehouden als eerder in de studie naar de Weespertrekvaart (o-210106) is toegepast.

Het plangebied krijgt zonenummer 1187. Daarnaast wordt de zone opgesplitst in zone 1189 en zone 1188, zoals in de afbeelding is weergegeven met de grijze stippellijn.

Huidige situatie

Het bestemmingsplan op de huidige locatie heeft een onderwijsfunctie en is 20.910m² BVO. Daarnaast is er een parkeergarage onder het pand aanwezig. Het verkeersmodel rekent met arbeidsplaatsen en scholierenplaatsen ten behoeve van verkeersgeneratie. De volgende aannames zijn gedaan op basis van kentallen, omdat niet exact bekend is hoeveel scholierplaatsen en arbeidsplaatsen het pand bevat:

- Arbeidsplaatsen: 1 arbeidsplaats per 50 m², leidende tot 418 arbeidsplaatsen
- Scholierplaatsen: 1 studentenplaats per 4-5 m², leidende tot 5000 studentplaatsen¹

In de volgende tabel is weergegeven hoe de sociaal economische gegevens zijn onderverdeeld. Het totaal van inwoners en arbeidsplaatsen van het gebied is overgenomen uit de meeste recente inzichten zoals deze in VMA4 zijn opgenomen.

Tabel 1. Inwoners en arbeidsplaatsen gesplitste zone en nieuwe zone voor autonoom scenario's.

Zone	1187	1188	1189	1190	Totaal (1713)
2022 Referentie					
Inwoners	0	0	67	66	125
Arbeidsplaatsen	418	100	400	884	1802
Onderwijs	5000	0	0	0	5000
2032 Autonoom					
Inwoners	0	0	67	66	125
Arbeidsplaatsen	418	100	400	978	1896
Onderwijs	5000	0	0	0	0

Zone 1188 bevat daarnaast het Bastion hotel met 402 bedden.

Omgeving

In onderstaand tabel zijn de inwoners en arbeidsplaatsen van de relevante, omliggende zones weergegeven.

Tabel 2. Inwoners en arbeidsplaatsen relevante omliggende zones

Zone	2022		2032		Verschil	
	Inwoners	Arbeidsplaatsen	Inwoners	Arbeidsplaatsen	Inwoners	Arbeidsplaatsen
838	3	529	3	529	0	0
839	112	1106	112	1106	0	0
840	471	398	1392	398	921	0
841	724	207	2494	282	1770	75
842	552	566	655	784	104	218

Voor de andere zones in het model zijn de gegevens tussen 2019 en 2025 geïnterpoleerd om 2022 te krijgen en 2030 en 2035 geïnterpoleerd om 2032 te krijgen.

¹ Mede gebaseerd op aannames van Peutz (april 2018)

2.4.2 SEGs 2032 plan

In de volgende tabel is het programma Dialogue weergegeven. De onderstaande vierkante meters zijn vertaald naar modelinput.

	aantal
koopappartementen	110
appartementen sociale huur	123
appartementen middelhuis (ARCF)	197
totaal aantal appartementen	430
zorgeenheden	42 (3.200 tot 3.500 m ² bvo)
commercieel programma	4.500 tot 4.800 m ² bvo
• waarvan detailhandel	maximaal 800 m ² bvo
• onderdeel van de detailhandel is een supermarkt	maximaal 500 m ² bvo
• waarvan horeca	maximaal 750 m ² bvo
• waarvan bedrijven categorie 1 en 2	resterende m ² bvo
• waarvan creatieve bedrijvigheid	resterende m ² bvo
• waarvan kantoren	resterende m ² bvo
• waarvan commerciële dienstverlening	resterende m ² bvo
• waarvan maatschappelijke dienstverlening	resterende m ² bvo

Figuur 4, Oppervlaktes te ontwikkelen programma

Appartementen

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

Tabel 3. 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 (4.800m²) en maximaal horeca/detailhandel, want die categorie genereert het meeste verkeer. Dit betekent 1.550m² horeca/detailhandel. Alle resterende vierkante meters (4.800-1.550 = 3.250m²) wordt worden geschaard in de categorie kantoren, omdat die ook een hoge verkeersgeneratie telt. Dit leidt tot de invoer zoals beschreven in de volgende paragraaf.

2.4.3 Overzicht

In de volgende tabel is de vulling van het projectgebied (zone 1187) weergegeven. Voor de drie varianten.

Tabel 4. Overzicht inwoners en arbeiders ontwikkelgebied (zone 1187)

Naam	2022_Referentie	2032_Autonom	2032_Programma
Inwoners	0	0	640
Arbeidsplaatsen	418	418	218
			10 (zorgmedewerkers)
			78 (horeca/detailhandel)
			130 (overig)
Studentenplaatsen	5000	5000	0

2.5 Overig

2.5.1 Parkeernormen

Er worden circa 125 parkeerplaatsen op eigen terrein aangeboden. In de openbare ruimte is geen parkeercapaciteit. Het programma gaat uit van circa 5 deelauto. Het is niet mogelijk om deze apart te modelleren en zullen daarom als normale auto's worden opgenomen. Ook kan het model geen onderscheid maken tussen parkeerplaatsen voor bewoners en zorgseenheden.

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.

Hoofdstuk 3 Resultaten

3.1 Verkeersproductie

In deze paragraaf is de verkeersproductie en de plausibiliteit van de resultaten toegelicht.

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).

Tabel 5, Aankomende en vertrekkende autoritten The Dialogue

	2022_referentie			2032_Autonom			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 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.

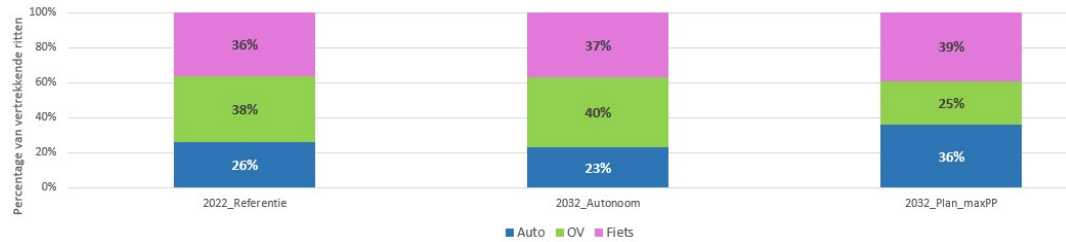
In bovenstaande tabel is ook te zien dat het planeffect gering is, namelijk een verschil van minder dan 100 vertrekkende autoritten per etmaal. In de spitsen is er op sommige richtingen zelfs een afname te zien.

Plausibiliteit

De plausibiliteit van de verkeersgeneratie is gecontroleerd aan de hand van standaard kentallen. Uit de verkeersgeneratie van de plansituatie blijkt dat er circa 1,5 vertrekkende rit per inwoner en arbeidsplaats wordt gemaakt. Dit is een plausibele verkeersgeneratie. Voor de autonome situatie ligt dit getal lager, maar dat is logisch gezien het grote aantal scholierplaatsen die niet elke dag allemaal gevuld zullen zijn.

3.2 Modal split

De modal split is de verdeling tussen de vervoersmiddelen van de verplaatsingen uit een bepaald gebied. In onderstaande tabel zijn de percentages weergegeven voor de verschillende varianten voor het plangebied.



Figuur 5, Modal split in de verschillende scenario's voor The Dialogue

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.

3.3 Effecten ontwikkeling Dialogue

In deze paragraaf zijn de projecteffecten van The Dialogue inzichtelijk gemaakt. Dit is gedaan door wegvakbelastingen (mogelijke knelpunten) en kruispuntbelastingen met elkaar te vergelijken voor de verschillende varianten.

3.3.1 Effecten op wegvakniveau

De doorsnedes waarvan de intensiteit voor alle varianten is vergeleken is onderstaand weergegeven.



Figuur 6, Doorsnedes waarop de intensiteit is vergeleken

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

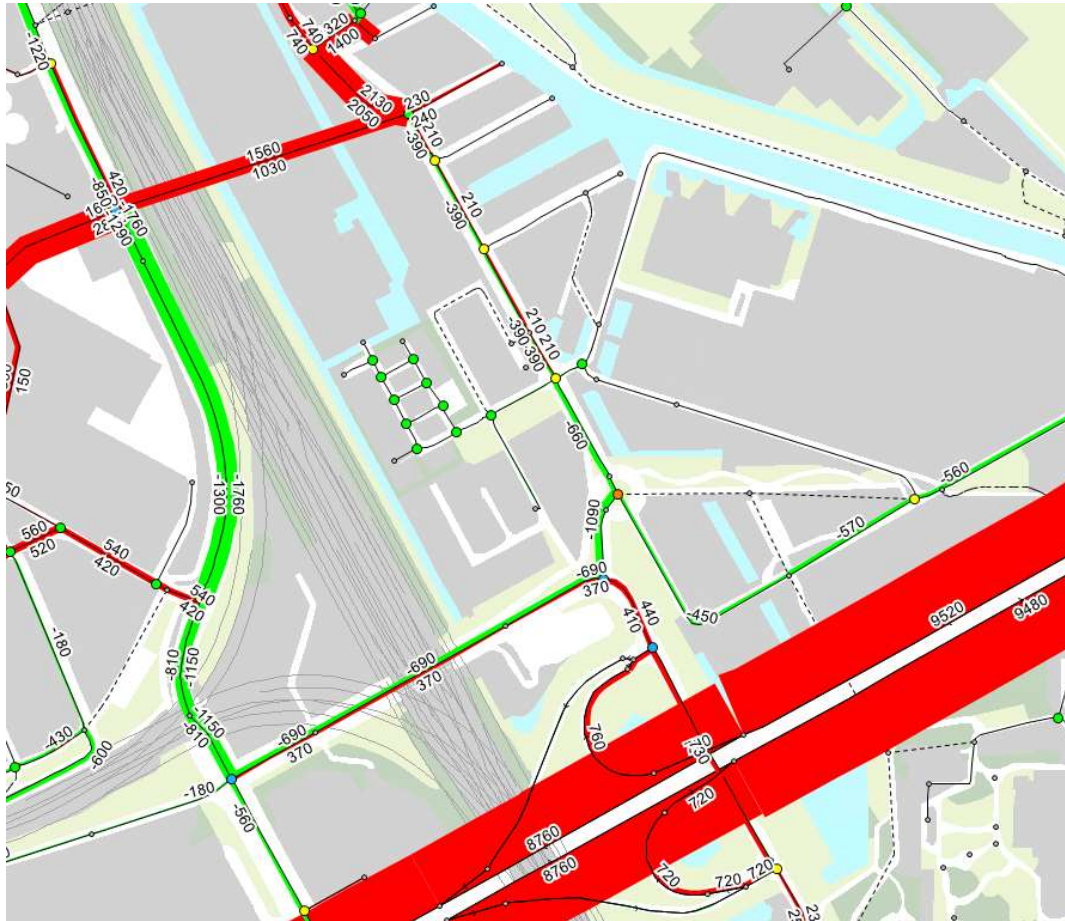
Tabel 6. Overzicht van intensiteiten per variant per doorsnede in mvt/uur (afgerond op 10-tallen)

#	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 de bovenstaande tabel komt duidelijk naar voren dat de effecten van het plan ten opzichte van de autonome situatie minimaal zijn. Het gaat over enkele tientallen motorvoertuigen per etmaal wat in percentages op sommige doorsneden verwaarloosbaar is. In de volgende kopjes zijn de verschillen ook nog visueel weergegeven.

Vershil 2022-2032 Autonom

In het volgende figuur is een verschilplot weergegeven met daarin het verschil in aantal motorvoertuigen per etmaal tussen 2022 en 2032_Autonom. Rood betekent een toename van verkeer en groen betekent een afname van verkeer tussen 2022 en 2032.



Figuur 7, Verschillen 2022_Referentie – 2032_autonom in motorvoertuigen/etmaal

In dit figuur is te zien dat:

- er een routekeuze effect is door het openstellen van de Amsterstroomlaan met onderdoorgang onder het spoor. De Sparklerweg wordt hierdoor rustiger. En ook in en rondom het studiegebied zijn effecten zichtbaar.
- ontwikkelingen ter plaatse van de Bijlmerbajes zorgen voor extra verkeer (rode balken in het noorden).
- een autonome groei plaatsvindt op de snelwegen. De dikke rode balken geven een sterke toename aan op de snelwegen dat wordt veroorzaakt door allerlei nieuwe bouwprojecten in en rondom Amsterdam de komende 10 jaar.

Vershil 2032 Autonom – 2032 Programma

In het volgende figuur is een verschilplot te zien tussen 2032_Autonom en 2032_Programma (verschil in aantal voertuigen per etmaal). Dit is het projecteffect.



Figuur 8, Verschillen 2030_REF – 2030_PROG in motorvoertuigen/etmaal

In dit figuur is te zien dat:

- Zoals eerder al beschreven het projecteffect beperkt. Alle verschillen zijn lager dan 100 motorvoertuigen per etmaal per richting.
- Het verkeer vanaf het plangebied gaat met name richting de A10. Hier verspreidt het zich met name richting het westen.
- Er zijn ook kleine afnames te zien. Dit heeft te maken met (theoretische) routekeuze in het verkeersmodel. Door het extra verkeer vanaf de Wenckebachweg richting de A10 neemt het verkeer op de Verlengde van Marwijk Kooystraat af. De verschillen ten opzichte van de totale intensiteit is hier echter verwaarloosbaar.

3.3.2 Kruispuntbelastingen (V/C-ratio's)

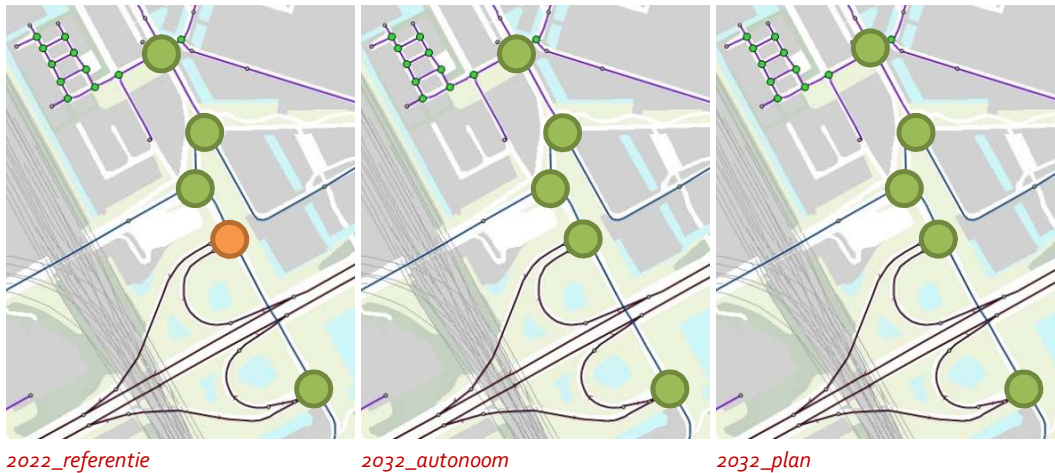
Knelpunten in binnenstedelijke gebieden zijn voornamelijk voorrangskruispunten, geregelde kruispunten (VRI's) en rotondes. Vanuit het VMA is een eerste globale analyse uitgevoerd over het functioneren van de kruispunten waar extra verkeer wordt verwacht door de ontwikkelingen. Dit gebeurt op basis van de V/C ratio, een verdeling waarbij de intensiteiten en capaciteiten per richting op de kruising worden vergeleken.

De kruispuntbelastingen zijn voor zowel ochtend- als avondspits berekend met VMA. Hierbij geldt:

- Een waarde van boven de 1 betekent dat de verkeerslichten de verkeersstroom niet kunnen verwerken. Dit leidt tot wachtrijen;
- Een waarde van maximaal 0,89 is de streefwaarde.

In de volgende figuren is met groen (<0.89), oranje (tussen de 0.89 en 1) en rood (>1) weergegeven hoe de kruispunten functioneren. In de visualisatie is de ochtend en avondspits samengevoegd, dit wil zeggen dat de hoogste ratio bepalend is voor de kleur. In de bijlage zijn de exacte waarden opgenomen.

In de vorige paragraaf is te zien dat met name de verkeersstromen richting de A10 toenemen. Daarom zijn de verkeerslichten en rotonde op deze route onderzocht.



In de bovenstaande figuren is te zien dat er weinig verschillen zijn tussen de varianten. Door de veranderende verkeersstromen tussen 2020_referentie en 2022_autonoom gaat de noordelijke VRI van oranje naar groen. Het verschil is echter minimaal. Tussen 2022_autonoom en 2022_plan verandert er niks aan de kleuren: het project heeft geen invloed op de beoordeling van de kruispunten. De VRI's op de Verlengde van Marwijk Kooystraat hebben wel allebei de maximale grens bereikt. Dit is bekend en hier lopen onderzoeken naar in het kader van het mobiliteitsplan ZuidOostFlank.

Hoofdstuk 4 Conclusie

Aankomende jaren wordt aan de Wenckebachweg The Dialogue ontwikkelt. De huidige locatie heeft een onderwijsbestemming die plaats biedt aan circa 5.000 studentenplaatsen en arbeidsplaatsen. Na ontwikkeling zullen hier woningen worden gerealiseerd (640 inwoners), zorgenheden en arbeidsplaatsen. Deze verandering heeft invloed op het verkeer in en om het gebied. Hiervoor zijn 3 varianten doorgerekend met het verkeersmodel Amsterdam (VMA4):

- 2022_Referentie (huidige situatie)
- 2032_Autonoom (zonder plan)
- 2032_Plan (met plan)

Verkeersproductie

Het te ontwikkelen plan genereert op etmaalbasis iets meer autoverkeer (circa 100 extra vertrekken per etmaal) dan de huidige vulling. Het totaal aantal verplaatsingen (auto, fiets en OV) is wel lager. De modal split voor auto is iets hoger dan in de autonome situatie waarin veel studenten van en naar het plangebied reizen, maar blijft door het beperkt aantal parkeerplaatsen laag.

Effecten op het netwerk

Door de minimale verandering in verkeersproductie zijn de effecten op het netwerk minimaal. 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.

Bijlage A. Wat is VMA?

A.1 Inleiding

Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) van gemeente Amsterdam maakt voor zijn verkeersberekeningen gebruik van het verkeersmodel VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Het VMA is een stedelijk verkeersmodel voor de stad Amsterdam voor strategische weg- en OV-studies. De basis voor het model bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Met het model worden, op basis van deze informatie, uitspraken gedaan over het verkeer en vervoer in brede zin. VMA onderscheidt de vervoerwijzen auto, fiets en openbaar vervoer, waarbij het openbaar vervoer een verdere opsplitsing naar bus, tram, metro en trein kent.

Modellen geven een zo goed mogelijke weergave van de werkelijkheid. Ieder model heeft echter zijn beperkingen omdat er altijd aannames gemaakt moeten worden, de data waarop het model gebaseerd is, zijn beperkingen heeft en er altijd een afweging plaatsvindt tussen kwaliteit, planning en beschikbare middelen (tijd en geld). Een perfect model bestaat niet, daarom is het aan te raden om bekende beperkingen en tekortkomingen zo expliciet mogelijk te maken voor de gebruiker, zodat hier bij het gebruik van het model en interpretatie van de modelresultaten zo goed mogelijk rekening mee kan worden gehouden.

Deze toelichting beschrijft de belangrijkste aandachtspunten van VMA. Voor een gedetailleerde toelichting van de aandachtspunten en een toelichting op de werkwijze van het VMA 3.0 wordt verwezen naar de Bijsluiter en de Technische Rapportage .

A.2 Achtergrond

Het stedelijk Verkeersmodel Amsterdam (VMA) is het eerste gedesaggreerde stedelijke verkeersmodel in Nederland. De methodiek is gebaseerd op het LMS en NRM, en lijkt ook sterk op het regionale verkeersmodel VENOM. Het VMA deelt echter zowel het autoverkeer, fietsverkeer als het Openbaar Vervoer toe binnen OmniTRANS. De netwerken zijn ook volledig binnen OmniTRANS gemodelleerd.

Alle kalibraties, Auto, OV en Fiets zijn uitgevoerd met het programma SigKal.

A.3 Invoer, berekeningen en output

De invoergegevens van VMA voor Amsterdam zijn afkomstig van Verkeer & Openbare Ruimte en wat betreft socio- economische gegevens van de Diensten Ruimte & Duurzaamheid en Onderzoek, Informatie & Statistiek van de gemeente Amsterdam. De invoergegevens van het

buitengebied alsmede de kostenfuncties zijn afkomstig van Rijkswaterstaat en sluiten aan bij het NRM en VENOM, beide 2018-versies.

Het model wordt in principe elke twee jaar bijgewerkt met de meest recente invoer, en daarnaast elke vier jaar opnieuw gekalibreerd (volledig herijkt). In 2018 is de invoer van het model opgesteld. Per 1 januari 2022 is de meest recente update aan het VMA uitgevoerd, leidend tot VMA versie 4.0., dit is de vigerende versie van het model. VMA4.0 is gekalibreerd op het basisjaar 2019. Met het model kunnen uitspraken worden gedaan voor de prognosejaren 2025, 2030, 2035 en 2040.

VMA maakt berekeningen voor de ochtendspits (7:00 – 9:00 uur), de avondspits (periode 16.00-18.00 uur) en de restdag (alle tussenliggende periodes) van een gemiddelde werkdag. Middels omrekenfactoren kunnen uitspraken worden gedaan voor de dag-, avond- en nachtperiode van een gemiddelde weekdag, ten behoeve van lucht- en geluidsberekeningen.

Bij de berekeningen met VMA wordt rekening gehouden met de capaciteit van wegen en OV-verbindingen. Zowel de verkeersvraag (per vervoerwijze) als de gekozen routes zijn hiervan afhankelijk.

Voor de toekomstige situatie geldt dat de invloed van diverse soorten ontwikkelingen en beleid kwantitatief in beeld kunnen worden gebracht, zowel gezamenlijk als afzonderlijk. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- autonome ontwikkelingen, zoals de effecten van groei van inwoners en arbeidsplaatsen op het verkeer;
- mobiliteitsontwikkelingen door veranderingen in de netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer;
- pullbeleid (sturing verkeersvraag), zoals wijzigingen in het aanbod van het Openbaar Vervoer, reistijd en reissnelheid;
- pushbeleid (sturing verkeersaanbod), zoals wijzigingen in de reiskosten, rekeningrijden, betaald parkeren en locatiebeleid.

VMA kan een grote hoeveelheid informatie genereren. Hieronder valt naast informatie over de wegvakbelastingen en het ontwikkelingsniveau onder andere het aantal afgelegde kilometers en gereisde uren, zitplaatsaanbod in het openbaar vervoer, aantal overstappen etc. Bij de auto en fiets is deze informatie uitgesplitst naar wegtype en bij het openbaar vervoer naar het soort vervoermiddel.

Bijlage B. Samenvatting 'Basisgegevens Verkeersprognoses'

De tekst uit deze bijlage is een samenvatting van de 'Uitgangspunten Verkeersmodel Amsterdam 4.0', Onderzoek & Kennis, versie 1.0, 28 oktober 2021

B.1 Inleiding

De toekomst is moeilijk te voorspellen. Voor het maken van verkeersprognoses voor de toekomst worden daarom een aantal aannames gedaan. Deze aannames zijn uitgebreid beschreven in het document Basisgegevens Verkeersprognoses. Hier zijn de belangrijkste uitgangspunten samengevat.

Voor de jaren 2025, 2030, 2035 en 2040 zijn de uitgangspunten opnieuw opgesteld.

De toekomstige jaren zijn zo realistisch mogelijke inschattingen. Deze worden het trendscenario 'Amsterdam Realistisch' (AR) genoemd. Voor het jaar 2040 zijn naast het trendscenario AR tevens een scenario Hoog en een scenario Laag opgesteld. De totale aantallen sociaal-economische gegevens in de gemeente Amsterdam sluiten in deze scenario's qua aan op de totalen uit de referentiescenario's 'Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' (WLO) 2015 zoals opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Planbureau (CPB). Ook de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat (NRM West) en van de Metropoolregio Amsterdam (VENOM) sluiten daarop aan.

B.2 Infrastructuur

Onder infrastructurele ontwikkelingen worden plannen verstaan voor nieuwe wegen en verbindingen, wijzigingen in de capaciteit van wegen of kruispunten en afsluiting van (delen van) wegen. Omdat het verkeersmodel het jaar 2019 als basis heeft, horen reeds uitgevoerde wegaanpassingen uit de periode 2020-2022 ook bij de infrastructurele ontwikkelingen die in het verkeersmodel verwerkt moeten worden.

Tussen 2019 en 2040 vinden er diverse infrastructurele ontwikkelingen plaats in het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk van de auto. Zo veranderen er bijvoorbeeld dienstregelingen en komen er nieuwe wegverbindingen bij. Enkele belangrijke ontwikkelingen worden hier toegelicht. Een volledige opsomming van alle infrastructurele wijzigingen is te vinden in Basisgegevens Verkeersprognoses.

B.2.1 Autonetwerk

Belangrijke aanpassingen na 2020 zijn de maatregelen rond de Munt, de Amstelstroomlaan tussen de A2 en de Spaklerweg, heropenstelling van de Overdiemerweg en de doortrekking van de MacGillavrylaan. Voor het rijkswegennet zijn de belangrijkste wijzigingen het project SAA (aanpassingen A1, A6 en A9 tussen Schiphol, Amsterdam en Almere), verbreding van de A8 en het project ZuidasDok (A10 Zuid naar een 2-4-4-2 systeem).

B.2.2 Openbaar vervoernetwerk

Voor 2030 wordt uitgegaan van het eindbeeld van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De IJ-tram is verlengd tot Strandeiland, de Zuidtangent naar Buiteneiland en de HOV bus IJburg – Weesp is in gebruik genomen.

B.3 Sociaal-economische kenmerken en kostenontwikkeling

De inschatting van de mobiliteit in de toekomst wordt gebaseerd op ontwikkelingen in sociaal-economische gegevens en een aantal andere ontwikkelingen.

B.3.1 Inwoners en arbeidsplaatsen

De ontwikkeling van het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in Amsterdam in de periode 2014-2040 wordt in onderstaande tabellen weergegeven.

Tabel 7. Aantal inwoners voor het jaar 2019 en prognoses voor het jaar 2025, 2030, 2035 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario), bron: Ruimte&Duurzaamheid.

Stadsdeel	2019	2025AR	2030AR	2035AR	2040AR
Centrum	87.000	88.000	88.000	88.000	88.000
Westpoort	0	0	0	8.000	16.000
West	147.000	154.000	161.000	168.000	175.000
Nieuw-West	160.000	180.000	190.000	195.000	199.000
Zuid	147.000	152.000	159.000	162.000	164.000
Oost	142.000	156.000	172.000	178.000	185.000
Noord	99.000	119.000	132.000	144.000	156.000
Zuidoost	90.000	107.000	112.000	125.000	138.000
Totaal Amsterdam	872.000	956.000	1.014.000	1.068.000	1.121.000

Tabel 8. Aantal arbeidsplaatsen voor het jaar 2019 en prognoses voor het jaar 2025, 2030, 2035 en 2040 in de gemeente Amsterdam (Amsterdams Realistisch scenario), bron: Ruimte & Duurzaamheid.

Stadsdeel	2019	2025AR	2030AR	2035AR	2040AR
Centrum	135.000	136.000	138.000	139.000	141.000
Westpoort	28.000	33.000	36.000	41.000	45.000
West	67.000	68.000	68.000	69.000	70.000
Nieuw-West	99.000	109.000	117.000	126.000	136.000
Zuid	145.000	152.000	158.000	166.000	173.000
Oost	84.000	87.000	89.000	92.000	95.000
Noord	46.000	48.000	49.000	51.000	52.000
Zuidoost	98.000	106.000	114.000	122.000	131.000
Totaal Amsterdam	702.000	739.000	769.000	806.000	843.000

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen wordt onder andere veroorzaakt door ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden als de Zuidas en Havenstad, maar ook door verdichting in de bestaande stad.

B.3.2 Kostenontwikkeling

In de uitgangspunten wordt geen invoering van beprijzen van automobilititeit (kilometer-/cordonheffing) verondersteld. Ook maakt invoering van een vrachtwagenheffing per 2030 geen onderdeel uit van de uitgangspunten van VMA, vooral omdat we geen grote betekenis hiervan voor het stedelijk wegennet verwachten.

De kosten van het autogebruik en het reizen per openbaar vervoer wijzigen wel. Hiervoor wordt aangesloten op de ontwikkeling in de landelijke verkeersmodellen LMS en NRM van Rijkswaterstaat.

Voor reizen per openbaar vervoer is het beleidsuitgangspunt dat er in de toekomst geen veranderingen in de tarieven plaatsvinden anders dan een indexatie conform inflatiecorrectie (CPI-index). Omdat het VMA met kosten in het prijspeil van het basisjaar rekent betekent dit dat de OV-tarieven uit 2019 ook in de toekomstjaren als modelinvoer dienen. Dit geldt zowel voor de trein als voor de bus, tram en metro (BTM).

Voor autogebruik is het uitgangspunt dat dit in de toekomst per kilometer goedkoper wordt:

- -2,6% in 2025, -4,7% in 2030, -11,0% in 2035 tot -17,0% in 2040 in het trendscenario AR;
- -29,0% tot 2040 in het scenario Hoog;
- -5,2% tot 2040 in het scenario Laag.

De veronderstelde daling van de variabele kosten voor het autogebruik wordt veroorzaakt doordat het aandeel elektrische auto's in het wagenpark naar de toekomst toe steeds verder toeneemt (ondersteund door enkele fiscale voordelen en subsidies) en doordat er geen compensatiemaatregel voor gedeelde accijnsinkomsten als gevolg hiervan verondersteld wordt. Gebruik van een elektrische auto is ook nu al per kilometer goedkoper dan gebruik van een auto met verbrandingsmotor.

B.3.3 Autobezit

Wel of geen auto bezitten speelt een belangrijke rol bij de vervoerwijzekeuze. Het is evident dat mensen met een auto gemakkelijker ervoor kiezen om autoritten te maken dan mensen zonder auto.

In het VMA wordt gerekend met auto's per huishouden. Voor het basisjaar 2019 is hiervoor voor de gemeente Amsterdam gebruikgemaakt van gegevens van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) over particulier voertuigbezit op postcode-6 niveau. In Amsterdam zijn dit 201.826 auto's. De aantallen particuliere auto's per Amsterdamse VMA-zone zijn uniform opgehoogd naar het (geschatte) totaal aantal voertuigen inclusief lease- en bedrijfsauto's in Amsterdam zoals dat in het landelijke verkeersmodel NRM van Rijkswaterstaat wordt gehanteerd. Het totaal aantal auto's in Amsterdam komt zo op 246.700.

Het toekomstig autobezit in het VMA wordt berekend per zone aan de hand van inkomensontwikkelingen, demografische kenmerken en gebiedsspecifieke kenmerken, zoals de aanwezigheid van betaald parkeren. Hierbij zijn een aantal randvoorwaarden van toepassing: op landelijk niveau is het verwachte aantal auto's in Nederland in de toekomst een invoervariabele voor deze berekening, en dat geldt tevens voor het verwachte aantal auto's per Amsterdams stadsdeel.

De landelijke ontwikkelingen in het autobezit worden overgenomen uit het NRM-verkeersmodel van Rijkswaterstaat. Hierin stijgt het aantal auto's in Nederland van 8,61 miljoen in het jaar 2019 als volgt:

- 9,08 miljoen in 2025, 9,50 miljoen in 2030, 9,73 miljoen in 2035 tot 9,97 miljoen in 2040 in het trendscenario AR;
- tot 10,81 miljoen in 2040 in het scenario Hoog;
- tot 9,13 miljoen in 2040 in het scenario Laag.

In Amsterdam wordt ervan uitgegaan dat het aantal auto's in bestaande gebieden zonder nieuwe ontwikkelingen waar betaald parkeren geldt en waar inwoners een parkeervergunning kunnen aanvragen tot 2025 afneemt met het aantal vergunningen waarmee het plafond per stadsdeel conform vigerend beleid in de toekomst wordt verlaagd. Dit leidt in deze gebieden tot een reductie van in totaal 9244 auto's ten opzichte van 2019, als volgt verdeeld:

- -2157 vergunningen (auto's) in stadsdeel Centrum;
- -2460 vergunningen (auto's) in stadsdeel West;
- -3197 vergunningen (auto's) in stadsdeel Zuid;
- -1430 vergunningen (auto's) in stadsdeel Oost.

De stadsdelen Nieuw-West, Noord en Zuidoost en gebied Westpoort worden door deze maatregel niet geraakt.

Hoewel het gemiddelde autobezit per persoon in Amsterdam al jaren daalt, is het totaal aantal auto's in Amsterdam de afgelopen jaren wel gestegen als gevolg van de bevolkingsgroei die de stad heeft doorgemaakt. Ditzelfde verschijnsel zien we nu ook in de nieuwe prognoses op landelijk niveau: het totaal aantal auto's stijgt in de toekomst, maar omdat de bevolking nog veel harder groeit is er toch sprake van een afname van het gemiddeld autobezit per persoon. Dit geldt voor alle prognosejaren en scenario's.

B.4 Beleid

De belangrijkste uitgangspunten met betrekking tot beleid staan hieronder kort samengevat.

B.4.1 30 km/uur in de stad

Amsterdam werkt sinds de jaren '90 van de vorige eeuw aan verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het is een internationale trend dat een maximumsnelheid van 30 km/uur in de stad een steeds normaler instrument wordt om hieraan bij te dragen.

Op 23 december 2021 heeft de gemeenteraad de beleidsnota 'Amsterdam veilig en leefbaar – 30 km/uur in de stad' vastgesteld. Hiermee wordt 30 km/uur de standaard maximumsnelheid op wegen in de stad, tenzij er een uitzondering wordt gemaakt.

Planning is dat de maatregel in 2023 wordt geïmplementeerd. In VMA 4.0 is daarom uitgegaan van invoering van 30 km/uur op alle wegen die in de vastgestelde beleidsnota zijn aangegeven voor de prognoses vanaf 2025.

B.4.2 Agenda Autoluw

Op 23 januari 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. Deze bestaat uit 27 maatregelen om minder rijdende en stilstaande auto's in Amsterdam tot stand te brengen. De maatregelen variëren in de mate waarin zij concreet zijn uitgewerkt en in planning (Nu, Straks & Later).

Voor zover individuele maatregelen uit de Agenda Autoluw concreet zijn uitgewerkt en tevens qua detailniveau implementeerbaar als definitieve ingreep in het verkeerssysteem, zijn deze in de uitgangspunten van het VMA opgenomen. Dit zijn:

- Maatregel 15: circulatiemaatregelen Oostertoegang (eenrichtingsverkeer noordwaarts + verplicht rechtsaf vanuit Geldersekade), per 2023;
- Maatregel 16: verkeersluwe noordelijke Van Woustraat, per 2023;
- Maatregel 22: verlaging maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen per gebied, tot en met 2025.

B.4.3 Parkeertarieven

Voor het basisjaar 2019 wordt uitgegaan van de gebieden waar betaald kortparkeren gold op 31 december 2019 en de toentertijd bijbehorende tarieven. Deze informatie is door Parkeren aan V&OR uitgeleverd en gekoppeld aan de VMA-zonering.

Voor de prognosejaren 2030 en verder is geen verdere uitbreiding van het gebied waar betaald parkeren geldt voorzien.

Er wordt vanuit gegaan dat de parkeertarieven in Amsterdam in de toekomst voor inflatiecorrectie zullen worden gecorrigeerd. Andere stijgingen (of dalingen) zijn niet voorzien. Omdat het VMA met kosten in het prijspeil van het basisjaar rekent, betekent dit dat de tarieven uit 2019 ook in de toekomstjaren als modelinvoer dienen.

B.4.4 Betaald rijden

Er wordt niet uitgegaan van enige vorm van betaald rijden (kilometerheffing).

Bijlage C. **Bijlage plots**

De plots zijn separaat toegevoegd

Mobiliteitsstudie Dialogue Duivendrecht

Opdrachtgever
Titel rapport

Wenckebachweg B.V.
Mobiliteitsstudie Dialogue Duivendrecht

Kenmerk
Datum publicatie

008603.20220105.R1.03
7 oktober 2022

Projectleider Goudappel

Danny van Beusekom

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 7-10-22

Inhoudsopgave

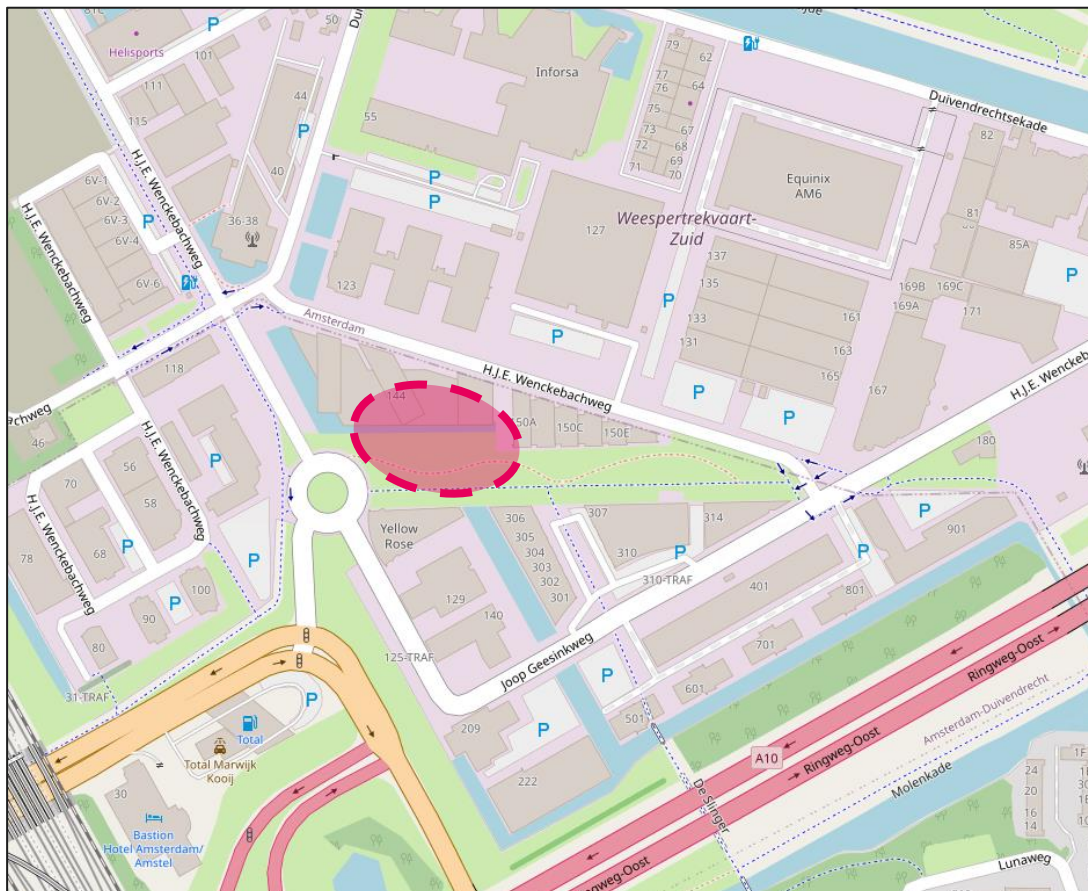
1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
2. Duurzame mobiliteit	3
3. Autoparkeernormen	7
3.1 Sociale huurappartementen	7
3.2 Middeldure huurappartementen	7
3.3 Koopappartementen	8
3.4 Zorgeenheden	8
3.5 Detailhandel en supermarkt	8
3.6 Horeca	9
3.7 Werkfuncties	10
3.8 Deelmobiliteit	10
4. Autoparkeerbehoefte	11
5. Fietsparkeerbehoefte	13
6. Conclusie	14

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Wenkebachweg B.V. is eigenaar van het pand op de H.J.E. Wenkebachweg 144 in Duivendrecht (gemeente Ouder-Amstel). Het bestaande gebouw wordt getransformeerd naar een appartementencomplex met ruimte voor commerciële voorzieningen en een zorghuisvesting voor dementerende ouderen. De locatie is gelegen binnen de ringweg A10 van Amsterdam (zie figuur 1.1). Vanwege de ligging nabij Amsterdam heeft de gemeente Ouder-Amstel een aparte leidraad voor parkeren opgesteld de Leidraad Parkeren Werkstad OverAmstel. Hierin worden lagere parkeernormen gehanteerd dan wat voor een gemeente zoals Ouder-Amstel gebruikelijk is. Tevens heeft Wenkebachweg B.V. een anterieure overeenkomst met de gemeente gesloten, die gebaseerd is op de Leidraad Parkeren Werkstad OverAmstel, met afspraken over fiets- en autoparkeren (circa 1.044 fietsparkeerplaatsen en circa 123 autoparkeerplaatsen).

Wenkebachweg B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd om een mobiliteitsonderzoek op te stellen. Naast de autoparkeerbehoefte is ook de fietsparkeerbehoefte berekend. In voorliggende rapportage worden de uitgangspunten en resultaten uit dit onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Locatie van het plangebied (bron ondergrond: Openstreetmap)

1.2 Functieprogramma

Voor het onderzoek is uitgegaan van het functieprogramma zoals weergegeven in tabel 1.1. In totaal omvat het plan 430 woningen, los van de 42 wooneenheden voor dementerende ouderen en de woning voor het zorgechtpaar. In het plan is ook een parkeergarage opgenomen met in totaal 123 parkeerplaatsen. Als gevolg van dit mobiliteitsplan kan dit minder of meer worden.

	aantal
koopappartementen	110
appartementen sociale huur	123
appartementen middelhuis (ARCF)	197
totaal aantal appartementen	430
zorgeenheden (t.b.v. individuen en ouderen echtparen)	42 (3.200 tot 3.500 m ² bvo)
commercieel programma	4.500 tot 4.800 m ² bvo
• waarvan detailhandel	300 m ² bvo
• waarvan supermarkt	maximaal 500 m ² bvo
• waarvan horeca	maximaal 750 m ² bvo
waarvan horeca I	550 m ² bvo
waarvan horeca IV	200 m ² bvo
• waarvan bedrijven categorie 1 en 2	3.250 m ² bvo

Tabel 1.1: Programma

2. Duurzame mobiliteit

Wenckebachweg B.V. heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Onderdeel daarvan is de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsconcept.

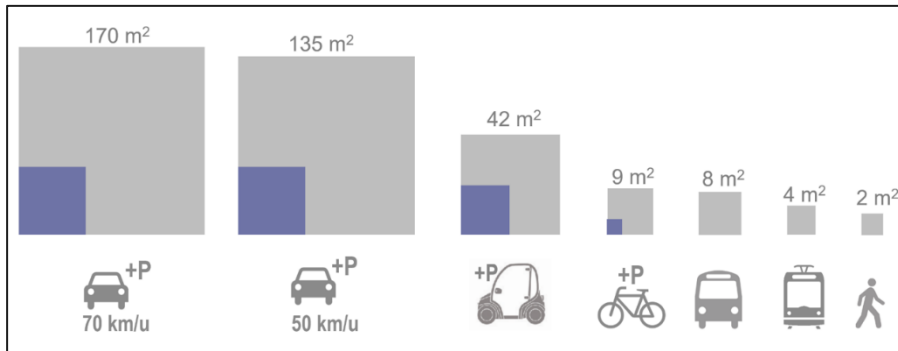
Een mobiliteitsstrategie bedient de volgende doelen:

- de mens centraal: bevorderen van sociale contacten en gezondheid;
- realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte/verblijfsgebied;
- bevorderen van duurzame mobiliteit;
- aanbieden van goede verbindingen als voorwaarde voor een gezonde economie;
- maakbaar en toekomstbestendig.



Figuur 2.1: Mobiliteitsstrategie

Verdichting van het stedelijk netwerk levert extra verkeersbewegingen op de bestaande infrastructuur op. Vanuit bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen is het wenselijk de automobilititeit in stedelijk gebied zoveel mogelijk te beperken. Uitlaatgassen en geluid zetten de leefbaarheid onder druk. Ook vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte is het gewenst kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik: auto's hebben namelijk veel meer ruimte nodig dan openbaar vervoer, fietsers en voetgangers (zie figuur 2.2). Juist in hoogstedelijk gebied is er behoefte aan openbaar groen en een prettig vormgegeven openbare ruimte. Daarom is het van belang kritisch te kijken naar autobezit en -gebruik.



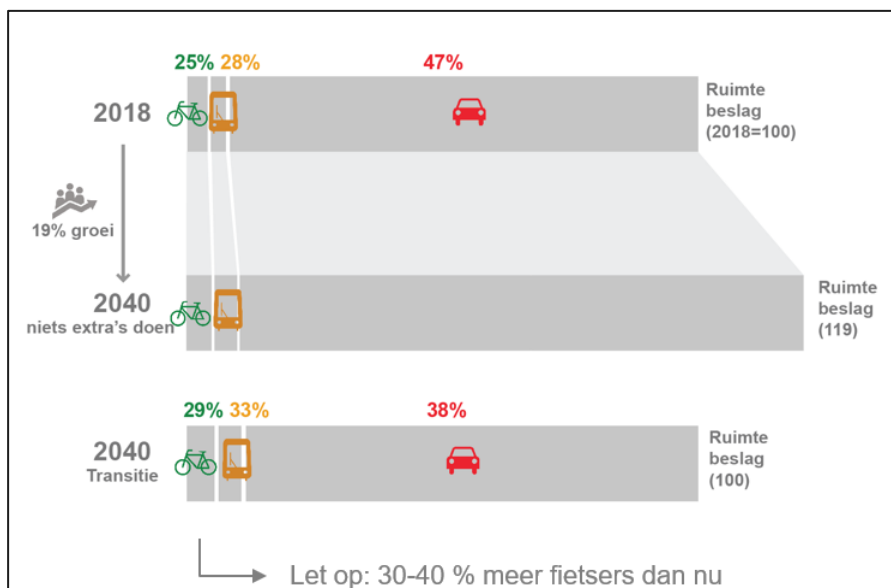
Figuur 2.2: Ruimtegebruik mobiliteit per persoon

Zonder investeringen in duurzame mobiliteit ontstaat een steeds grotere vraag naar ruimte voor auto-infrastructuur in de toekomst (zie figuur 2.3) als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de ruimte schaars is, zeker in de Randstad, wordt het steeds lastiger om daar invulling aan te geven. Ook daarom is het nodig om alternatieve mobiliteit te stimuleren (zie figuur 2.4). Met de leidraad Werkstad OverAmstel is de gemeente bezig om dit in Duivendrecht te bewerkstelligen.

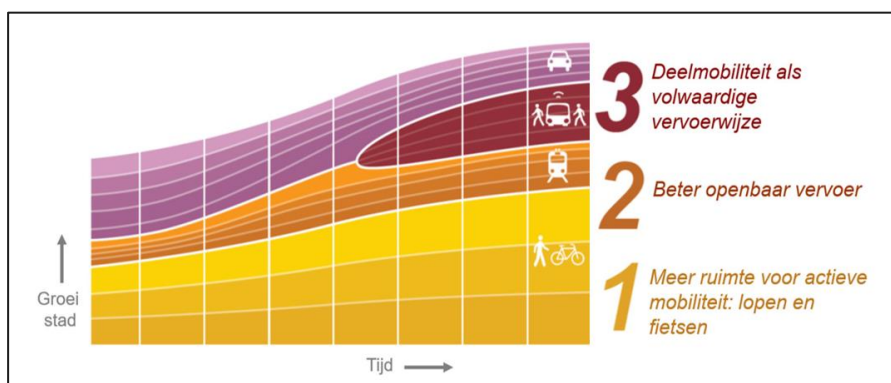
Duivendrecht ligt binnen hoogstedelijk gebied en dat is gunstig voor de toekomstige bewoners: veel winkels en voorzieningen komen namelijk op loopafstand van het plangebied en dat biedt alleen daarom al mogelijkheden voor het bevorderen van een actieve mobiliteit. Dat is gezond en goed voor de leefbaarheid van bestaande en nieuwe inwoners.

Daarnaast is er sprake van een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer: de metrohalte Spaklerweg met frequente verbindingen ligt op loopafstand van de projectlocatie (circa 850 meter/10 minuten lopen). Ook de metrohaltes Van der Madeweg en Overamstel zijn relatief dichtbij gelegen. Vanuit deze 3 metrohaltes worden 3 metrolijnen van Amsterdam bedient waardoor er frequente verbindingen zijn naar meerdere uithoeken van de hoofdstad. Met de fiets wordt de bereikbare afstand nog groter en kan bijvoorbeeld NS-station Duivendrecht waar ook geregeld Intercity's stoppen bereikt worden. Van hieruit zijn goede verbindingen mogelijk naar de rest van Nederland.

Uit onderzoek blijkt mensen railverbindingen aantrekkelijker vinden dan een busverbinding. Met de nabijheid van de metrolijnen is een reële kans dat bewoners en bezoekers de auto laten staan en het openbaar vervoer kiezen. Wenkebachweg B.V. wil dit ook stimuleren.



Figuur 2.3: Prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit



Figuur 2.4: Mobiliteitstransitie nodig om bereikbaarheids-, leefbaarheids- en gezondheidsdoelen te bereiken

Er zijn volop duurzame mobiliteitskansen voor het project Dialogue:

- 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 fiets- en 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.

3. Autoparkeernormen

3.1 Sociale huurappartementen

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 per appartement.

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 onderzoek¹ blijkt dat een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per appartement in stedelijke gebieden ruim voldoende is.

3.2 Middeldure huurappartementen

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.

¹ 'Parkeercijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende', M. Tiesinga, J. Quee en S. Stienstra, Bijdrage aan het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, 25 en 26 november 2021.

3.3 Koopappartementen

De Leidraad mobiliteitsplan deelontwikkelingen Werkstad OverAmstel (d.d. 26 november 2020) gaat uit van een maximale parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per woning. In deze studie wordt 0,25 tot 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.

3.4 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 parkeerkcijfer voor een 'verpleeg- en verzorgingstehuis' uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Binnen de bandbreedte wordt gekozen voor het minimale parkeerkcijfer, 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.

3.5 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 micromarket worden gerealiseerd, waar geen grote boodschappen gedaan worden. Dit zijn basisvoorzieningen voor de bewoners, maar zijn geen concurrentie met de kernwinkelgebieden in de gemeente Ouder-Amstel. 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 parkeerkcijfer uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren':

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

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'.

De parkeernorm voor bezoekers is:

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

De parkeernorm voor de supermarkt is hoog, omdat er sprake zal zijn van een mandjessupermarkt (grab and go). Er is daarmee gerekend met een 'worst case' situatie.

3.6 Horeca

De horeca heeft een volgende invulling:

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

In de horeca is categorie I en IV een optie (dit is een lunchroom, een concept als Stach (grab and go, maar ook ter plaatse koffie drinken). 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 lunchroom 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 parkeerkencijfer uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren': café/bar/cafetaria (horeca I) en restaurant (horeca IV). Deze rekenwijze is ook gehanteerd voor het nabijgelegen Bajeskwartier.

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'.

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 I;
- 1 parkeerplaats voor horeca IV.

De parkeernorm voor horeca (bezoekers) is:

- horeca I: 1,8 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- horeca IV: 3,6 parkeerplaats per 100 m² bvo.

3.7 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.

3.8 Deelmobiliteit

Er is een wens om deelmobiliteit aan te bieden aan de bewoners van het appartementencomplex. De gemeente Ouder-Amstel heeft in het beleid niets opgenomen over het aanbieden van deelmobiliteit en welke voorwaarden hieraan zijn verbonden. Wegens de ligging nabij Amsterdam en het stedelijke karakter van het gebied wordt daarom het Amsterdamse parkeerbeleid² aangehouden. Hierin staat dat de maximale reductie op de parkeerbehoefte van het bewonersdeel van de parkeernorm 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. In bijlage 1 is een verdere uitwerking toegelicht over de kansen voor duurzame mobiliteit in dit gebied.

² Nota Parkeernormen Auto, gemeente Amsterdam, vastgesteld op 8 juni 2017

4. Autoparkeerbehoefte

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend door het programma te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Het resultaat van de berekening is het aantal benodigde parkeerplaatsen, oftewel de ongewogen parkeerbehoefte (zie tabel 4.1).

	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

Tabel 4.1: Ongewogen parkeerbehoefte

Het project gaat uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Geen enkele doelgroep komt in aanmerking voor een parkeerplaats in eigendom. 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' (zie tabel 4.2).

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 zorgseenheden	100%	100%	50%	50%	25%	75%	50%	100%
bezoekers zorgseenheden	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%

Tabel 4.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

In tabel 4.3 is de parkeerbehoefte weergegeven per moment van de week. Het maatgevende moment is de zaterdagavond met een maximale parkeerbehoefte van 122 parkeerplaatsen.

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 middelhuis (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
zorgseenheden werknemers	3,0	3,0	1,5	1,5	0,8	2,3	1,5	3,0
zorgseenheden 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

Tabel 4.3: Parkeerbehoefte per moment van de week

5. Fietsparkeerbehoefte

Naast het autoparkeren is ook de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen berekend. Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen is berekend aan de hand van CROW-fietsparkeerkcijfers (uit publicatie 'Leidraad Fietsparkeren') voor niet-woonfuncties en de Bouwbrief van de gemeente Amsterdam voor woonfuncties. Conform de leidraad Werkstad OverAmstel zijn de fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties met 20% opgehoogd, om te voldoen aan de ambitie om mobiliteit te verduurzamen. De gehanteerde fietsparkeernormen inclusief een ophoging van 20% zijn weergegeven.

functie	fietsparkeernorm	per
woning < 50 m ²	1 ³	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

Tabel 5.1: Gehanteerde fietsparkeernormen

In tabel 5.2 is de fietsparkeerbehoefte weergegeven. In totaal zijn er 983 fietsparkeerplaatsen benodigd. Het uitgangspunt in de berekening is dat alle fietsparkeerplaatsen voor een ieder bereikbaar zijn.

	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	2,9	5,8	3,9	7,8	0,0	9,7	3,9	9,7
supermarkt	5,2	10,4	7,0	13,9	0,0	17,4	7,0	17,4
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

Tabel 5.2: Fietsparkeerbehoefte per moment van de week

³ Bij de woningen < 50 m² en tussen 50 – 70 m² kan er 1 fiets in de berging worden geparkeerd.

6. Conclusie

Goudappel B.V. is gevraagd om een parkeeronderbouwing te schrijven voor het project Dialogue aan de H.J.E. Wenckebachweg in Duivendrecht. Middels de leidraad Werkstad OverAmstel van de gemeente Ouder-Amstel is de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen bepaald.

Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De autoparkeerbehoefte bedraagt 122 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.
- De fietsparkeerbehoefte bedraagt 983 parkeerplaatsen op het maatgevende moment.
- De parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgelost.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Woningbouwontwikkeling op het Amstel Business Park te Amsterdam

Haalbaarheidsonderzoek omgevingsaspecten



Woningbouwontwikkeling op het Amstel Business Park te Amsterdam

Haalbaarheidsonderzoek omgevingsaspecten

opdrachtgever Wenckebachweg BV
rapportnummer O 15985-1-RA-003
datum 8 september 2022
referentie KvdN/IKa//O 15985-1-RA-003
opsteller MSc I.H. Kalverboer
verantwoordelijke ir. K.V. van der Nat
 +31 85 8228758
 i.kalverboer@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2008

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

Inhoudsopgave

1	Inleiding en samenvatting	4
2	Plangebied en de nabije omgeving	6
3	Bedrijven en milieuzonering	10
4	Industrielawaai	15
5	Luchtverkeer	17
6	Overige aspecten	20
7	Conclusie	22

1 Inleiding en samenvatting

Wenckebachweg BV is voornemens ter plaatse van een perceel aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 woningbouw te realiseren. Op dit moment is aldaar nog sprake van kantoorbebouwing. De ontwikkeling bestaat uit twee woontorens met een hoogte van circa 50 en 75 meter. Naast woningen wordt ook voorzien in maatschappelijke en commerciële functies.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Duivendrecht', dat op 13 augustus 2013 is vastgesteld door gemeente Ouder-Amstel. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Hierbij dient aangetoond te worden dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

In voorliggende rapportage wordt inzicht gegeven in de haalbaarheid en eventuele randvoorwaarden die omgevingsaspecten dicteren aan de ontwikkeling. Het perceel is gelegen in een zeer stedelijke en industriële omgeving waar diverse omgevingsaspecten een rol spelen. Met name wegverkeerslawaaï zal een bepalende rol spelen voor de beoogde ontwikkeling vanwege de relatief korte afstand tot de rijksweg A10. Dit aspect is, net zoals externe veiligheid en windhinder, door Peutz in een separate rapportage onderzocht¹. Overige aspecten die tevens van belang zijn, zijn industrielawaai, bezonning, bedrijven en milieuzonering en luchtverkeer.

Hierna worden de belangrijkste bevindingen uit voorliggende rapportage samengevat weergegeven:

– Bedrijven en milieuzonering

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. De beoogde ontwikkeling is gelegen op relatief korte afstand van diverse bedrijven. Voor een aantal bedrijven geldt dat, de planologische mogelijkheden, naar verwachting worden beperkt. In het kader van de te doorlopen planologische procedure is afstemming met de gemeenten en eventueel de bedrijven noodzakelijk.

– Industrielawaai

De beoogde ontwikkeling is niet (meer) gelegen in de geluidzone van het geluidgezoneerd industrieterrein 'Amstel Business Park'. Hiermee vormt dit aspect geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

– Luchtverkeer

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 m, die geldt in verband met de radarwerking, overschrijdt dient er

¹ Dit betreft de volgende rapportages van Peutz: 'Woningbouw H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam: Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï' (2022), 'Woningbouw H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam: Onderzoek naar externe veiligheid' (2022) en 'Woningbouw H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam: Windklimaatonderzoek met behulp van CFD' (2021).

een advies te worden gevraagd aan de Luchtverkeersleiding Nederland om zodoende te bepalen of de beoogde ontwikkeling niet leidt tot de verstoring van radarapparatuur.

– Overige aspecten

Aangezien sprake is van hoogbouw zijn de aspecten bezonning en windklimaat van belang in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De beoogde bebouwing moet immers niet leiden tot hinder in de omgeving. Door Peutz is hiertoe in een separate rapportage nader ingegaan op het aspect windhinder, daar windhinderonderzoek gezien de bouwhoogte als noodzakelijk wordt geacht. Naar verwachting vormt het aspect bezonning geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling, daar slechts een beperkt aantal woningen, op enige afstand van het plangebied, binnen het invloedsgebied van de beoogde hoogbouw zijn gelegen.

2 Plangebied en de nabije omgeving

2.1 Het plangebied

De beoogde ontwikkeling is gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam, in de gemeente Ouder-Amstel. Het plangebied is op het Amstel Business Park gelegen, waar voornamelijk bedrijfsbebouwing is gesitueerd. De bouwhoogte rondom het plangebied is doorgaans één tot vier lagen.

f2.1 Ligging plangebied (Bron luchtfoto: Google Earth)



Het centrum van Duivendrecht is op korte afstand ten zuidoosten van het plangebied gelegen. Op circa 260 meter ten zuiden van het plangebied is de rijksweg A10 gelegen.

De omgeving van het plangebied is in ontwikkeling. De Weespertrekvaartbuurt, die zich direct ten noorden van het plangebied bevindt, is bijvoorbeeld aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw om in te spelen op de urgente woningbehoefte van Amsterdam. Het voornemen is om dit gebied te transformeren tot een hoogstedelijk woon- en werkmilieu. De beoogde ontwikkeling sluit goed aan op dit toekomstige gemengde woon- en werkgebied.

2.2 Huidige situatie

In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied een kantoorgebouw aanwezig, dat in gebruik was door de Hogeschool van Amsterdam. Dit gebouw kent een totale oppervlakte van circa 15.000 m² v.v.o. In figuur 2.2 wordt de huidige situatie ter plaatse van het plangebied weergegeven.

f2.2 Huidige situatie H.J.E. Wenckebachweg 144-148 (bron: Google Earth)



2.3 Beoogde ontwikkeling

Het voornemen bestaat om woningbouw te realiseren. Voorzien wordt in twee woontorens met een hoogte van circa 50 en 70² meter.

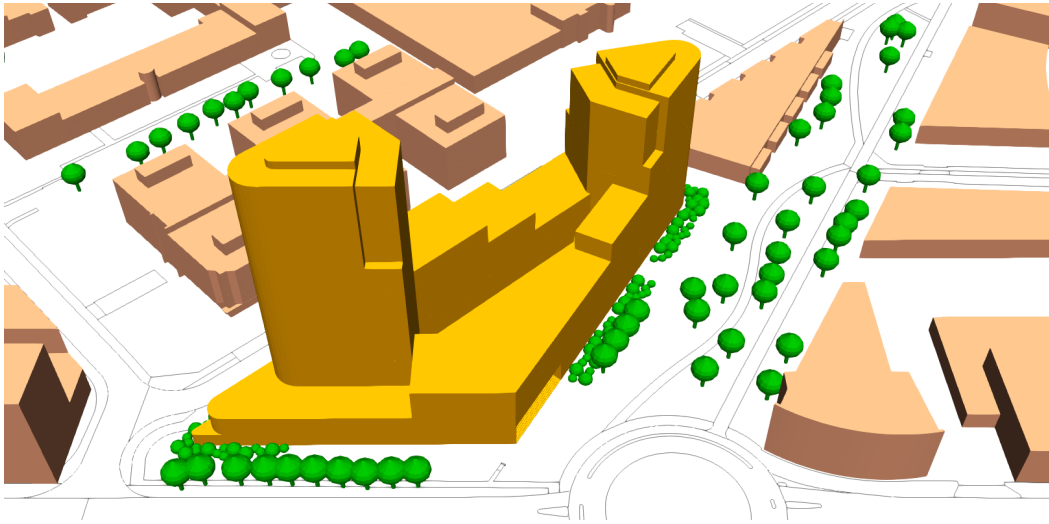
In totaal zal worden voorzien in circa 430 reguliere woningen, en maximaal 8.000 m² bvo aan voorzieningen. Hierbij is sprake van 3.200 tot 3.500 m² aan maatschappelijke functies, en 4.500 tot 4.800 m² aan commerciële functies. De commerciële functies omvatten mogelijk detailhandel (max. 800 m² waarvan max. 500 m² voor een supermarkt), horeca (max. 750 m²), bedrijvigheid, kantoren, commerciële dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening. Onder deze maatschappelijke functies wordt het Gastenhuis inbegrepen. Het Gastenhuis voorziet in circa 42 zorgwoningen voor mensen met dementie. Deze woningen bevinden zich met name in het zuidoostelijke deel van de bebouwing.

Onder de beoogde bebouwing zal een parkeergarage worden gerealiseerd. Daarnaast zal de ontwikkeling een gemeenschappelijke binnentuin kennen.

In figuur 2.3 wordt een 3D-impresie gegeven van de beoogde ontwikkeling.

2 Dit betreft de bouwhoogte exclusief mogelijke installaties op het dak.

f2.3 Impressie 3d-model beoogde ontwikkeling



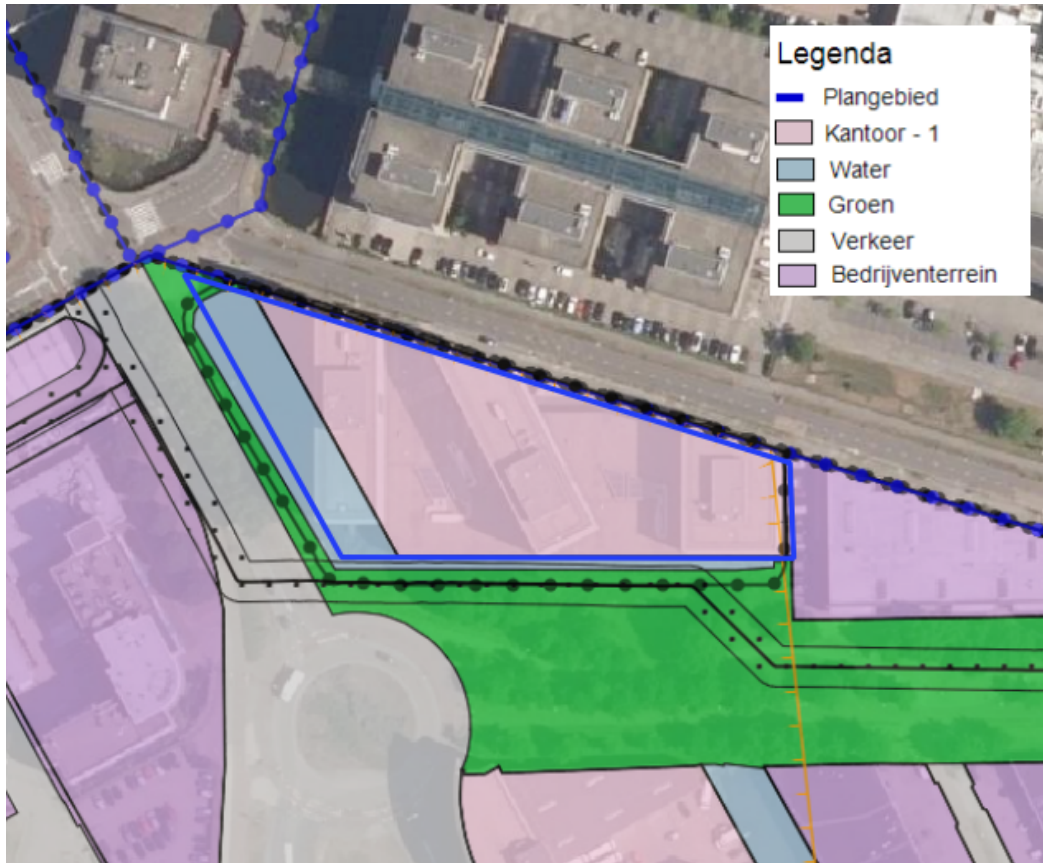
2.4 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Duivendrecht', dat op 28 augustus 2013 is vastgesteld door gemeente Ouder-Amstel.

De gronden ter plaatse van het plangebied kennen voor het overgrote deel de bestemming 'Kantoor-1'. Deze gronden zijn bestemd voor kantoren, een bedrijf en/of het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten die vermeld staan in de categorieën 1 t/m 3 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten (zoals opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan), showrooms en verkoop aan particulieren van auto's, boten en caravans. Ook zijn daarbij behorende tuinen, erven en terreinen, wegen en paden, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, portiersloges en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Conform het bestemmingsplan kent het plangebied bovendien de aanduiding 'onderwijs'. Deze gronden zijn dus tevens bestemd voor onderwijsvoorzieningen. Het vigerende bestemmingsplan voorziet ter plaatse van het plangebied aldus niet in woonfuncties.

Een deel van de gronden kent bovendien de bestemming 'Water' of 'Groen'. Deze gronden zijn in hoofdzaak bestemd voor respectievelijk water- en groenvoorzieningen.

f2.4 Uitsnede vigerend bestemmingsplan



Ter plaatse van het bouwvlak binnen het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 30 meter. Bovendien kennen de gronden ter plaatse van het plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie'. Binnen de als 'Geluidzone - Industrie' aangegeven gronden 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 verleende hogere grenswaarde. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

Resumerend kan gesteld worden dat de beoogde bebouwing niet past binnen de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt. Ook past woningbouw niet binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan. Hieruit volgt dat – om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken – er een planologische procedure doorlopen moet worden. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan worden aangevraagd of een nieuw (postzegel)bestemmingsplan opgesteld moeten worden.

3 Bedrijven en milieuzonering

3.1 Algemeen

In de omgeving van het plangebied is sprake van de aanwezigheid van een aantal bedrijven. De beoogde woningen worden voor een deel van de bedrijven de meest nabijgelegen woningen. Conform het vigerende bestemmingsplan zijn op het terrein direct naast de beoogde ontwikkeling bedrijven tot en met milieucategorie 3 toegestaan, voor zover benoemd in de bij het bestemmingsplan horende Lijst van bedrijfsactiviteiten. In dit hoofdstuk wordt, op basis van de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering, inzichtelijk gemaakt welke richtafstanden aangehouden dienen te worden tot de te realiseren woningbouw.

3.2 Toetsingskader

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009) worden de bedrijfsactiviteiten van bedrijven ingedeeld in bepaalde milieucategorieën. Deze handreiking beveelt per standaard bedrijfstype een afstand aan tot woningen of andere 'gevoelige' functies. De afstand hangt onder meer af van de aard van de omgeving: een rustige woonwijk verdient een hoger beschermingsniveau dan een gebied waar al enige hinder kan optreden ten gevolge van bedrijven of infrastructuur (gemengd gebied).

Indicatieve richtafstanden (voor de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar) voor woningen in de twee te onderscheiden "omgevingen" bij verschillende bedrijfstypes (ingedeeld in milieucategorieën) zijn weergegeven in tabel 3.1.

t3.1 *Indicatieve afstand in meters tot omgevingstype (bron: VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering")*

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

Volgens de VNG-publicatie is de definitie van het omgevingstype gemengd gebied als volgt: 'Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven'. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Het plangebied behoort tot dit omgevingstype.

De in tabel 3.1 weergegeven afstanden betreffen de afstanden tussen de perceelgrens van de activiteiten (niet de bebouwingsgrens) en de gevel van woningen. De afstanden zijn volgens de VNG-publicatie algemene richtafstanden en geen harde afstandseisen. Gemotiveerd afwijken van deze afstanden is mogelijk, zo volgt ook uit jurisprudentie.

3.3 **Beoordeling**

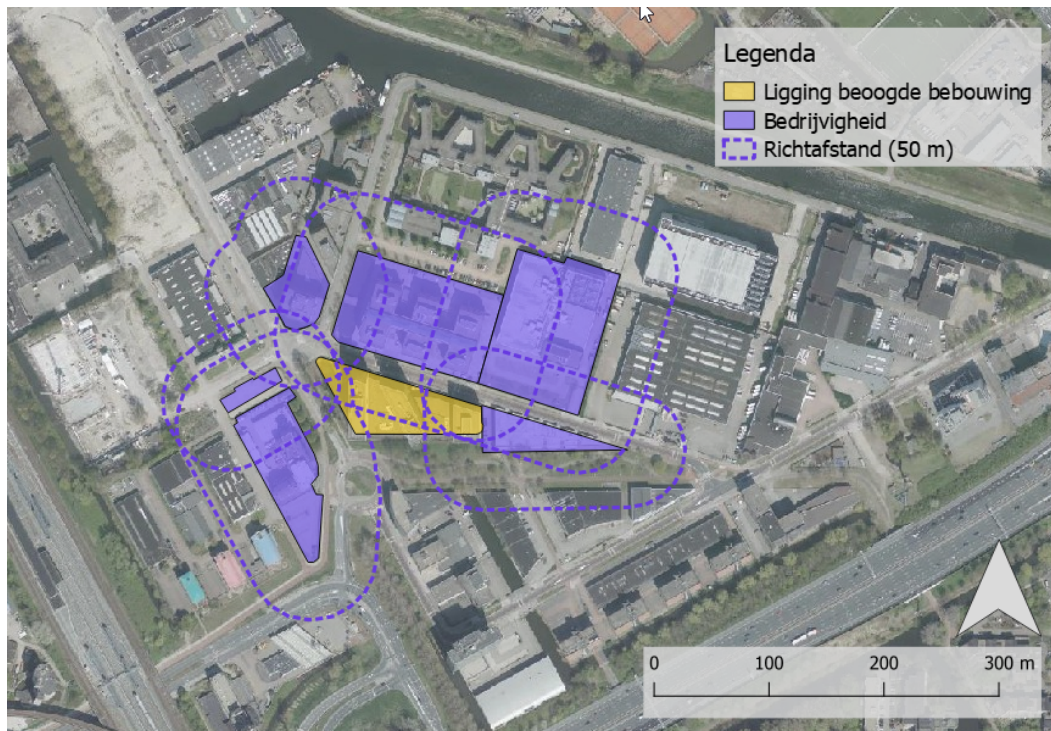
In de omgeving van de te realiseren woningen zijn alle bedrijfsactiviteiten geïnventariseerd. Aan de hand van deze inventarisatie kan worden beoordeeld of wordt voldaan aan de geldende richtafstanden. De inpasbaarheid van woningen in de omgeving is hierbij zowel beoordeeld op basis van de maximaal planologische mogelijkheden conform het bestemmingsplan, als op basis van de feitelijke situatie.

Maximaal planologische mogelijkheden

Rondom het plangebied zijn meerdere bedrijven en kantoren gelegen. Conform het vigerende 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 50 meter. In voorliggende situatie is duidelijk sprake van een gemengd gebied, aangezien er zich veel bedrijvigheid in de omgeving van het plangebied bevindt. Bovendien is het plangebied nabij de rijksweg A10 gelegen, waardoor de beoogde woningen nabij hoofdinfrastructuur zijn gelegen. Voor een aantal bedrijfspcelen wordt niet voldaan aan deze richtafstand van 50 meter tot de gevels van de beoogde woningen. In figuur 3.1 wordt weergegeven waar

de richtafstand wordt overschreden uitgaande van de maximaal planologische invulling. Op basis van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan zijn de beoogde woningen in relatie tot de omliggende bedrijfsactiviteiten vooralsnog niet inpasbaar binnen de omgeving.

f3.1 Richtafstanden bedrijfsactiviteiten voor de maximale planologische invulling



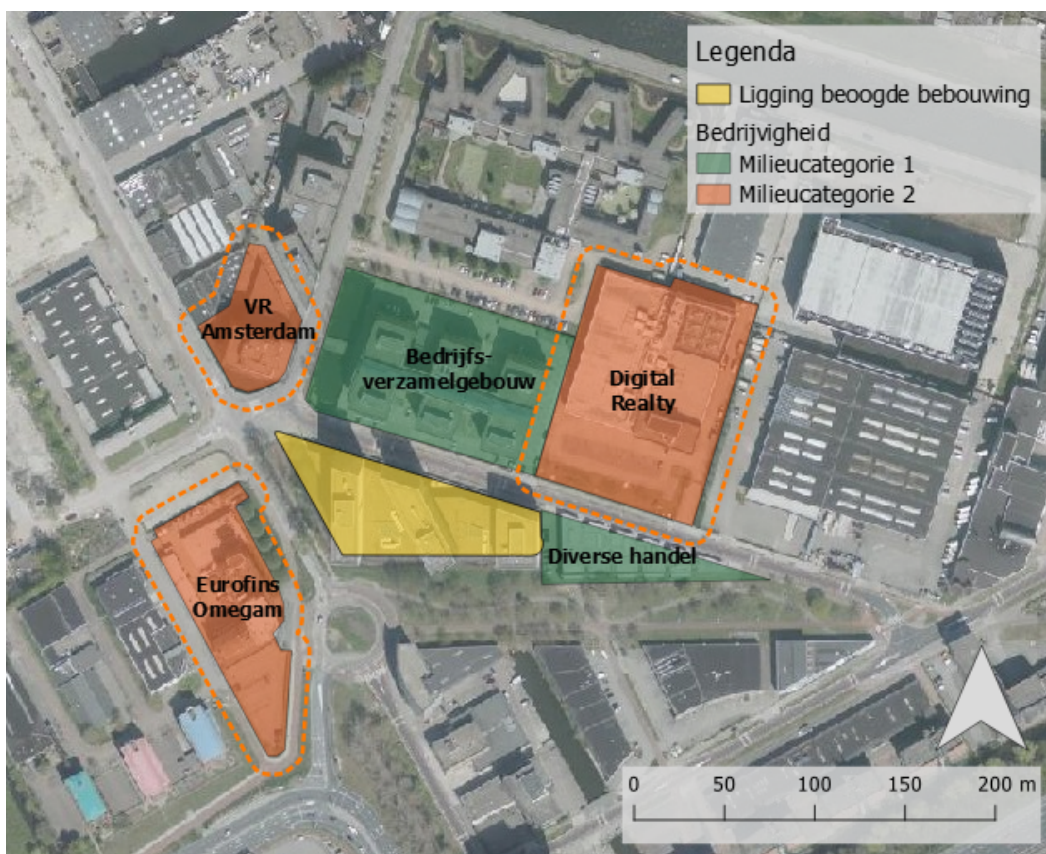
Feitelijke situatie

In de huidige situatie is echter, voor zover uit de door ons bureau uitgevoerde beoordeling naar voren is gekomen, geen sprake van bedrijfsactiviteiten behorende tot milieucategorie 3.2 ter plaatse van de in figuur 3.1 weergegeven percelen. In figuur 3.2 is de huidige situatie weergegeven, waarbij eveneens de richtafstanden voor deze activiteiten worden weergegeven.

Ten oosten van het 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 (chemische/biochemische) laboratorium Eurofins Omegam en het amusementencentrum VR Amsterdam. De bedrijfsactiviteiten van deze bedrijven kennen een richtafstand van 10 meter ten opzichte van de gevels van woningen. Uit figuur 3.2 volgt dat voor de beoogde woningen aan deze richtafstand wordt voldaan.

f3.2 Richtafstanden bedrijfsactiviteiten huidige situatie



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.

Uit het voorgaande volgt dat aan de richtafstanden tot de gevels van de beoogde woningen wordt voldaan. Geconcludeerd kan worden dat de realisatie van woningen geen belemmering zal opleveren voor de huidige bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven en zal alsmede naar verwachting sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen.

3.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling bevindt zich in de huidige situatie op een passende afstand ten opzichte van de nabijgelegen bedrijven. De belangen van de huidige bedrijven zullen naar verwachting niet geschaad worden, en tevens zal sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen. Hierbij dient echter opgemerkt te worden dat het vigerende 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 wijzigen 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. Dit aspect dient derhalve nader afgestemd te worden met de gemeente en/of de omliggende bedrijven.

4 Industrielawaai

4.1 Algemeen

De beoogde ontwikkeling bevindt zich nabij het geluidgezoneerde industrieterrein Amstel Business Park. Het aspect Industrielawaai vergt daarom een nadere beschouwing.

4.2 Wettelijk kader

Het industrieterrein Amstel Business Park is een gezoneerd industrieterrein. Op gezoneerde industrieterreinen is de Wet geluidhinder van toepassing.

In de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder worden grenzen gesteld aan de geluidbelasting vanwege een industrieterrein bij woningen, andere geluidgevoelige bestemmingen en geluidgevoelige terreinen binnen de zone van het industrieterrein.

De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege het industrieterrein ter plaatse van woningen binnen een vast te stellen zone is in eerste aanleg 50 dB(A). Voor nieuwbouw in de geluidzone van een industrieterrein geldt conform de Wet geluidhinder dat de hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege Industrielawaai ter plaatse van de gevels van nieuwbouwwoningen 50 dB (A) mag bedragen.

4.3 Beoordeling

In figuur 4.1 wordt de ligging van het plangebied ten opzichte van het gezoneerde industrieterrein, en diens geluidzone, weergegeven.

f4.1 Ligging industrieterrein, en diens geluidzone, ten opzichte van plangebied



In het verleden was het plangebied in de geluidzone van het gezoneerd industrieterrein Amstel Business Park gelegen. De omgeving van het plangebied is in ontwikkeling. Om de ontwikkelingen, zoals de transformatie van de Weespertrekvaartbuurt, hier mogelijk te maken is de geluidzone verkleind. Uit figuur 4.1 volgt echter dat de beoogde ontwikkeling thans niet meer in de geluidzone van dit industrieterrein is gesitueerd. Hiermee is het niet nodig om te beoordelen of de nieuwe woningen, wat dit industrieterrein betreft, voldoen aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet geluidhinder.

4.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is niet gelegen in de geluidzone van een geluidgezoneerd industrieterrein. Hiermee vormt dit aspect geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

5 Luchtverkeer

5.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen binnen het beperkingengebied van luchthaven Schiphol. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de beperkingen ten gevolge van het vliegverkeer van Schiphol ter plaatse van het plangebied en worden de relevante randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling inzichtelijk gemaakt.

5.2 Wettelijk kader

Het wettelijke 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.

In deze bijlagen wordt aangegeven waar welke beperkingen gelden. Per zone gelden andere beperkingen. De beoogde ontwikkeling is binnen het beperkingengebied van Schiphol gelegen, conform bijlage 2 van het LIB. De beperkingen kunnen te maken hebben met geluidhinder, externe veiligheid of vliegveiligheid (vanwege de hoogte of vogelaantrekkende werking). In het kader van de beoogde ontwikkeling is bijlage 4 (maatgevende kaart toetshoogtes) van het 'Luchthavenindelingsbesluit Schiphol' relevant. Er gelden ter plaatse van het plangebied beperkingen ten aanzien van de bouwhoogte.

5.3 Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied gelden beperkingen ten aanzien van de maximale hoogte in verband met de werking van radarapparatuur, zie figuur 5.1. In het LIB zijn maximale hoogtes opgenomen voor de bescherming van de correcte werking van de luchtverkeersapparatuur waaronder voor de radar. Obstakels, zowel vast (bijvoorbeeld gebouwen, windturbines, bomen e.d.) als mobiel (bijvoorbeeld bouwkransen, heistellingen e.d.) kunnen de signalen en daarmee de correcte werking van de apparatuur verstoren. De mate van verstoring is sterk afhankelijk van de hoogte, de vorm en de plaats van eventuele obstakels. Uit figuur 5.1 volgt dat voor de beoogde ontwikkeling een maximale hoogte van 61-62 meter ten opzichte van NAP geldt. De maximale hoogte zal middels de beoogde ontwikkeling worden overschreden.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), die diverse communicatie-, navigatie- en surveillance- (CNS) apparatuur op en rondom Schiphol beheert, toetst op verzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of een object die de maximale hoogte overschrijdt leidt tot verstoring van de radarapparatuur en brengt hierover advies uit aan de ILT die de aanvraag beoordeelt. Doorsnijding van een radartoetsvlak is toegestaan, mits

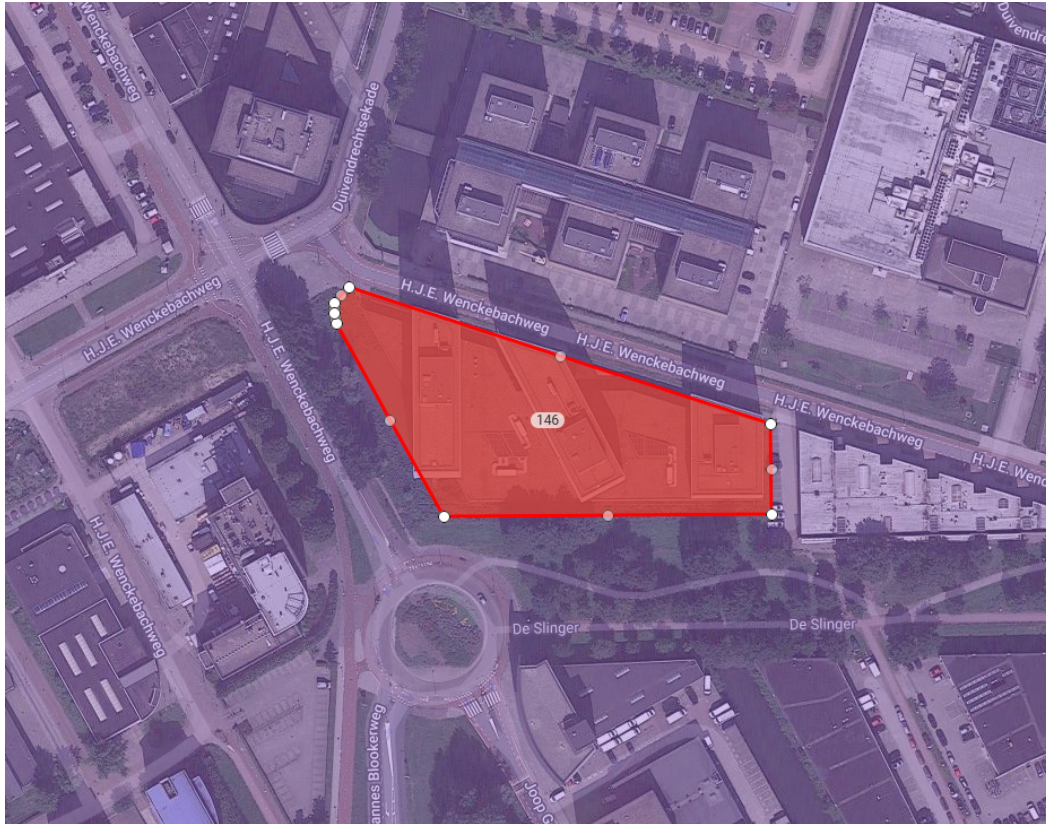
uit een advies van de ILT blijkt dat, met het oog op veilig luchtverkeer, het object geen belemmering vormt voor het correct functioneren van de radarapparatuur. Projecten moeten al een redelijke mate van (detail)uitwerking kennen voordat ze getoetst kunnen worden.

f5.1 Maximale hoogte in verband met radarapparatuur (hoogte ten opzichte van NAP)



De beoogde ontwikkeling is bovendien gelegen binnen een gebied waar beperkingen ten aanzien van de bouwhoogte gelden, conform bijlage 2 van het Luchthavenindingsbesluit Schiphol (LIB), zie figuur 5.2. Hier zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden. Uit figuur 5.2 volgt dat ter plaatse van de beoogde ontwikkeling in eerste aanleg een maximale bouwhoogte van 146 meter ten opzichte van het NAP geldt. In afwijking hiervan kan een object dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde worden toegestaan indien hier een verklaring van geen bezwaar voor wordt gegeven. Aangezien de beoogde ontwikkeling de maximale bouwhoogte van 146 meter niet overschrijdt is dit niet aan de orde.

f5.2 Ligging plangebied maatgevende toetshoogte (hoogte ten opzichte van 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.

5.3.1 Conclusie

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, die geldt in verband met de radarwerking, overschrijdt dient het bouwplan getoetst te worden door de Luchtverkeersleiding Nederland om zodoende te bepalen of de beoogde ontwikkeling niet leidt tot de versterking van radarapparatuur.

Uit het Luchthavenindelingsbesluit volgt tevens dat er beperkingen gelden ten aanzien van de bouwhoogte. Ter plaatse van het plangebied geldt een maximale hoogte van 146 meter ten opzichte van NAP. Deze hoogte zal middels de beoogde ontwikkeling niet worden overschreden.

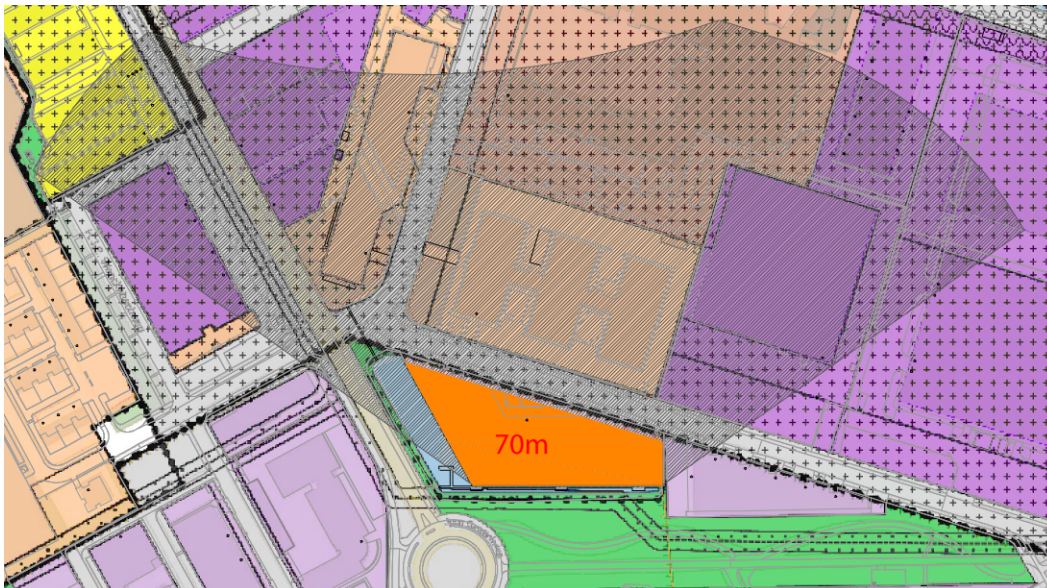
6 Overige aspecten

Gemeente Ouder-Amstel kent ten aanzien van bezonning en het windklimaat geen specifiek beleid. Aangezien sprake is van hoogbouw zijn deze aspecten echter wel van belang in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De beoogde bebouwing moet immers niet leiden tot hinder in de omgeving. Door Peutz is hiertoe in een separate rapportage nader ingegaan op het aspect windhinder, daar windhinderonderzoek gezien de bouwhoogte als noodzakelijk wordt geacht. In voorliggend hoofdstuk wordt daarom enkel nader ingegaan op het aspect bezonning.

Bezonning

Op dit moment bestaat er geen wetgeving ten aanzien van bezonning en beschaduwing. 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. Op basis van het potentiële schaduwgebied van de geplande hoogbouw op toetsingsdatum 19 februari is het invloedsgebied zichtbaar gemaakt in figuur 6.1. Buiten dit gebied is in de voornoemde periode geen sprake meer van schaduwwerking Dit betreft een globale beoordeling van de situatie en geen volledig bezonningsonderzoek.

f6.1 Invloedsgebied op 19 februari uitgaande van een gebouw van 70 meter hoog



Hierbij is uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 70 meter voor het gehele plangebied. Dit betreft de bouwhoogte exclusief mogelijke installaties op het dak. In werkelijkheid zal de bouwhoogte daarom zeer plaatselijk iets hoger zijn, te weten circa 75 meter. Het overgrote deel van het plangebied zal echter een lagere bouwhoogte kennen. Uit deze figuur volgt dat slechts een beperkt aantal woningen in het invloedsgebied is gelegen. Deze woningen bevinden zich bovendien niet op zeer korte afstand van het

plangebied, waarmee dit aspect naar verwachting geen voor belemmering zal vormen voor de beoogde ontwikkeling.

Op basis van deze kwalitatieve beoordeling kan worden geconcludeerd dat 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.

7 Conclusie

Wenckebachweg BV is voornemens ter plaatse van een perceel aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 woningbouw te realiseren. De ontwikkeling bestaat uit twee woontorens, waarvan één woontoren met een maximale hoogte van circa 70 meter. Naast woningen wordt ook voorzien in maatschappelijke en commerciële functies.

Met voorliggende rapportage is inzicht gegeven in de rol die omgevingsaspecten spelen bij de beoogde ontwikkeling. Opgemerkt wordt dat met name wegverkeerslawaai, vanwege de relatief korte afstand tot de rijksweg A10, een bepalende rol zal spelen voor de beoogde ontwikkeling. Dit aspect is, net zoals externe veiligheid en windhinder, in een separate rapportage onderzocht.

Hierna worden de belangrijkste bevindingen uit voorliggende rapportage samengevat weergegeven:

– Bedrijven en milieuzonering

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. De beoogde ontwikkeling is gelegen op relatief korte afstand van diverse bedrijven. Voor een aantal bedrijven geldt dat, de planologische mogelijkheden, naar verwachting worden beperkt. In het kader van de te doorlopen planologische procedure is afstemming met de gemeenten en eventueel de bedrijven noodzakelijk.

– Industrielawaai

De beoogde ontwikkeling is niet (meer) gelegen in de geluidzone van het geluidgezoneerd industrieterrein 'Amstel Business Park'. Hiermee vormt dit aspect geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

– Luchtverkeer

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 m, die geldt in verband met de radarwerking, overschrijdt dient er een advies te worden gevraagd aan de Luchtverkeersleiding Nederland om zodoende te bepalen of de beoogde ontwikkeling niet leidt tot de verstoring van radarapparatuur.

– Overige aspecten

Aangezien sprake is van hoogbouw zijn de aspecten bezonning en windklimaat van belang in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De beoogde bebouwing moet immers niet leiden tot hinder in de omgeving. Door Peutz is hiertoe in een separate rapportage nader ingegaan op het aspect windhinder, daar windhinderonderzoek gezien de bouwhoogte als noodzakelijk wordt geacht. Naar verwachting vormt het aspect bezonning geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling, daar slechts een beperkt aantal woningen, op enige afstand van het plangebied, binnen het invloedsgebied van de beoogde hoogbouw zijn gelegen.


Zoetermeer,

Intended for
APF International

Document type
Report (draft)

Date
10 July 2017

Project Number
NL12-870

KEY FINDINGS

PHASE I

ENVIRONMENTAL

REVIEW,

H.J.E. Wenckenbachweg

144-148, Amsterdam,

the Netherlands

KEY FINDINGS
H.J.E. WENCKENBACHWEG 144-148, AMSTERDAM,
THE NETHERLANDS

Project No. **NL12-870**
Issue No. **01**
Date **10/07/2017**
Made by **MS**
Checked by **JH**
Approved by **MW**

Checked/Approved by: MW

This report has been prepared by Ramboll Environ with all reasonable skill, care and diligence, and taking account of the Services and the Terms agreed between Ramboll Environ and the Client. This report is confidential to the Client, and Ramboll Environ accepts no responsibility whatsoever to third parties to whom this report, or any part thereof, is made known, unless formally agreed by Ramboll Environ beforehand. Any such party relies upon the report at their own risk. Ramboll Environ disclaims any responsibility to the Client and others in respect of any matters outside the agreed scope of the Services.

Version Control Log

Revision	Date	Made by	Checked by	Approved by	Description
01	10/07/2017	MS	JH	MW	Draft to client

KEY FINDINGS

1. Address and Site Details			
Address:	H.J. E. Wenckenbachweg 144-148, Amsterdam, the Netherlands (land registry: Municipality of Ouder-Amstel, section B, plots no. 4150).		
Coordinates:	X=123819; Y=483254 NAM (<i>Nieuw Amersfoortse coördinaten</i>) 52°336'33" N; 4°929'71"E	Surface Area:	~ 5,475 m ² of land 4,900 m ² building footprints
Site use:	An irregular shaped site is developed with an office complex with three building towers of pre-fabricated construction. One tower has eight storeys, one has six storeys and one has four storeys, a ground floor connects the three buildings to each other and a basement under the building has approximately 130 parking spaces. There is a small pond to the west of the buildings.		
Setting:	The site is located in the Amstel Business Park, which is located approximately 5 km southeast of Amsterdam city centre. The surrounding area is the business park which is occupied by office buildings (for example, Delta Lloyd, ABN-AMRO, Philips etc). The southern portion of the Amstel Business Park lies within the Municipality of Ouder-Amstel which is located south of Amsterdam city.		
Date:	The site was developed with an office complex in 2000 in a larger commercial area Amstel Business Park that has been used for industrial purposes since the 1920's.		
2. Review Purpose and Objectives			
<p>Ramboll Environ was commissioned by APF International on behalf of a confidential client ('the Client') to carry out a Phase I Environmental Review of H. J. E. Wenckebackweg 144-148, Amsterdam, the Netherlands (the "Site"). The review is required in connection with the Client's potential purchase of freehold interest in the property.</p> <p>The objectives of the review were to assess the potential for soil or groundwater contamination, (both at and in the vicinity of the site) and the presence of potentially deleterious materials (asbestos, ozone depleting substances and polychlorinated biphenyls), and assess their significance in terms of risks to site occupants and potential liabilities to the site owner. As potentially the subject site would be redeveloped, Client has requested to highlight the constraints posed by soil and groundwater quality.</p>			
3. Assessment Basis			
<input checked="" type="checkbox"/>	Site Inspection	<input type="checkbox"/>	Geological and Hydrogeological Review
<input checked="" type="checkbox"/>	Map/Aerial Photos History	<input type="checkbox"/>	VDR Review and Q&A session
<input checked="" type="checkbox"/>	Environmental Database Review (limited to on-line websites)	<input checked="" type="checkbox"/>	Review of Previous Reports
4. Site Inspection			
<p>The following information was derived from a site inspection undertaken on 03 July, 2017 by Ms. M. van der Straaten of Ramboll Environ, accompanied by Mr. B. Dreves of Totalklima B.V., the company contracted for the maintenance of the installations at the property.</p> <p>Site Layout and Activities</p> <p>The leased area of the site covers 14,560 m². The building was constructed in 2000. The irregular shaped site is developed with an office complex with three building towers of pre-fabricated construction. One tower has eight storeys, one has six storeys and one has four storeys, a ground floor connects the three buildings to each other and a basement under the building has approximately 130 parking spaces. There is a small pond to the west of the buildings.</p> <p>A site location map is provided in Figure 1. The subject building is currently vacant, apart from two tenants (reportedly start-up companies) that occupy a small portion of the ground floor rooms and</p>			

KEY FINDINGS

the storage rooms located in the basement parking. A site layout map of the buildings was not available. Whilst vacant, the subject building is guarded by the company *Vastgoedbeschermer*.

Surrounding Uses

The site is located in the Amstel Business Park, which is located approximately 5 km southeast of Amsterdam city centre. The northern portion of the Amstel Business Park is part of Amsterdam municipality, the southern portion is governed by the Municipality of Ouder-Amstel. The surrounding area is the business park which is occupied by office buildings (for example, Delta Lloyd, ABN-AMRO, Philips etc).

- North: H.J.E. Wenckenbachweg and beyond this lie office buildings of Verizon Business, the Dutch offices of one of the largest US telecommunication companies;
- East: a multi-tenant building housing several smaller enterprises such as *Roeigoed*;
- South: a landscaped area and adjacent a roundabout in the H.J.E. Wenckenbachweg;
- West: a small pond, beyond is the H.J.E. Wenckenbachweg with additional office buildings.

Based on the publically available website on protected areas in the Netherlands (www.synbiosys.alterra.nl/) the site is not located in or within a 3 km radius of a 'National Landscape', Natura 2000 or National Ecological Network area. Based on maps published online by the Province (<http://maps.noord-holland.nl/>), the site is not located in or within a 3 km radius of a groundwater protection area or (former) landfill.

Approximately 150m north of the site location is a so-called sensitive receptor. 'Inforza', an organization for long term intensive care in the fields of psychiatry and reclassification, operates one of their two facilities here. Approximately 260m to the northwest of the subject site, a former jail building has been redeveloped into an asylum centre.

Fuel and Chemical Storage

The buildings/towers are fitted with a centralised heating plant located at roofs level, which was reportedly installed during buildings construction thus estimated to be seventeen years old. No current above ground or underground storage tanks are known to be present. Therefore no contamination risk associated with the current office potential use of hazardous materials at the site has been identified.

Based on publicly available website of *Omgevingsdienst Noordzeekanaal*, no above ground or underground storage tanks are present at the site. Therefore no historic contamination risk associated with the office use of the site in relationship to potential bulk storage has been identified.

Water and Wastewater

It is assumed the subject site is connected to the municipal mains and the municipal sewerage network, however there is no further information available regarding water drainage and wastewater.

Waste Management

At the time of the site inspection, the premises were virtually vacant, no waste was observed. It is assumed the building is serviced by the municipal waste service and wastewater is assumed to be discharged via the municipal sewer system, however there is no further information available regarding waste management.

Air Emissions

Although a topic unrelated to potential real property liability, note was made of installed equipment that are potentially regulated for air emissions.

The site visit included three reports of the first inspection ('EBI or eerste bijzondere inspectie) of the central heating system installed in each building tower, dated August 22 and 23 respectively, 2016.

KEY FINDINGS

The highest building tower has five gas-fired heaters installed in cascade set-up. The middle tower has five gas-fired heaters in cascade set-up. The lowest tower has four gas-fired heaters in cascade set-up. Inspections were performed by certified contractor Totalklima BV and indicate the heaters and the boiler rooms are found to be in good working order and next inspection is due in August 2020.

Ramboll Environ's scope did not include environmental compliance assessment of off-gas emission the installed heating installations and/or of fuel supply pipelines. However we observe that there are environmental regulations that potentially pertain depending on the heating installation capacities.

Ozone Depleting Substances

Although a topic unrelated to potential real property liability, note was made of installed equipment that are potentially regulated for ozone depleting substance emission.

Based on the site visit, there are six small condensers on site which have R22 refrigerant, two units serving each tower. R22 is an ozone depleting substance. It is important to note that the manufacture and re-cycling of ozone depleting substances used in air conditioning and cooling equipment has been banned since 2015, under EU Regulation EC 2037/2000 and 1804/2003. The use of equipment with R22 coolant is currently not prohibited, however in the event of equipment breakdown it cannot be refilled and replacement would be required.

Asbestos Containing Materials (ACMs)

This building was constructed in 2000, which post-dates the ban on use of asbestos within new building materials. Whilst it is not unknown for ACM to be found in post-1993 buildings, it is very uncommon. In summary, the potential for a significant asbestos issue is considered low given the age of the building.

Polychlorinated Biphenyls (PCBs)

There was no information available regarding the potential presence of PCBs (e.g. PCB holding oil in transformers) on site. Given the age of the building, the presence of PCB holding oil in transformers is considered highly unlikely.

5. Historical Information

The Site

The site was developed for use as an office complex in 2000. According to the historic topographic maps of www.topotijdreis.nl the site was used for agricultural purposes till approximately the early 1970s when the larger area was developed into a commercial area. It was located south of and adjacent to the milk factory located south of the *Weespertrekvaart* currently named *Duivendrechtsekade*. Based on the historic maps, the subject plot seems to be vacant till the current building was constructed in 2000.

According to the map with historic information on fill layers published on the website <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwen-verbouwen/nota-bodembeheer/bodemkaart-dempingen> the subject site has had a fill layer applied between approximately 1945 and 1959. The website states that fill layers from 1945 onwards may have asbestos containing material incorporated.

The Surrounds

According to an exploratory soil investigation at the north portion 'kop' of the former *Weespertrekvaart* executed by Tauw, 31 July 2012 (ref. plannummer 579.40) the historic information about the area of the Amstel Business Park can be summarised as follows:

Based on research of historic topographic maps this report draws up a view of the historic land use of the larger area surrounding the former *Weespertrekvaart*. The historic topographic map of the polder *Watergraafsmeer* from 1719 (collection of the University of Amsterdam), shows a country

KEY FINDINGS

house with a docking port towards the *Weespertrekvaart* used to be located at the northern portion of the *Weespertrekvaart* (the current location would be roughly near H.J.E. Wenckenbachweg 13). On historic topographic maps from 1830 and 1874 these buildings are no longer present, nor is the associated docking port. On the historic topographic map of Amsterdam of 1900 several buildings are pictured. These concerns a wood trading company with an adjacent docking port and buildings of an asphalt factory. Reportedly, an old environmental permit from 1904 of the asphalt factory '*Vesuvius*' used to be located at Duivendrechtsekade 29-31, which was solely used for the production of roofing materials and roof tar. Later-on the activities reportedly also included the production of anhydrous coal tar. The coal tar was a rest product of the gas factories '*Zuidergasfabriek*' located west of the metro and train track corridor (offsite from subject site) and was stored in underground coal tar pits.

6. Environmental Database Information

The following information is available in the publicly available database of contaminated sites in the Netherlands, Bodemloket (www.bodemloket.nl):

- Exploratory soil investigation 'Milieurapportage betreffende bodemonderzoek te Amsterdam aan de Duivendrechtsekade (Kroonstate)', 1998, by IJsselmeerbeton Funderingstechnologie.

The findings of this exploratory soil investigation are further described in section 8 below. The bodemloket website lists the subject site as investigated and no further investigation necessary.

Publicly available data via the GIS-tool of the website of Omgevingsdienst Noordzeekanaal has been viewed by Ramboll Environ. The maps produced with this GIS tool are based on environmental database information (Nazca IT Solutions), the findings can be summarised as follows:

- No registered underground storage tanks (USTs) are located at project site;
- Two underground storage tanks (USTs) are located within the vicinity of the site, one at approximately 60m eastern project boundary (east of the site) and one at approximately 90m from the eastern project boundary (northeast of the site);
- One registered aboveground storage tanks (AST) is located approximately 100m distance to the site located at Duivendrechtsekade 55 (north of the site).

With respect to the adjacent plots to the north of the subject site as registered under the address *Duivendrechtsekade 53-61*, these are covered in numerous soil and groundwater investigations carried out between 1983 and 1997, including a soil remediation reports of 1997. Underground storage tanks are listed to have been present here. None of the listed reports were available for review. The Bodemloket website lists the area *Duivendrechtsekade 53-61* as sufficiently remediated.

7. Regulatory Authority Information

The following environment-related document was reviewed by Ramboll Environ as part of this assessment:

- Zoning plan (*Bestemmingsplan*) for 'Duivendrecht', Municipality of Ouder-Amstel, August 28, 2013.

In the zoning plan the permitted land use is 'offices'. As the plot was formerly used by the educational organization Hogeschool van Amsterdam, initially under a temporary exception and later-on a permanent amendment for the land use for educational purposes 'ruimtelijke onderbouwing' was applied for and granted May 10, 2011. The zoning plan further states the maximum building height is 30m. Thirdly, within the area zoned for 'industry' it is not permitted to construct new residential housing or other noise sensitive functions, where the noise levels at the building facade of the noise sensitive buildings are not higher than the stated threshold for noise.

8. Environmental Setting

KEY FINDINGS

Geology/Hydrogeology

The site surface lies at approximately 0.8 m below NAP (*Normaal Amsterdams Peil*, Dutch altimetric level approximately equalling sea level). Based on the publically available *Dinoloket* website (a database with subsurface soil and groundwater data of the Netherlands) the local geology can be summarised as follows:

- From surface level to approximately 9.2 m bgl, there is an anthropogenic fill layer comprising sand, clay and potentially 'debris'. The fill material is underlain by sands of the Boxtel Formation to a depth of approximately 14.75 m below NAP. This is in turn underlain by clay deposits of the Eem Formation to a depth of approximately 19.75 m below NAP. These deposits together form the cover layer.
- The cover layer is underlain by approximately 25 metres of sands belonging to the Eem Formations. These deposits have a moderate to high transmissivity ($10 < KD < 1000 \text{ m}^2/\text{day}$) and form an aquifer.
- The aquifer is underlain by approximately 15 metres of clay deposits belonging to the Drenthe Formation, which form an aquitard (i.e. a layer/zone that restricts the flow of groundwater from one aquifer to another).

Groundwater levels in Amsterdam are intensively monitored by *Waternet*, the regional water supply company (<https://maps.waternet.nl/kaarten/peilbuizen.html>). The freatic groundwater level at H.J.E. Wenckenbachweg 144, in front of the subject site, was last monitored on 9 February 2001 and was 2.14 m below NAP. The groundwater level is also mentioned for the fill layer, this was recorded as 0.4m bgl according to the *Waternet* website. Information about the flow direction of the shallow groundwater is not available in the information currently available for this review.

Hydrology

The nearest major surface water body is the former *Weespertrekvaart* currently named *Duivendrechtsekade*, located at a distance of approximately 260 m north of the site.

Nature Protection

Based on publically available information for protected areas in the Netherlands (www.synbiosys.alterra.nl), the site is not located in or within a 3 km radius of a 'National Landscape', National park or Nature 2000 area.

Overall Assessment

Based on the geological sequence and the depth of the shallowest aquifer it is assessed that the site is situated in an environmental setting of low groundwater sensitivity. The potential for migration of surface contaminants into the first aquifer (19.75 m bgl) is limited by the presence of low permeability clay and peat sediments.

Radon

There have been no systematic measurements of radon concentrations in the Netherlands and data on radon concentrations are not publicly available. However given the nature of the geology at the site, it is concluded that radon concentrations are not an issue of concern in the vicinity of Amsterdam.

Radon measurements, prior to the development of buildings, are not required by Dutch regulations and therefore not carried out as standard.

Flooding

According to the website providing information on flood risk in the Netherlands (www.risicokaart.nl), the site is located in an area with a low ("kleine kans") risk of flooding (i.e. very unlikely to occur during a lifetime or 1 in 100 years equivalent). Most of the Netherlands falls into this category.

9. Soil and Groundwater Contamination

In the Netherlands, soil investigations are usually performed in several phases, starting with an exploratory or baseline investigation which is followed by a delineation investigation and risk assessment if severe or potentially severe contamination of soils and/or groundwater is identified.

During these phases of investigation, the analytical sampling results are compared with the following defined reference values, based on the Soil Protection Act:

- **Background Value [Achtergrondwaarde (AW)] and Target Value**

[Streefwaarde (S-)]: The Background and Target Value for soil and groundwater respectively identify values or concentrations for sustainable soil quality, i.e. as clean-up values target values represent the concentrations which must be reached to fully restore the functional uses for human –beings, animal or plant. In brief, the Background and Target Values are used to denote the multifunctional land use of a property.

- **Intermediate Value [Tussenwaarde (T-)]:** Represents impacts with potential risks to human health or the environment and suggests the need for further investigation. The mean value is the arithmetic mean between the Target and Intervention values, or half the Intervention Value, if no Target Value has been defined.

- **Intervention Value [Interventiewaarde (I-)]:** Indicates a level of severe contamination and is associated with a soil and/or groundwater impact that may pose significant risks to human health or the environment. The Intervention Value is used to express a level (concentration) at which the functional use of soil (or groundwater) is in threat of being or has been severely diminished. A competent authority may declare contamination severe at its discretion however guidance levels used in practice are as follows. If 25 m³ of unsaturated soil or 100 m³ of saturated media (e.g. groundwater) is found to be impacted with constituent concentrations higher than the applicable Intervention Value, this impact is said to be “severe”.

Previous Investigations

In November 1998, IJsselmeerbeton Funderingstechnologie BV was commissioned to undertake a site investigation on the site prior to the offices development. The report was not available for review, however a summary of the results of the investigation was included in Ramboll Environ report, 14 September 2006 (ref. no. 64-C10500). The analytical results indicated that soil exhibited concentrations above the Dutch Target value for lead and mercury. Groundwater also exhibited concentrations above the Dutch Target value for heavy metals, aromatic hydrocarbons and tetrachloroethene. The Dutch intervention values were not exceeded. IJsselmeerbeton stated that the concentrations detected in soil and groundwater did not pose a hindrance to the development of the site. Therefore, no further investigation or remediation was deemed necessary prior to site development by IJsselmeerbeton.

On-Site Potential Sources of Contamination

See Section 6 above for lists of investigation reports that are listed on regulatory websites and within environmental databases.

Ramboll Environ also assessed the ‘Soil Quality Map’ (SQM) from the Municipality of Ouder-Amstel. Although the site has long been used for commercial/residential activities, the SQM formally indicates that the soil quality in the southern portion of the Amsterdam Business Park (therefore not only the site) meets the quality standards for industrial land use. The SQM and explanatory text includes a restriction with regard to the reuse and transport of shallow soil due to elevated levels of arsenic, cadmium, copper, mercury, lead, nickel, zinc and polycyclic aromatic hydrocarbons (PAH). This is a typical restriction for soil at sites with an industrial background however would need to be taken in to account in the event of any future planned redevelopment works.

Off-Site Potential Sources of Contamination

No potential off-site sources of contamination (surrounding land uses and historical ground condition) that could represent a risk to the site were identified in close proximity to the site (i.e. within 200 m). A number of bulk storage tanks and industrial land uses are listed in on-line databases for the site surroundings however based on the summary information that there is no required action, Ramboll Environ conclude low risk of a significant issue for the property. The elevated contaminant concentrations reported in soil in the wider area (Source: Publicly available data via the GIS-tool of the website of Omgevingsdienst Noordzeekanaal) are not considered to represent a potential liability risk to the site.

Summary

Based on a review of available documents including the Municipalities’ Soil Quality Map, it is considered by Ramboll Environ that the potential for site wide contamination of soil and potentially

KEY FINDINGS

groundwater is high due to the presence of a 'fill' layer and based on the previous site survey confirming elevated values for lead and mercury in soil and elevated values for heavy metals, aromatic hydrocarbons and tetrachloroethene in groundwater. However, this can also be applied to a large part of the surrounding commercial area and generally does not restrict commercial land use provided exposure routes for human health or ecology have been mitigated. As such, no issue was identified with the continuation of the property's current land use as built. There were no incidents or issues identified for the property of severe contamination requiring immediate or urgent action.

10. Assessment and Conclusions

- The cooling equipment at site contains R22 coolant (six items), the manufacture and re-cycling of ozone depleting substances used in air conditioning and cooling equipment has been banned since 2015, under EU Regulation EC 2037/2000 and 1804/2003. The use of equipment with R22 coolant is currently not prohibited, however in the event of equipment breakdown it cannot be refilled and replacement of the cooling equipment would be required thus requiring an investment.
- Given the age of the building, asbestos containing buildings materials are highly unlikely to be present.
- Given the age of the building, the presence of PCB holding oil in transformers is considered highly unlikely.
- Based on the historic maps, the subject site has had a fill layer applied between 1945 and 1959. Fill layers applied from 1945 onwards may have asbestos containing materials incorporated, in addition to other materials requiring specific handling requirements in the event of digging and excavation works. Additional requirements can potentially trigger the need for additional expenditure in the event the fill layer is disturbed.
- Publicly available data via the GIS-tool of the website of Omgevingsdienst Noordzeekanaal showed no registered underground storage tanks (USTs) are listed for the subject site, two USTs are located within 100m radius from the site. An aboveground storage tanks (AST) is located approximately 100m distance to the site located at *Duivendrechtsekade 55* (north of the site).
- In November 1998, IJsselmeerbeton Funderingstechnologie bv was commissioned to undertake a soil and groundwater quality investigation on the site. The report was not available for review, however a summary of the results of the investigation was included in Ramboll Environ report, 14 September 2006 (ref. no. 64-C10500). The analytical results indicated that soil exhibited concentrations above the Dutch Target value for lead and mercury. Groundwater also exhibited concentrations above the Dutch Target value for heavy metals, aromatic hydrocarbons and tetrachloroethene. The Dutch intervention values were not exceeded and no further investigation or remediation was necessary prior to site development.
- Based on the review of publicly available documents, it is apparent that a 'fill' layer has been applied to the site in the past and based on the Municipalities' Soil Quality Map (SQM), concentrations of copper, lead, zinc and polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs) are commonly elevated in soil in the area. Based on the findings of this review, Ramboll Environ concludes the potential for significant contamination of soil (and possibly shallow groundwater), resulting from past activities (i.e. application of the fill layer), is high. However, this can also be applied to a large part of the surrounding commercial area and generally does not restrict commercial land use provided exposure routes for human health or ecology have been mitigated. As such, no issue was identified with the continuation of the property's current land use as built. There were no incidents or issues identified for the property of severe contamination requiring immediate or urgent action.

KEY FINDINGS

The conclusions presented in this report represent Ramboll Environ's best professional judgment based upon the information available and conditions existing as of the date of this report. In performing its assignment, Ramboll Environ must rely upon publicly available information, information provided by the Client and information provided by third parties. Accordingly, the conclusions in this report are valid only to the extent that the information provided to Ramboll Environ was accurate and complete. This review is not intended as legal advice, nor is it an exhaustive review of site conditions or facility compliance. Ramboll Environ makes no representations or warranties, expressed or implied, about the conditions of the site.

Ramboll Environ's scope of work for this assignment did not include collecting samples of any environmental media. As such, this review cannot rule out the existence of latent conditions including contamination not identified and defined by the data and information available for Ramboll Environ's review; however, this report is intended, consistent with normal standards of practice and care, to assist the Client in identifying the risks of such latent conditions.

APPENDIX 1 FIGURES

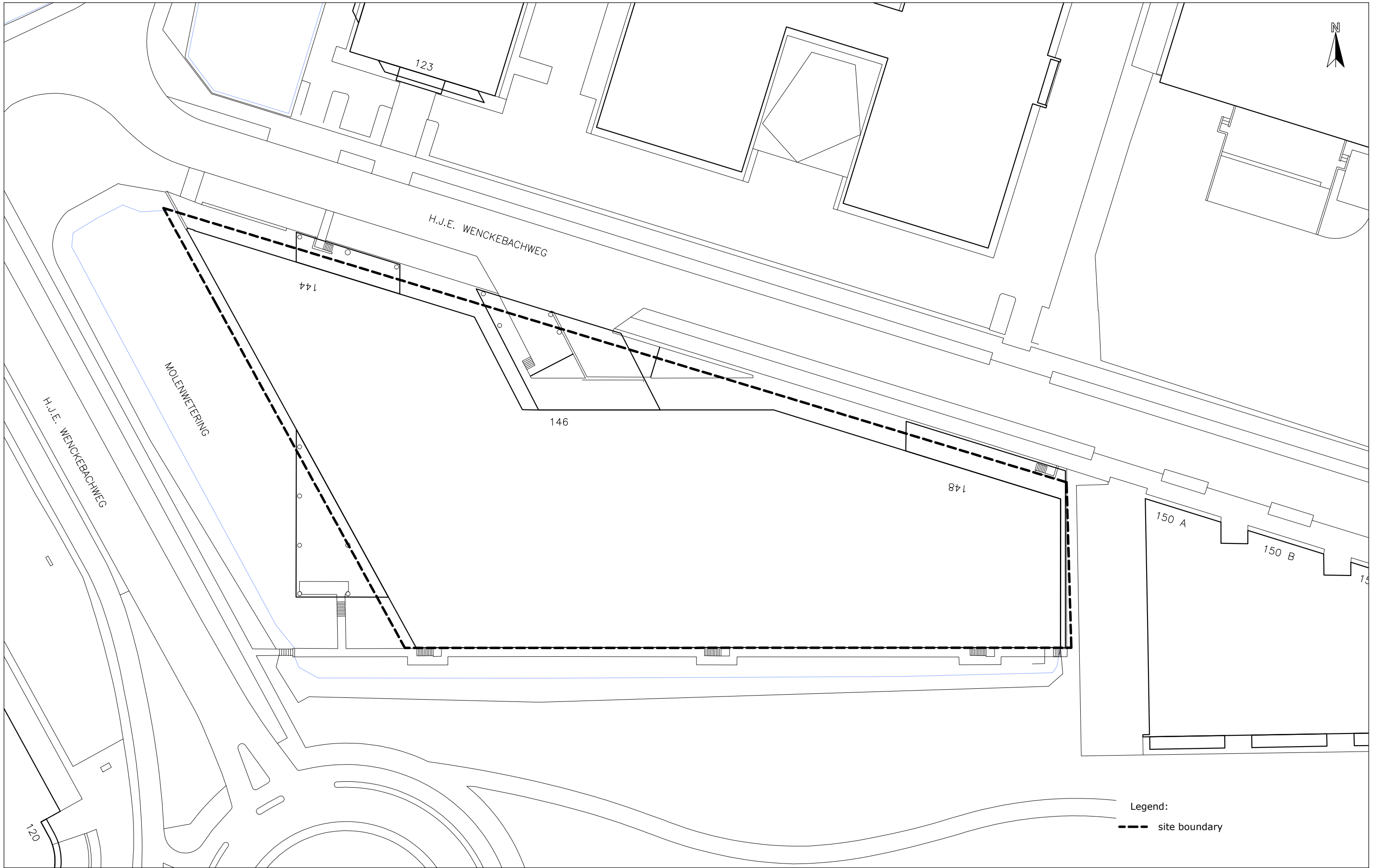


A4 Scale 1: 25000 0 250 750m

RAMBOLL ENVIRON
 Ramboll Environ Tel.: +31 15 251 1505
 Hooikade 13
 NL 2627 AB Delft

Title Site Location
 Site H.J.E. Wenckenbachweg 144-148
 Amsterdam

Client APF international	Figure 1
ProjectNo. NL12-870 APF ESA	Drawn by QJa
Date 07-07-2017	



Legend:
 - - - site boundary

A3 Scale 1: 500 0 5 15m

APPENDIX 2 SITE PHOTOGRAPHS



Photo 1

View towards south west, subject plot improved with office building consisting of three towers (eight storey front tower A, six storey middle B and four storey lowest tower respectively).



Photo 2

View towards the northeast, site building viewed from roundabout between *H.J.E. Wenckenbachweg* road and *Joop Geesingweg* road.

Title: Photographic Log	Client: APF International	Approved: NL
Site: H.J.E. Wenckenbachweg 144-148, Amsterdam, the Netherlands	Date: 10 July 2017	Version: 01



Photo 3. View towards the north, Verizon office building



Photo 4. View towards west, view of the neighbouring office building (across H.J.E. Wenckenbachweg road).

Title: Photographic Log	Client: APF International	Approved: NL
Site: H.J.E. Wenckenbachweg 144-148, Amsterdam, the Netherlands	Date: 10 July 2017	Version: 01



Photo 5.

Example of cooling equipment in plant room on seventh floor of building tower A (containing coolant R22).

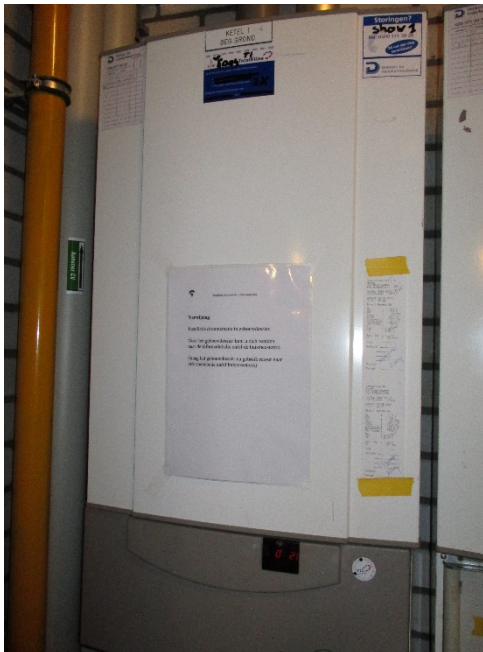


Photo 6.

Boiler 1 within plant room on seventh floor of tower A, recent test results are appended to gas-fired boiler.

Title: Photographic Log	Client: APF International	Approved: NL
Site: H.J.E. Wenckenbachweg 144-148, Amsterdam, the Netherlands	Date: 10 July 2017	Version: 01



Photo 7. View of kitchen in canteen, unclear if site contains a grease trap.



Photo 8. View of basement parking underlying all three towers of the office building.

Title: Photographic Log	Client: APF International	Approved: NL
Site: H.J.E. Wenckenbachweg 144-148, Amsterdam, the Netherlands	Date: 10 July 2017	Version: 01



Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Gemeente Ouder-Amstel
Mevrouw D. Tielemans-van der Steen
Postbus 35
1190 BD Ouder-Amstel

Datum	19 mei 2022	Telefoon	020-5556000
Onze referentie	023/RoEv-2022	Fax	
Behandeld door	D.J.(Hans) Blok jr.	Bijlagen	geen
Uw referentie		E-mail	serviceteamRB@brandweeraa.nl
Uw bericht van	13 april 2022	Onderwerp	Advies externe veiligheid Wenckebachstraat 144-148 Duivendrecht (Werkstad OverAmstel)

Geachte mevrouw Tielemans - van der Steen,

Op 13 april 2022 hebben wij uw verzoek ontvangen om advies te geven in verband met een aanvraag omgevingsvergunning voor het gebouw aan de Wenckebachstraat 144-148 te Duivendrecht. De nieuwe ontwikkeling past niet in het actuele bestemmingsplan. In de nabijheid van het gebouw zijn verschillende risicobronnen externe veiligheid aanwezig. Het bevoegd gezag moet de risico's van deze risicobronnen betrekken bij de ruimtelijke besluitvorming.

Er is per brief op 20 oktober 2020 (045/RoEv-2020) door ons reeds een eerder advies gegeven in het kader van de afwijking op het bestemmingsplan. In dit advies is inzicht gegeven in de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. Er is geadviseerd de daarin beschreven maatregelen te overwegen en bij de afweging over de acceptatie van het risico (verantwoording groepsrisico) de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening te betrekken.

Wij hebben thans ter beoordeling de volgende gegevens ontvangen:

- Email van de gemeente Amsterdam van 13 april 2022;
- Onderzoek externe veiligheid (Rapport O 15985-3-RA-004), Peutz (4 februari 2022)
- Toelichting van de firma Mees Ruimte & Milieu (NL.IMRO.0437.BPWenckebachstraat144-CO01 d.d. 22 maart 2022)
- Regels van de firma Mees Ruimte & Milieu (NL.IMRO.0437.BPWenckebachstraat144-CO01 d.d. 22 maart 2022)
- Verbeelding van de firma Mees Ruimte & Milieu (NL.IMRO.0437.BPWenckebachstraat144-CO01 d.d. 22 maart 2022)

Ten opzichte van ons advies van 20 oktober 2020 hebben er geen significante veranderingen van de risicobronnen plaatsgevonden. De situatie destijds is vergelijkbaar met nu. Hierdoor kunt u het advies van 20 oktober 2020 als vigerend beschouwen.

Bezoekadres

Ringdijk 98
1097 AH Amsterdam

Postadres

Postbus 92171
1090 AD Amsterdam

Telefoon (020) 552 20 49
informatie@veiligheidsregioaa.nl
www.veiligheidsregioaa.nl



Op 20 augustus 2021 is er per mail nog een aanvullende opmerking gemaakt door mijn collega naar aanleiding van een overleg. De opmerking hield het volgende in:

“besproken dat ter plaatse van de (zorg)woningen sprake is van een woonfunctie voor dementerende ouderen (een gezondheidszorgfunctie met bedgebied). Het komt er op neer dat een (zeer) kwetsbare gebruiksfunctie dichtbij de risicobron hogedruk aardgasleiding is geplaatst in het gebouwontwerp. De aanwezige personen (bewoners) zijn minder-/ niet zelfredzaam en kunnen zich bij een ongeval met de hogedruk aardgasleiding minder goed en snel in veiligheid brengen. Vanuit (externe) veiligheid beredeneerd is dit geen logische keuze. Er zijn andere oplossingen mogelijk. Bijvoorbeeld een andere indeling van het gebouw waarbij alleen gebruiksfuncties met zelfredzame personen aan de zijde van de hogedruk aardgasleiding (binnen de effectafstand/ aandachtsg gebied van de gasleiding) worden geplaatst. Wij verzoeken u hier rekening mee te houden”.

Bovenstaande sluit aan bij wat wij eerder in het brandweeraadvies met kenmerk 45/RoEv-2020 van 20 oktober 2020 hebben aangegeven, o.a.: Bij de indeling van het plangebied goed nadenken over de relatie tussen bijvoorbeeld risicobronnen, mogelijke maatregelen en de kenmerken van specifieke (kwetsbare en niet kwetsbare) gebruiksfuncties. Wij concluderen dat dit specifieke advies niet is overgenomen.

Mocht u naar aanleiding van dit advies nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen via ons serviceteam risicobeheersing (ServiceteamRB@brandweeraa.nl of 020-5556000).

Met vriendelijke groet,

Dhr. N.A. Gret
Coördinator Risicobeheersing
Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland

Besluit vaststelling hogere grenswaarde wegverkeerslawaai in de zin van Wet geluidhinder behorende bij bestemmingsplan Wenckebachweg 144

Ouder-Amstel,

Het college van burgemeester & wethouders van Ouder-Amstel,

gezien de bijgevoegde onderbouwing voor de vaststelling hogere grenswaarde van weg- en railverkeerslawaai in het kader van het bestemmingsplan Wenckebachweg 144 ten behoeve van de oprichting van maximaal 430 woningen,

Overwegende:

- dat de maximaal 430 te bouwen woningen zich volgens de Wet geluidhinder bevinden binnen de geluidszones van de Rijksweg A10, de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat en (hoofd)spoorweg Amsterdam-Utrecht, waardoor onderzoek naar de geluidsbelasting nodig is;
- dat de door onderzoeksbureau Peutz een akoestisch onderzoek is uitgevoerd, waarbij de in het onderzoek berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (53 dB) voor wegverkeerslawaai Rijksweg A10 (een weg met een buitenstedelijke ligging) uit de Wet geluidhinder;
- dat de in het onderzoek berekende geluidbelastingen tevens zijn getoetst aan de voorkeurswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB) voor wegverkeerslawaai voor de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat (binnenstedelijke wegen) uit de Wet Geluidhinder;
- dat de in het onderzoek berekende geluidbelastingen tevens zijn getoetst aan de voorkeurswaarde (55 dB) en de maximale ontheffingswaarde (68 dB) voor spoorweglawaai voor het spoortraject Amsterdam - Utrecht uit de Wet Geluidhinder;
- dat bij geluidbelastingen vanwege wegen de geluidswaarden ex artikel 110g Wet Geluidhinder mogen worden beperkt met maximaal 5 dB;
- dat uit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden wordt door het verkeer van de A10. Voor de woningen waar de maximale ontheffingswaarde vanwege de A10 overschreden wordt, worden dove gevels gerealiseerd;
- dat uit onderzoek blijkt dat voor woningen waar de voorkeurswaarde overschreden wordt door het verkeer van de A10, maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarde van 53 dB wordt vastgesteld;
- dat uit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde overschreden wordt door verkeer van de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat (binnenstedelijke wegen), maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarden van 62 dB, respectievelijk 53 dB en 50 dB wordt vastgesteld;

- dat uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde overschreden wordt voor railverkeerlawaai, maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarde van 60 dB wordt vastgesteld;
- dat de woningen waar een overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt, allemaal beschikken over een geluidsluwe zijde;
- dat artikel 110a, lid 5, Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaats vindt indien geluid reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard;
- dat verschillende mogelijke geluid reducerende maatregelen aan de bron en in het geluid overdrachtsgebied bezwaren met zich meebrengen;
- dat op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder wij bevoegd zijn tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 53 dB voor wegen in het buitenstedelijke gebied, 63 dB voor wegen in binnenstedelijk gebied en 68 dB voor railverkeer;
- dat wij hebben getoetst dat het aan dit besluit ten grondslag liggende rapport is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende technische en wettelijke bepalingen, zodat wij de resultaten van dat onderzoek overnemen en ten grondslag leggen aan dit besluit;
- dat voldaan dient te worden aan het gestelde in het Bouwbesluit, met dien verstande dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dit besluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB;
- dat overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht kennis is gegeven aan het conceptbesluit;
- dat in genoemde periode geen zienswijzen ingediend zijn;
- dat een eensluidend afschrift van het definitieve besluit wordt aangeboden aan het kadaster ter inschrijving van de hogere waarden.

Besluit :

ingevolge artikel 76a juncto 110a en 110c van de Wet geluidhinder een hogere waarde vast te stellen voor:

- o de Rijksweg A10: 53 dB
- o de H.J.E. Wenckebachweg: 62 dB
- o de Johannes Blookerweg: 53 dB
- o de Verlengde van Marwijk Kooystraat: 50 dB
- o voor de (hoofd) spoorweg Amsterdam-Utrecht: 60 dB

Ouder-Amstel,
het college van B&W Ouder-Amstel

.....

Gemeentesecretaris

.....

Burgemeester

CONCEPT



Gemeente Ouder-Amstel
t.a.v. mevr. R. Oussoren
Projectleider Ruimtelijke Ontwikkeling
(email: Renske.Oussoren@ouder-amstel.nl)

ILT
Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Rail Bedrijven en Luchtvaart
Infra

Hoofddorp
Postbus 575
2130 AN Hoofddorp

Contactpersoon
K. Monster
Senior inspecteur

T 070-4563144
M +31(0)6-54220857
Klaas.Monster@ILenT.nl

Datum 18 februari 2019
Betreft Advies ontwikkeling bouwvlakken gemeente Ouder-Amstel

Ons kenmerk
ILT-2019/8139

Geachte mevrouw Oussoren,

U heeft bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (de Inspectie) een verzoek ingediend voor het uitbrengen van een advies over plannen voor de ontwikkeling van bouwvlakken nabij knooppunt Amstel in de gemeente Ouder-Amstel.

De door u aangeboden plannen doorsnijden het toetsvlak voor radars. Andere toetsvlakken uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden niet doorsneden. In de nota van toelichting bij het LIB is opgenomen dat voor plannen die enkel het toetsvlak voor radars doorsnijden er geen verklaring van geen bezwaar is vereist.

De volgende tekst is opgenomen in de nota van toelichting: *"De gemeenten hoeven voor de plannen die enkel het toetsvlak voor radar doorsnijden, geen verklaring van geen bezwaar meer aan te vragen. In die gevallen is de gemeente wel verplicht deze plannen zelf actief bekend te maken bij de ILT door hierover advies aan te vragen. Omdat geen verklaring van geen bezwaar nodig is, is er in het adviesproces ook geen nut van een pretoets."*

Voor de toetsing van mogelijke versterking voor radars geldt op grond van artikel 2.2.2a van het LIB een afwijkend regime. Objecten die het toetsvlak voor radars doorsnijden mogen gerealiseerd worden mits hierover een positief advies is uitgebracht door de Inspectie.

In dit kader heeft u een verzoek tot de afgifte van een positief advies ingediend.

Om te kunnen beoordelen of het plan van invloed is op de correcte werking van surveillance-apparatuur (radar) welke in gebruik is bij Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) is deze ter toetsing aangeboden aan LVNL.

LVNL heeft de plannen getoetst aan de correcte werking van TAR 1 (radar). Deze toetsing heeft uitgewezen dat uitvoering van de plannen voor de ontwikkeling van de bouwvlakken, waaronder 6 bouwvlakken met een maximale hoogte van 70m (gemeten ten opzichte van maaiveld), te Ouder-Amstel geen negatieve invloed zal hebben op de correcte werking van de surveillanceapparatuur van LVNL (brief LVNL met kenmerk PRO/BS/A2019/013/7967).

Het advies van de LVNL is dan ook positief. Een nadere invulling van het bouwvlak en de materiaalkeuze zal niet van invloed zijn op dit positief advies.

Eindoordeel:


Voor de door u aangeboden plannen voor de ontwikkeling van bouwvlakken, waaronder 6 bouwvlakken met een maximale hoogte van 70m (gemeten ten opzichte van maaiveld), breng ik, gezien het advies van LVNL, een positief advies uit. Dit advies is gebaseerd op de gegevens zoals omschreven in uw email van 6 februari 2019 en de meegezonden bijlagen.

ILT
Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Rail Bedrijven en Luchtvaart
Infra

Ons kenmerk
ILT-2019/8139

Met vriendelijke groet,

DE INSPECTEUR ILT/LUCHTVAART,



K. Monster
Senior Inspecteur

Bezwaar

Tegen dit besluit kunt u binnen een termijn van zes weken na dagtekening, ingaande de dag na verzending van deze brief, bezwaar indienen. Het bezwaar moet minimaal bevatten:

- naam en adres indiener
- dagtekening
- omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- gronden van het bezwaar
- uw handtekening

Het bezwaar kan onder vermelding van 'bezwaar' en het kenmerk van deze brief gestuurd worden naar het volgende adres:

Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Is er sprake van onverwijlde spoed? Dan kunt u de rechtbank in het rechtsgebied van uw woonplaats verzoeken om een voorlopige voorziening te treffen.

Meer informatie over de voorlopige voorziening vindt u op www.rechtspraak.nl.

ILT
Marktvenster Rail en
Luchtvaart
Rail Bedrijven en Luchtvaart
Infra

Ons kenmerk
ILT-2019/8139

Betreft: Akkoord Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) op bouwhoogte Dialogue

Van: [redacted] <[redacted]@ouder-amstel.nl>
Verzonden: woensdag 22 september 2021 14:10
Aan: [redacted] - ILT <[redacted]@ILenT.nl>
CC: [redacted]@lvnl.nl; [redacted] <[redacted]@ilent.nl>
Onderwerp: Verzoek om advies voor bouwhoogte n.a.v. de LIB

Geachte heer [redacted],

Aan mijn collega heeft u 2 jaar geleden een advies uitgebracht over verschillende bouwvlakken die ons beleid zijn opgenomen en aangewezen ten behoeve van (woning) ontwikkeling.

Hierover is er vanuit jullie advies uitgebracht dat een bouwhoogte van 70 meter, gemeten vanuit maaiveld, geen verstoring van de radar zal zijn. Vanuit de ontwikkelaar heb ik echter te horen gekregen dat vanwege de lift installatie de hoogte 73 meter gaat worden. Is er een nieuw advies noodzakelijk en moet dit via de ontwikkelaar gebeuren in het kader van de bestemmingsplanprocedure?

Het gaat dan om nummer 5 op bijgaande tekening:

Bouwvlak 5: 52°20'11.6"N 4°55'42.0"E , 52°20'11.9"N 4°55'43.2"E , 52°20'08.2"N 4°56'00.4"E , 52°20'08.1"N 4°55'45.6"E

Hopelijk kunt u mij spoedig verder helpen, alvast dank!

Met vriendelijke groeten,

[redacted]
Projectleider ruimtelijke ontwikkeling
Werkstad OverAmstel (ABPZ) en Entrada

Gemeente Ouder-Amstel
www.ouder-amstel.nl

Van: [redacted] - ILT <[redacted]@ILenT.nl>
Verzonden: vrijdag 24 september 2021 11:46
Aan: [redacted] <[redacted]@ouder-amstel.nl>
CC: [redacted]@lvnl.nl
Onderwerp: RE: Verzoek om advies voor bouwhoogte n.a.v. de LIB

Geachte mevrouw [redacted]

Het plan is strijdig met de radartoetsvlakken. Ik heb uw vraag voorgelegd aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) met de vraag of het plan opnieuw moet worden getoetst op mogelijke radar verstoring.

LVNL heeft bericht dat een hoogte van 73 meter i.p.v. 70 meter i.v.m. een liftinstallatie akkoord is. Het is niet noodzakelijk om een nieuw advies aan te vragen.

Met vriendelijke groet,



Team Luchtruim, infra en drone operaties
Afdeling Vergunningverlening Rail en Luchtvaart
Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Kingsfordweg 1, 1043 GN Amsterdam (bezoekadres)
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

T (070) 456 3144
M [redacted]
[redacted]@ilent.nl
<http://www.ilent.nl>

Van: [redacted] <[redacted]@ouder-amstel.nl>

Verzonden: vrijdag 24 september 2021 12:34

Aan: [redacted] <[redacted]@ilent.nl>

CC: [redacted]@lvnl.nl

Onderwerp: RE: Verzoek om advies voor bouwhoogte n.a.v. de LIB

Geachte heer [redacted],

Excuus, er is een vergissing geweest maar ik krijg net door dat het 4 meter is. Ik ga er vanuit dat dit uw reactie alsnog positief is maar zou u mij dat nogmaals willen bevestigen?

Alvast dank en excuses voor het ongemak!

[redacted]
Projectleider ruimtelijke ontwikkeling
Werkstad OverAmstel (ABPZ) en Entrada

Gemeente Ouder-Amstel
www.ouder-amstel.nl



Van: [redacted]@lvnl.nl <[redacted]@lvnl.nl>

Verzonden: vrijdag 24 september 2021 12:58

Aan: [redacted] <[redacted]@ouder-amstel.nl>; [redacted]
<[redacted]@ilent.nl>

Onderwerp: RE: Verzoek om advies voor bouwhoogte n.a.v. de LIB

Voor LVNL is 4 meter extra hoogte i.v.m. een liftinstallatie nog steeds akkoord.

Vriendelijke groet,

[redacted]



Samen luchtvaart mogelijk maken

+31 20 406 3883 | Medewerker Business Support | Procedures afdeling

**Quickscan Wet natuurbescherming
H.J.E. Wenckebachweg 144
te Amsterdam**

Opdrachtgever: Wenckebachweg BV
Zeeburgerkade 1184
1019 VK Amsterdam

Versienummer: 3.0

Datum: 29 november 2021, aangepast op 2 maart 2022

Auteur: mevrouw ir. L. van der Valk

Paraaf:



Colofon

Dresmé&vanderValk

Postbus 225

1970 AE IJmuiden

+31 (0)6 47570615

linda@dresmevandervalk.nl

www.dresmevandervalk.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Dresmé&vanderValk.

Inhoudsopgave

pagina

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding.....	4
1.2 Doel.....	4
1.3 Indeling van de rapportage.....	4
2 Wettelijk Kader	5
2.1 Gebiedsbescherming.....	5
2.2 Beschermden soorten.....	5
3 Planbeschrijving	8
3.1 Ligging.....	8
3.2 Beschrijving van het project.....	8
4 Beschermden gebieden	9
5 Onderzoeksmethode	10
6 Resultaten	12
6.1 Grondgebonden zoogdieren.....	12
6.2 Vleermuizen.....	13
6.3 Broedvogels.....	14
6.4 Flora.....	15
6.5 Amfibieën en reptielen.....	15
6.6 Vissen.....	16
7 Conclusie	17

1 INLEIDING

In november 2021 is een Quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd ter plaatse van een kantoorpand aan de H.J.E. Wenckebachweg 144 te Amsterdam.

1.1 Aanleiding

In 2019 is een Quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd voor het onderhavige projectgebied. Dit onderzoek is 3 jaar geldig en zal in het voorjaar van 2022 niet meer geldig zijn, terwijl de ruimtelijke procedure op dat moment nog niet is afgerond. Voor de herontwikkeling is daarom een actueel onderzoek benodigd.

De aanleiding van deze vraag is het voornemen om het pand in zijn geheel te slopen, waarna nieuwbouw wordt gerealiseerd. Mogelijk worden verblijfplaatsen van beschermde soorten aangetast, waarbij strijdigheid met de Wet natuurbescherming kan ontstaan. Voor de ruimtelijke procedure is een Quickscan Wet natuurbescherming nodig.

1.2 Doel

Het doel van de Quickscan Wet natuurbescherming is meerledig:

- Vaststellen dan wel uitsluiten -voor zover mogelijk- van beschermde flora en fauna in het projectgebied.
- Vaststellen wat de mogelijke effecten zijn op beschermde flora en fauna en beschermde gebieden als gevolg van de herontwikkeling.
- Bepalen of een nader onderzoek naar specifieke beschermde soorten nodig is.
- Indien als gevolg van de bouwwerkzaamheden negatieve effecten op beschermde soorten te verwachten zijn, dient te worden bepaald of een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is benodigd.

1.3 Indeling van de rapportage

De Quickscan Wet natuurbescherming bestaat uit zeven hoofdstukken. Het wettelijk kader van natuurbescherming is te vinden in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is het projectgebied en het voorgenomen initiatief beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft of sprake is van gebiedsbescherming. In hoofdstuk 5 is de methode van het onderzoek uiteengezet en in hoofdstuk 6 zijn de onderzoeksresultaten beschreven. Hoofdstuk 7 bestaat uit de conclusies.

2 WETTELIJK KADER

De Wet natuurbescherming heeft als doel het beschermen van flora en fauna, (natuur)gebieden en bossen. De Wet natuurbescherming bevat niet alleen regels ten aanzien van beschermde soorten flora en fauna en 'ruimtelijke ingrepen', maar ook andere onderwerpen zoals bezit en handel, gebiedsbescherming, houtopstanden, beheer en schadebestrijding. Voor plannen die betrekking hebben op 'ruimtelijke ingrepen', zoals sloop- en renovatiewerkzaamheden en nieuwbouwplannen zijn de onderwerpen soortenbescherming, gebiedsbescherming en soms ook houtopstanden relevant. Hierna zijn deze onderwerpen op een rij gezet.

2.1 Gebiedsbescherming

Voor gebiedsbescherming is weinig veranderd ten opzichte van de Natuurbeschermingswet 1998. Bij ruimtelijke ingrepen dient te worden nagegaan of initiatieven negatieve effecten kunnen hebben op aangewezen beschermde 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.

2.2 Beschermde soorten

Europese soorten (bijlage IV Habitatrichtlijn, bijlage 1 verdrag van Bonn en bijlage 2 van verdrag van Bern)

De soorten die beschermd zijn op basis van het verdrag van Bern en Bonn zijn gelijkgesteld aan de soorten die genoemd zijn in de Habitatrichtlijn. Deze (Europese) soorten mogen niet **opzettelijk**¹ mogen worden beschadigd. Het is niet toegestaan deze soorten **opzettelijk** te vangen, te verstoren of te doden. Ook is het niet toegestaan eieren te vernietigen, te rapen of te vervoeren.

• ¹Met opzet wordt bedoeld: het willens en wetens met aanmerkelijke kans aanvaarden dat gedraging schadelijke gevolgen heeft voor beschermde soorten.

Beschermde planten uit deze categorie mogen niet **opzettelijk** worden geplukt of van hun groeiplaats worden verwijderd. Let op! Voor de Europees beschermde soorten geldt dat het niet is toegestaan vaste rust- of verblijfplaatsen **opzettelijk of niet**, te verstoren. Daarmee is het direct noodzakelijk te onderzoeken of binnen een projectgebied sprake is van vaste verblijfplaatsen, zoals die van vleermuizen. Indien vaste verblijfplaatsen aanwezig zijn is een ontheffing nodig. Ontheffing voor activiteiten waarmee de verbodsbepalingen worden overtreden, kan alleen worden verleend op basis van de volgende voorwaarden:

1. Er bestaat geen andere bevredigende oplossing;
2. Er is sprake van een groot algemeen belang;
3. Effecten op populatieniveau zijn uitgesloten.

Het bevoegd gezag ten aanzien van het verlenen van ontheffingen is de provincie waarin de activiteit plaats vindt. In de ontheffing kunnen voorwaarden worden opgenomen ten aanzien van compenserende en mitigerende maatregelen.

Vogels

Alle in het wild levende vogels, hun eieren en vaste verblijfplaatsen mogen niet **opzettelijk** worden gevangen, beschadigd of verstoord. Ook geldt een Zorgplicht en dat houdt in dat verstoring tot een minimum wordt beperkt. De nuance tussen wat opzettelijk is en wanneer men kan worden aangesproken op de Zorgplicht, zal uit jurisprudentie moeten blijken.

Let op Een aantal vogelsoorten zijn beschermd op basis van het verdrag van Bern en Bonn. Voor deze soorten geldt dat nesten -tijdens het broeden of anderzijds als vaste rustplaats in gebruik zijn- niet (met of zonder opzet) mogen worden verstoord. Voorbeelden van soorten die genoemd zijn in het verdrag van Bern en die veel voorkomen nabij gebouwen zijn roodborst, pimpelmees en winterkoning. Het broedseizoen loopt globaal van 15 maart t/m 15 juli. Broeden begint enige tijd voor het leggen van het ei en eindigt nadat het nest niet meer wordt gebruikt. Sommige vogelsoorten hebben een tweede of derde leg. Ook is de start en einde van het broeden en gebruik van het nest verschillend per vogelsoort. Daarmee dient rekening gehouden te worden. Soorten zoals steenuil (bijlage 2 verdrag van Bern) gebruikt het nest bijvoorbeeld het hele jaar als vaste rustplaats en is daarmee het hele jaar beschermd. Ook kunnen foerageergebieden rondom nesten onderdeel zijn van vaste verblijfplaatsen. Activiteiten waarmee een van de verbodsbepalingen voor vogels wordt overtreden kunnen -uiteeraard onder voorwaarden- worden toegestaan op basis van een door de provincie verleende ontheffing.

Andere soorten

In bijlage A en B van de Wet natuurbescherming is een lijst opgenomen van beschermde fauna respectievelijk flora. Deze soorten mogen niet **opzettelijk** worden gevangen, beschadigd, verstoord of gedood respectievelijk **opzettelijk** van hun groeiplaats worden verwijderd.

Anders dan voor de Europese soorten, geldt een milder beschermingsregime: Vaste rust- of verblijfplaatsen van deze soorten mogen **niet opzettelijk** worden verstoord of vernietigd.

Bij wet zijn de bosmuis, de huisspitsmuis en de veldmuis die in en rondom gebouwen leven, vrijgesteld van de verboden.

De provincies kunnen generieke vrijstelling verlenen door het aangeven van een lijst van vrijgestelde beschermde soorten voor ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer.

Ook kan de provincie ontheffing verlenen voor:

- Het opzettelijk verstoren van individuen of vaste rust- of verblijfplaatsen van deze soorten, bijvoorbeeld in het kader van het voorkomen van schade aan gewassen.
- Het opzettelijk verstoren van individuen of vaste rust- of verblijfplaatsen van soorten die niet zijn vrijgesteld bij provinciale verordening.

In de provincie Noord-Holland zijn alle diersoorten in de categorie 'andere soorten'² en die algemeen voorkomen, vrijgesteld bij ruimtelijke ingrepen. De volgende soorten die hoge eisen stellen aan hun omgeving zijn niet vrijgesteld:

Zoogdieren

boommarter
bunzing
das
edelhert
damhart
eekhoorn
eikelmuis
grijze zeehond
gewone zeehond
grote bosmuis
hermelijn
molmuis
steenmarter
veldspitsmuis
waterspitsmuis
wezel
wild zwijn
alle vleermuisensoorten

Amfibieën en reptielen

alpenwatersalamander
vinpootsalamander
vuursalamander
adder
hazelworm
levendbarende hagedis
ringslang

libellen

bosbeekjuffer
beekkrombout
donkere waterjuffer
gevlekte glanslibel
hoogveenglanslibel
Kempense heidelibel
speerwaterjuffer

Dagvlinders

aardbeivlinder
bosparelmoervlinder
bruin dikkopje
bruine eikenpage
donker pimperlblauwtje
duinparelmoervlinder
gentiaanblauwtje
grote parelmoervlinder
grote vos
grote vuurvlinder
grote weerschijnvlinder
iepenpage
kleine heivlinder
kleine ijsvogelvlinder
kommavlinder
pimperlblauwtje
sleedoornpage
spiegeldikkopje

veenbesblauwtje
veenbesparelmoervlinder
veenhooibeestje
veldparelmoervlinder
zilveren maan

vissen

beekdonderpad
beekprik
elrits
Europese rivierkreeft
gestippelde alver
grote modderkruiper
kwabaal

kevers

vliegend hert

² Behalve vogelsoorten

3 PLANBESCHRIJVING

3.1 Ligging

Het projectgebied aan de H.J.E. Wenckebachweg 144 te Amsterdam is gelegen op een bedrijventerrein ten zuidoosten van het centrum van Amsterdam in de provincie Noord-Holland. Het gaat om een bestaand kantoorpand en een aangrenzend deel plantsoen met een waterpartij, zie afbeelding 1 en 2.

Afbeelding 1 en 2. Projectgebied (binnen rood kader)



3.2 Beschrijving van het project

Het kantoorpand wordt gesloopt waarna woningbouw mogelijk wordt gemaakt. Er worden twee woontorens gerealiseerd, met een hoogte van 70 en 50 meter. In afbeelding 3 is een impressie gegeven van de toekomstige situatie. Ter plaatse van het plantsoen worden enkele bomen gekapt. De aanwezige waterpartij aan de westzijde van het kantoorgebouw wordt gedempt en ergens een nieuwe waterpartij aangelegd (watercompensatie) in het plantsoen dat behouden blijft.

Afbeeldingen 3. Toekomstige bebouwing (bron: APF International)



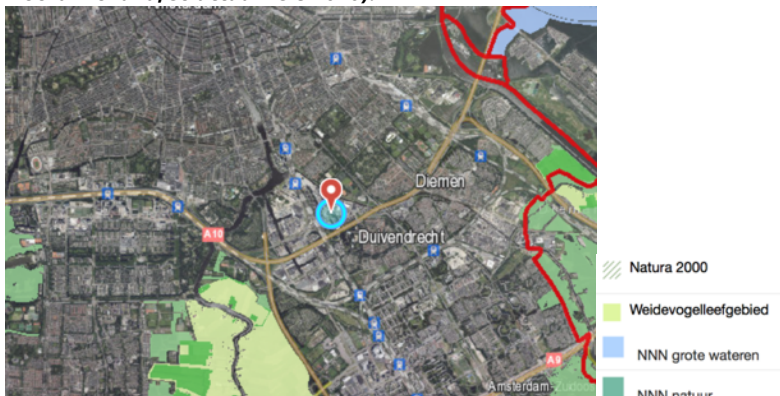
4 BESCHERMDE GEBIEDEN

Het projectgebied is niet in het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) of Natura 2000-gebieden gelegen, zie afbeelding 4 en 5. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is Markermeer & IJmeer op ongeveer 5 kilometer. Het eerstvolgende verder weg gelegen Natura 2000-gebied is Botshol (8 kilometer). Het meest nabijgelegen NNN ligt op een afstand van ongeveer 1,8 kilometer ten zuidwesten van het projectgebied, zie afbeelding 5.

Afbeelding 4: Natura 2000-gebieden nabij het projectgebied (projectgebied aangegeven met i, bron: Aerius.nl).



Afbeelding 5: Ecologische Hoofdstructuur/ Natuurnetwerk Nederland (NNN) nabij het projectgebied (bron: provincie Noord-Holland, structuurvisie 2040).



Op de korte termijn ontstaan lokale effecten, zoals een toename van geluid en stof door de sloopwerkzaamheden. Deze effecten zijn echter verwaarloosbaar en niet waarneembaar ter plaatse van beschermde gebieden. In de gebruiksfase zal sprake zijn van een verkeersaantrekkende werking. Daarom is een aparte stikstofdepositieberekening uitgevoerd die rekening houdt met het toekomstige verkeer. Vooralnog wordt in het plan ervanuit gegaan dat de woningen gasloos worden uitgevoerd.

5 ONDERZOEKSMETHODE

De Quickscan Wet natuurbescherming is uitgevoerd door een ecooloog met kennis op het gebied van vleermuizen in het stedelijke gebied, mevrouw ir L. van der Valk. Voor het archiefonderzoek is Gegevensautoriteit natuur, waarneming.nl en eerder uitgevoerde onderzoeken naar beschermde flora en fauna in de omgeving meegenomen.

Op 13 oktober 2021 is een veldonderzoek uitgevoerd, waarbij gezocht is naar geschikt leefgebied en de eisen die beschermde soorten stellen aan een geschikt leefgebied. Hierna zijn een aantal afbeeldingen weergegeven die een indruk geven van het projectgebied, waarbij alle panden worden gesloopt, zie afbeelding 6 t/m 8. De weersomstandigheden waren met 14° C, geen neerslag, weinig wind, voldoende om een biotoopanalyse uit te voeren.

Op basis van verspreidingsgegevens en de terreinkenmerken kunnen beschermde insecten en ongewervelden worden uitgesloten. Het onderzoek richt zich daarom op grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, broedvogels, flora, amfibieën, reptielen en vissen.

Afbeelding 6: Het kantoorpand westelijke gevel



Afbeelding 7: De gevels aan de zuidzijde



Afbeelding 8: De gevel van het kantoorpand aan de noordzijde



6 RESULTATEN

6.1 Grondgebonden zoogdieren

Archiefonderzoek

In de groene randgebieden van Amsterdam zijn waarnemingen bekend van de beschermde zoogdiersoorten hermelijn, wezel en bunzing. Voorbeelden van deze gebieden zijn het PEN-bos en de oevers langs de Amstel. Aan de randen van het IJmeer en in het Diemberbos zijn waarnemingen bekend van de waterspitsmuis. Noordse woelmuis komen buiten de beschermde veenweidegebieden niet voor. In onderstaande afbeelding is het bedrijventerrein te zien waar het projectgebied onderdeel van is. Het driehoekige bedrijventerrein is begrensd door de snelweg A10 in het zuiden, de verharde oever aan de Duivendrechtsekade in het noorden/noordoosten en de metro in het westen. Migratie van zoogdiersoorten is zo goed als onmogelijk naar de overzijde van het water en de A10. Langs de metrolijn is uitwisseling mogelijk van mobiele zoogdiersoorten. Er is sprake van intensief verkeer en menselijke activiteiten passend bij dit 'hoogstedelijk centrum', zoals dit gebied is genoemd in de Omgevingsvisie van Amsterdam. Vanwege deze activiteiten vermijden mobielere soorten zoals ree en kleine marterachtigen deze gebieden.

Afbeelding 9: Luchtfoto (Google Earth Pro)



Veldonderzoek

Het projectgebied, zie afbeelding 10 en 11, is geschikt voor algemeen voorkomende zoogdiersoorten zoals mol en egel. De oever met rietberm is de meest beschutte locatie voor kleine zoogdieren zoals muizensoorten en egel. De variatie aan plantensoorten is tussen het riet het hoogste. Het plantsoen langs het fietspad bestaat voornamelijk uit gazon met bomen (els). Hier kan mol verwacht worden. De omgeving van het projectgebied wordt gekenmerkt door een hoge mate van verstedelijking, er is weinig rust en beschutting te vinden, zie afbeelding 9. Op basis van de beperkte schaal van het groen en de hoge mate van menselijke activiteit, worden geen beschermde zoogdiersoorten verwacht. Een nader onderzoek of ontheffing van de Wet natuurbescherming is voor grondgebonden zoogdiersoorten niet nodig.

Afbeelding 10 en 11: Het plantsoen en de waterpartij met rietberm aan de zuidwestzijde van het kantoorpand



6.2 Vleermuizen

Archiefonderzoek

Op basis van verspreidingsgegevens kunnen zeven soorten vleermuizen worden verwacht in het bebouwde gebied van Amsterdam, namelijk: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, watervleermuis, rosse vleermuis en gewone grootoorvleermuis (deze laatste soort alleen aan de randen van Amsterdam). Op 16 juli 2019 is door ondergetekende twee zomerverblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen vastgesteld in een kantoorpand aan Wenckebachweg 80.

Veldonderzoek

In het projectgebied worden geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen verwacht, omdat het kantoorpand geen geschikte invliegopeningen bevat. Alle gevels hebben gladde vlakken van staal en glas. Baksteen, dakpannen of houten gevelbetimmering ontbreken. Er zijn geen kieren of open stootvoegen aanwezig. Ook het platte dak biedt geen mogelijke verblijfplaatsen voor vleermuizen.

De bomen in het plantsoen die worden gekapt, bevatten geen holtes, waardoor verblijfplaatsen in bomen kunnen worden uitgesloten. Mogelijk hebben de bomen een functie als foerageergebied. Een foerageergebied is alleen beschermd in combinatie met een vaste verblijfplaats, maar vaste verblijfplaatsen worden niet verwacht. Een nader onderzoek of ontheffing van de Wet natuurbescherming is voor vleermuizen niet nodig.

6.3 Broedvogels

Archiefonderzoek

In 2013 en 2014 is in opdracht van Stadsdeel Centrum een onderzoek uitgevoerd naar de verblijfplaatsen van spreeuw, huismus en gierzwaluwen in de binnenstad (De Jong ³ respectievelijk <http://maps.amsterdam.nl/vogels/?LANG=nl>). In of in de directe omgeving van het projectgebied zijn geen vaste verblijfplaatsen van broedvogels bekend, zie afbeelding 12.

Afbeelding 12: Waarnemingen van gierzwaluw en huismus (maps.amsterdam.nl, projectgebied in rood kader)



Veldonderzoek

In de oevers van de waterpartij kunnen broedgevallen van meerkoet en eend verwacht worden. Nesten van meerkoet en eend zijn niet jaarrond beschermd, alleen op het moment dat de nesten in gebruik zijn. Jaarrond beschermde nesten zijn in de te kappen bomen niet aangetroffen.

³ De Jong, G. 2014. Gert de Jong Ecologisch Adviesbureau. Inventarisatie van gierzwaluwen in stadsdeel Centrum en evaluatie van plaatsing van nestvoorzieningen.

Het kantoorpand is ongeschikt als broedlocatie voor huismus en gierzwaluw, vanwege het ontbreken van holtes en openingen in de gevel en het dak. In het riet en struweel naast de waterpartij kunnen kleine zangvogels, meerkoet en eend 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. Deze mogelijke ruimtelijke ingrepen vinden echter buiten het projectgebied plaats.

6.4 Flora

Archiefonderzoek

De aanwezigheid van beschermde plantensoorten kan op basis van verspreidingsgegevens worden uitgesloten.

Veldonderzoek

Kademuren ontbreken waar beschermde muurplanten aanwezig kunnen zijn. In de rietoever langs de waterpartij is de meeste variatie aan plantensoorten te vinden, zoals zuring, harig wilgenroosje, brandnetel en akkerdistel. Deze plantensoorten wijzen op een voedselrijke bodem. Beschermde plantensoorten worden derhalve niet verwacht. Een nader onderzoek of ontheffing van de Wet natuurbescherming is voor flora niet nodig.

6.5 Amfibieën en reptielen

Archiefonderzoek

Binnen de ring A10 is geen leefgebied van de rugstreeppad aanwezig (maps.amsterdam.nl). Nabij het projectgebied is geen leefgebied van de ringslang aanwezig (maps.amsterdam.nl). Andere beschermde amfibieën en reptielen kunnen op basis van verspreidingsgegevens binnen het projectgebied worden uitgesloten.

Veldonderzoek

Binnen het projectgebied is in de waterpartij geschikt foerageergebied en voortplantingswater aanwezig voor algemene kikkersoorten en padden. Op basis van de beperkte schaal van de waterpartij en het ontbreken van doorlopende groene structuren naar de buitenzijde van de ring A10 worden geen beschermde amfibieën en reptielen verwacht. Een nader onderzoek of ontheffing van de Wet natuurbescherming is voor amfibieën en reptielen niet nodig.

6.6 Vissen

Archiefonderzoek

Op de legger van Waternet is te zien dat de waterpartij binnen het projectgebied een vijver is. Dat betekent dat er geen waterverbinding is met andere watergangen/ primaire waterlopen, zie afbeelding 13. In vijvers kan vis (uitgezet) aanwezig zijn, maar deze worden vaak leeggevist door reigers.

Veldonderzoek

Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar vissen. Gezien het beperkte oppervlak van de vijver (1500 m²) en het feit dat er geen waterverbindingen zijn met andere waterlopen, kunnen beschermde vissoorten bij voorbaat worden uitgesloten. Een nader onderzoek naar vissen is niet nodig. 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 leeggevoerd. De reden hiervoor is dat vissen en amfibieën het passeren van een pomp en slang doorgaans niet overleven.

Afbeelding 13: Watergangen die onderdeel zijn van het watersysteem (Waternet)



7 CONCLUSIE

Onderhavige Quickscan Wet natuurbescherming richt zich op een kantoorpand aan de H.J.E. Wenkebachweg 144 te Amsterdam. Als gevolg van de sloop en nieuwbouw worden geen effecten op beschermde gebieden verwacht.

Onderzoek is gedaan naar grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, broedvogels, flora, amfibieën, reptielen en vissen. Op basis van de Quickscan Wet natuurbescherming worden geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en broedvogels in het pand verwacht. De gladde gevels en het platte dak van glas en staal bieden geen geschikte invliegopeningen en holttes. De aanwezigheid van vaste verblijf- of rustplaatsen van beschermde soorten kunnen op basis van het intensieve gebruik van het bedrijventerrein en de geïsoleerde ligging ten opzichte van gebieden met beschermde soorten bij voorbaat worden uitgesloten. De omringende (snel)wegen vormt een grote barrière voor beschermde soorten zoals rugstreeppad.

Zorgplicht ten aanzien van broedvogels

De rietoever langs de waterpartij van 1500 m2 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 leeggevist.

Literatuurlijst

- Netwerk Groene Bureau gedragscode (2010), zie <http://netwerkgroenebureaus.nl/werken-aan-kwaliteit/gedragscode>
- Provincie Noord-Holland, structuurvisie 2040; zie <https://maps.noord-holland.nl/kaarten/>

Geraadpleegde websites oktober en november 2021:

- www.AERIUS.nl
- maps.amsterdam.nl
- waarneming.nl
- www.sovon.nl
- www.telmee.nl
- waternet.maps.arcgis.com
- Provincie Noord-Holland, structuurvisie 2040; <https://maps.noord-holland.nl/kaarten/>

cliënt: Wenckebachweg BV
contact: mevrouw N. Sargentini
adres: Zeeburgerkade 1184
1019 VK Amsterdam
omschrijving: stikstofdepositieberekening gebruiksfase
H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam
van: ir. Linda van der Valk
datum: 1 februari 2022, aangepast op 15 april 2022

Geachte mevrouw Sargentini,

Hiermee ontvangt u de briefrapportage voor de stikstofdepositieberekening op basis van het rekenprogramma AERIUS, versie 2021 van 13 januari 2022, van het ministerie van Economische Zaken. De huidige school aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148, zie afbeelding 1, zal worden gesloopt. Daarna worden op deze locatie 430 appartementen, 42 zorgeenheden en 4.500-4.800 m² aan commerciële doeleinden gerealiseerd.

Afbeelding 1. Projectlocatie



Ten behoeve van de herontwikkeling is een ruimtelijke procedure benodigd. Onderdeel daarvan is een beoordeling in hoeverre sprake is van effecten op beschermde gebieden en of een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. Het doel van de stikstofdepositieberekening is het vaststellen of een passende beoordeling of een vergunning nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming.

Eerst volgt een algemene beschrijving van het voormalige PAS, de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 en de gevolgen voor het verlenen van toestemming. Daarna worden de uitgangspunten besproken van de stikstofuitstoot van de voorgenomen ontwikkeling. De uitgangspunten zijn gebruikt als invoergegevens in de berekening van het rekenmodel Aerius.

Waarom een stikstofbeleid?

In Nederlandse natuurgebieden met de status Natura 2000-gebied, zijn problemen met de stikstofdepositie. Door onder andere het verkeer, landbouw en industrie komen onbedoeld meststoffen (ammoniak en stikstofoxiden) via de lucht op kwetsbare natuurgebieden neer. Planten zoals gras en brandnetels profiteren van de meststoffen en nemen in massa toe. Het grootste deel van deze plantensoorten hebben deze specialisatie niet, kunnen niet zo snel meegroeien en worden verdrongen. De botanische soortenrijkdom neemt af. Het aanhoudende overschot aan meststoffen heeft effecten op het hele ecosysteem. Zo verandert bijvoorbeeld de samenstelling van bodemlarven en rupsen, zodat broedvogels niet het juiste voedsel kunnen vinden voor hun nakomelingen.

Steeds meer vogel- en insectensoorten verdwijnen en de biodiversiteit neemt af. Om kwetsbare soorten een toekomst te blijven geven is het daarom van belang dat de uitstoot van stikstof wordt teruggedrongen.

Uitspraak Raad van State 29 mei 2019

De uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 heeft ertoe geleid dat de ingeschatte verlaging van de stikstofdepositie in Nederland te onzeker is. Er mag niet vanuit worden gegaan dat de stikstofdepositie ook daadwerkelijk daalt in de toekomst. De ontwikkelruimte is daarmee (vooralsnog) niet beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen. Nederland heeft daarnaast te weinig inspanningen verricht om de stikstofdepositie proactief te verlagen. De PAS (Programmatische Aanpak Stikstof) is sinds 29 mei 2019 niet meer wetmatig. Momenteel wordt gesproken van de "voormalige PAS".

Het systeem van meldingen binnen de PAS van projecten die een depositie lager dan 1 mol/ha/jaar hebben, maar hoger dan 0,05 mol/ha/jaar is daarmee ongeldig. Met de uitspraak van 29 mei 2019 staat ook de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jaar ter discussie. Momenteel worden alleen voor projecten die geen toename van stikstofdepositie tot gevolg hebben, toestemming verleend. Met 2021 van Aerius die in januari 2022 beschikbaar is gesteld, kunnen weliswaar berekeningen worden gedaan op basis van het rekenmodel die wel voldoet aan de uitspraak van de Raad van state, maar de drempelwaarde is vooralsnog 0,00 mol/ha/jaar.

Uitgangspunten Aerius berekening

Op basis van landelijk beleid wordt de nieuwbouw gasloos uitgevoerd en daarom wordt voor de verwarming van de nieuwe bebouwing, ter plaatse van het plangebied, geen stikstof uitgestoten.

Alleen de toename van de toekomstige verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige verkeersgeneratie van de school zal mogelijk leiden tot een toename van stikstofdepositie op beschermde gebieden. Om deze toename te berekenen is de toename in verkeersgeneratie relevant.

Gemeente Amsterdam¹ heeft in 2022 een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling, zie afbeelding 2. In het verkeersmodel is zowel de vertrekkende als de aankomende autoritten vergeleken met de referentiesituatie. In Aerius is een verschilberekening uitgevoerd van de referentiesituatie (553) en de plansituatie

Afbeelding 2. Verkeersgeneratie (gemeente Amsterdam)

Tabel 5, Aankomende en vertrekkende autoritten The Dialogue

	2022_referentie			2032_Autonom			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.*

Ontsluiting

De ingang van de te realiseren parkeergarage zal gesitueerd worden ter hoogte van de H.J.E. Wenckebachweg 148. Het meeste verkeer zal worden afgewikkeld via de Johannes Blookerweg (S111), welke aansluit op de Ringweg Zuid (A10). De verkeersgeneratie is berekend op bovengenoemde route, zie afbeelding 3. Een algemeen criterium voor wegverkeer is dat de gevolgen voor het milieu van dit verkeer niet meer aan het project kunnen worden toegerekend wanneer geacht kan worden dat dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Voor deze nieuwbouwlocatie is dat het geval tot de aansluiting op de Verlengde van Marwijk Kooystraat.

Afbeelding 3 en 4. Ontsluiting H.J.E. Wenckebachweg naar de S111 en A10 (gemeente Amsterdam en Aerius)



¹ Gemeente Amsterdam, Team Onderzoek & Kennis. 2022. Verkeersonderzoek Wenckebachweg Uitgangspunten en resultaten VMA 4.0, rapportnummer)-210458, 29p.

Resultaten AERIUS

De ingevoerde gegevens en de resultaten zijn samengevat in een bijgevoegd rapport (bijlage 1), welke automatisch wordt gegenereerd door AERIUS. Uit de berekeningen blijkt dat als gevolg van het verschil tussen de referentiesituatie en de beoogde situatie geen toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden met zich mee zal brengen, zie bijlage 1.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de gebruiksfase van 430 appartementen, 42 zorgeenheden en 4.500-4.800 m² aan commerciële doeleinden 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. Significante 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.

Indien u naar aanleiding van deze briefrapportage vragen hebt, kunt u contact opnemen met ondergetekende.

Met vriendelijke groet,



Ir. Linda van der Valk
Linda@dresmevandervalk.nl

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon	Wenckebachweg BV
Inrichtingslocatie	H.J.E. Wenckebachweg 144, 1096 AM Amsterdam

Activiteit

Omschrijving	Dialogue
Toelichting	Gebruiksfase van 143 appartementen, 42 zorgeenheden en .500-4.800 m2 aan commerciële doeleinden

Berekening

AERIUS kenmerk	S6gEAd8kp7c7
Datum berekening	01 februari 2022, 12:10
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH3	Emissie NOx
Situatie 1 - Beoogd	2024	< 0,1 ton/j	< 0,1 ton/j

Resultaten

	Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
Situatie 1 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	0,00 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha		
Grootste toename van depositie	0,00 mol/ha/j		
Grootste afname van depositie	0,00 mol/ha/j		



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

 Verkeersnetwerk

Emissie NH3

< 0,1 ton/j

Emissie NOx

< 0,1 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- 📍 Grootste afname van depositie
- 📍 Grootste toename van depositie
- 📍 Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.



**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beoogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.2_20220128_2eee9c6138
Database versie	2021_2eee9c6138

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon

Wenkebachweg BV

Inrichtingslocatie

Wenkebachweg 144,
1114 AD Diemen

Activiteit

Omschrijving

The Dialogue

Toelichting

Verschilberekening huidige schoolgebouw en herontwikkeling naar 430 appartementen, 42 zorgeenheden en 4.500-4.800 m2 aan commerciële doeleinden.

Berekening

AERIUS kenmerk

RkDoLuCZEbNB

Datum berekening

15 april 2022, 16:19

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Situatie 2 - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

2022

1,8 kg/j

23,4 kg/j

Resultaten

Situatie 2 - Beoogd

Hoogste depositie

Hexagon

Gebied

-

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,00 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,00 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j



Situatie 2 (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen

 Verkeersnetwerk

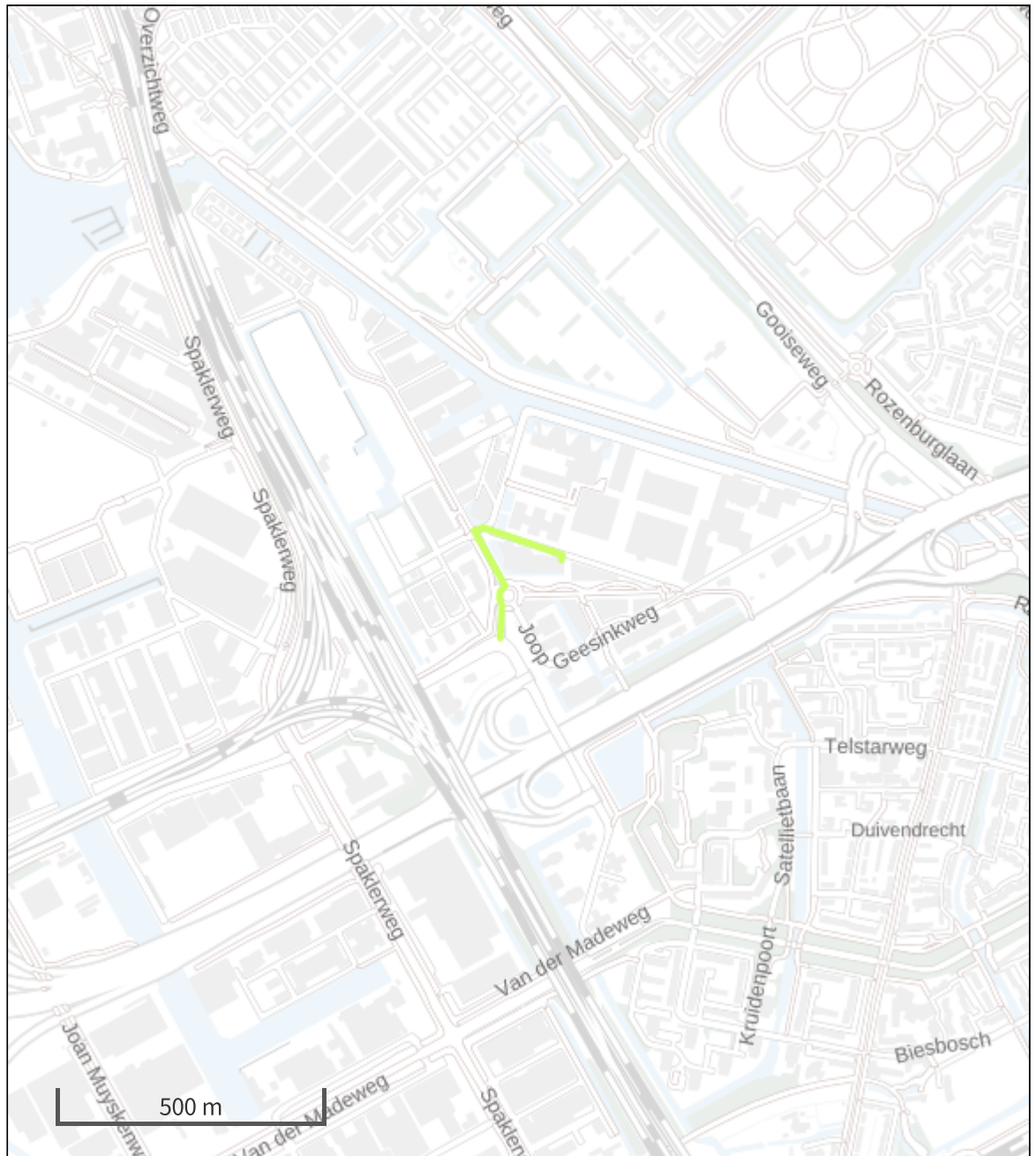
Emissie NH3

1,8 kg/j

Emissie NOx

23,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.



**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 2" (Beogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.5_20220328_855771c674
Database versie	2021.0.5_855771c674

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Wenckebachweg BV
Wenckebachweg 144,
1114 AD Diemen

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

The Dialogue
Verschilberekening huidige schoolgebouw en herontwikkeling naar 430 appartementen, 42 zorgeenheden en 4.500-4.800 m2 aan commerciële doeleinden.

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

S6iCk72iVufR
15 april 2022, 16:19
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd	Rekenjaar	Emissie NH3	Emissie NOx
	2024	1,3 kg/j	19,1 kg/j

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd	Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	0,00 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha		
Grootste toename van depositie	0,00 mol/ha/j		
Grootste afname van depositie	0,00 mol/ha/j		



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

 Verkeersnetwerk

Emissie NH3

1,3 kg/j

Emissie NOx

19,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- 📍 Grootste afname van depositie
- 📍 Grootste toename van depositie
- 📍 Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.



**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1" (Beogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie	2021.0.5_20220328_855771c674
Database versie	2021.0.5_855771c674

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>



**Woningbouw H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te
Amsterdam**

Windklimaatonderzoek met behulp van CFD

Concept

Woningbouw H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam

Windklimaatonderzoek met behulp van CFD

Concept



opdrachtgever Wenckebachweg BV
rapportnummer O 15985-10-RA-001
datum 26 oktober 2021
referentie OO/JGZ//O 15985-10-RA-001
verantwoordelijke O.E. Otten
opsteller ir. J. Groot Zevert
 085 8228661
 j.grootzevert@peutz.nl

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 85 822 86 00, mook@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

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

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Normstelling en uitgangspunten	5
2.1	Beslismodel NEN 8100	5
2.2	Windhinder en windgevaar volgens NEN 8100	5
2.2.1	Windhinder	5
2.2.2	Windgevaar	6
2.3	Windklimaat op de locatie	7
2.4	Simulatie windsnelheden met CFD	9
3	Rekenresultaten	10
3.1	Huidige bebouwingssituatie	11
3.2	Oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie	13
3.3	Geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen	15
4	Samenvatting en conclusies	17

1 Inleiding

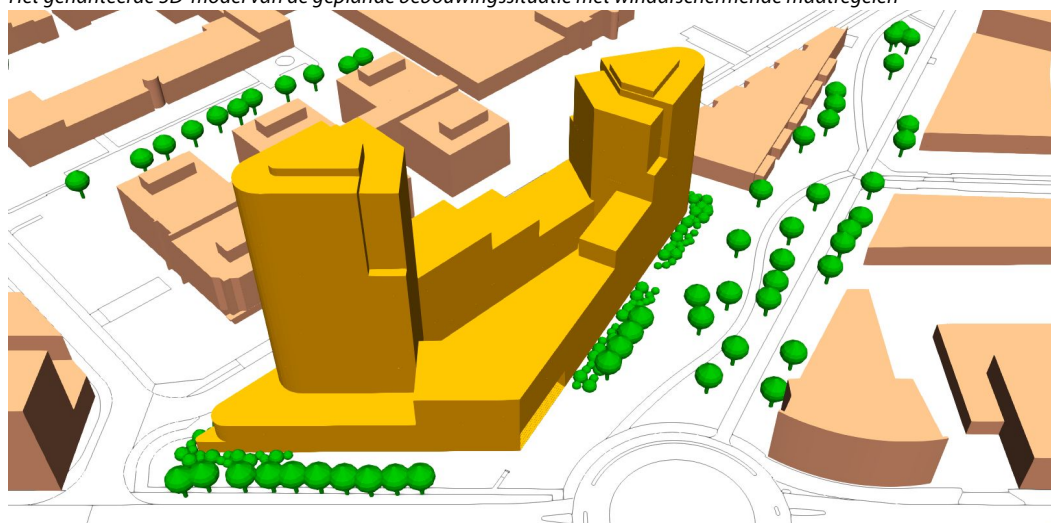
In opdracht van Wenckebachweg BV is met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie rondom de geplande bebouwing aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam.

Voor het vervaardigen van het CFD model is onder meer gebruik gemaakt van een door de opdrachtgever aangeleverd 3D model. Voor de geplande omgevingsbebouwing is gebruik gemaakt van de bestemmingsplannen '[Weespertrekvaart West – Bajes Kwartier](#)', '[Weespertrekvaart – Strook](#)' en '[Weespertrekvaart Oost, 1e uitwerking](#)'. De bestaande stedenbouwkundige omgeving en de begroeiing is meegenomen aan de hand van gegevens uit openbare bronnen. In totaal is een gebied gemodelleerd is van circa 1100 bij 1000 meter.

Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. Hierbij zijn drie bebouwingssituaties onderzocht: de huidige bebouwingssituatie, de oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie en de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

f1.1 Het gehanteerde 3D-model van de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen



In dit rapport wordt verslag gedaan van het verrichte onderzoek waarbij de volgende indeling is gehanteerd. In hoofdstuk 2 worden de normstelling en uitgangspunten van het onderzoek toegelicht. De rekenresultaten worden gepresenteerd in hoofdstuk 3 van dit rapport. Tot slot is in hoofdstuk 4 een samenvatting van het onderzoek opgenomen en worden conclusies gegeven.

2 Normstelling en uitgangspunten

2.1 Beslismodel NEN 8100

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windklimaatonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek met CFD- of windtunnelsimulatie noodzakelijk geacht. Gezien de geplande bouwhoogte van 75 meter (gebouwhoogte inclusief installaties op het dak), wordt het uitvoeren van een windklimaatonderzoek als noodzakelijk beschouwd.

2.2 Windhinder en windgevaar volgens NEN 8100

De gevoeligheid van de mens voor wind is sterk afhankelijk van de activiteit waarmee men bezig is. Bij een laag activiteitsniveau (bijvoorbeeld wachten bij een bushalte, op een terrasje zitten) zullen lagere windsnelheden als hinderlijk ervaren kunnen worden dan bij een hoger activiteitsniveau. In de NEN 8100 wordt voor de beoordeling van het windklimaat derhalve onderscheid gemaakt tussen verschillende activiteitsklassen. Bij hogere windsnelheden kan tevens sprake zijn van gevaarlijke situaties zoals evenwichtsverlies bij het passeren van gebouwhoeken en dergelijke. Hiervoor wordt getoetst aan het specifieke gevaarcriterium.

2.2.1 Windhinder

Windhinder is iets wat in geen geval geheel te voorkomen is: als het stormt is de wind hinderlijk, wat voor maatregelen er ook getroffen worden. Het is daarom ook de kans op windhinder, die maatgevend gehouden wordt voor de beoordeling van het windklimaat. Voor windhinder wordt een drempelwaarde $v_{DR,H}$ aangehouden van 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten bij de ervaring van het windklimaat een rol spelen zoals bijvoorbeeld het omslaan van paraplu's, in de ogen waaien van stof en in meer extreme vorm het dichtwaaien van een autoportier en dergelijke.

Aan de hand van onderstaande tabel 2.1, afkomstig uit de NEN 8100, wordt een beoordeling gegeven van de te verwachten mate van windhinder.

t2.1 Criteria windhinder volgens NEN 8100

Overschrijdingskans $p(v_{\text{lok}} > v_{\text{DR,H}})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht' (zie tabel 2.1). Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder.

Er wordt naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren.

Activiteitenklasse 'langdurig zitten' is dusdanig kritisch dat deze met terughoudendheid wordt toegepast.

2.2.2 Windgevaar

Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $v_{\text{DR,G}}$ gehanteerd.

Op basis van tabel 2.2, afkomstig uit de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

t2.2 Criteria windgevaar volgens NEN 8100

Overschrijdingskans $p(v_{\text{lok}} > v_{\text{DR,G}})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
$0,05 < p < 0,30$	Beperkt risico
$p \geq 0,30$	Gevaarlijk

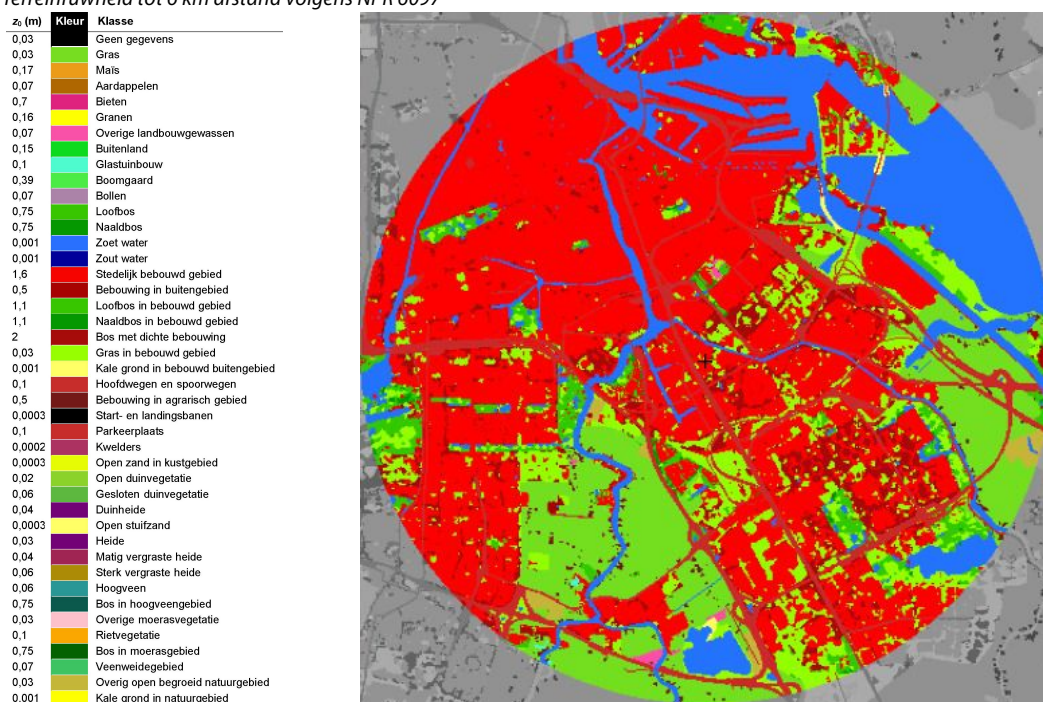
De norm stelt: "Situaties waarvoor een overschrijdingskans geldt van $0,05 < p < 0,30$ mogen alleen worden geaccepteerd als deze vallen binnen activiteiten klasse I (doorlopen). Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis $p \leq 0,05$.

Situaties met een overschrijdingskans van $p \geq 0,30$ zijn evident gevaarlijk en behoren te allen tijde te worden vermeden; het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld."

2.3 Windklimaat op de locatie

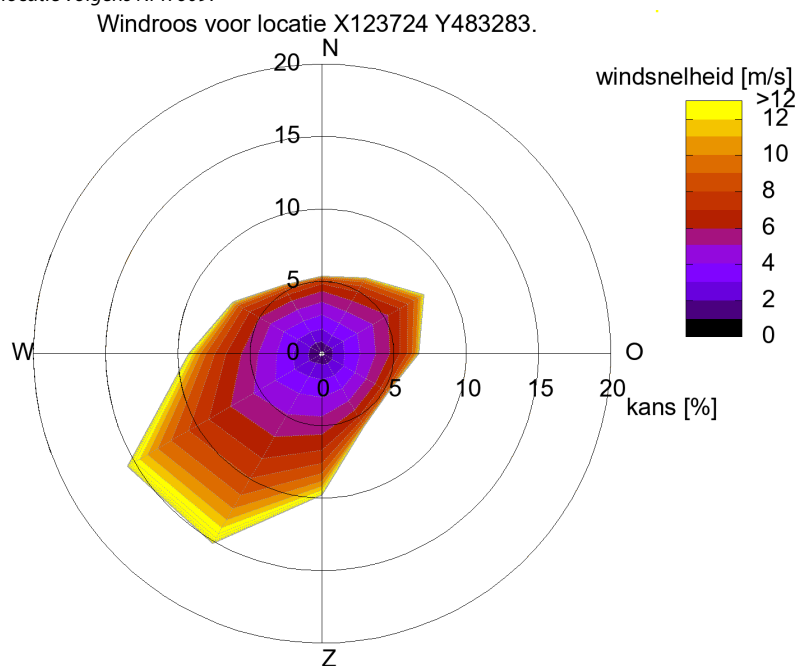
Voor de vertaling van de resultaten van de berekeningen naar de werkelijke situatie wordt gebruik gemaakt van een windstatistiek. De NEN 8100 verwijst voor de benodigde meteogegevens naar de NPR 6097:2006 *Toepassing van de statistiek van de uurgemiddelde windsnelheden voor Nederland*. Met behulp van de bijbehorende software wordt voor de specifieke locatie een windstatistiek berekend op basis van meteogegevens van een groot aantal meteostations en gegevens omtrent terreinruwheden tot 6 km afstand van het plan. De terreinruwheden van het omliggend gebied worden per categorie weergegeven in figuur 2.1. De kleur geeft de terreinruwheid aan, rood staat bijvoorbeeld voor stedelijk bebouwd gebied.

f2.1 *Terreinruwheid tot 6 km afstand volgens NPR 6097*



In figuur 2.2 is de op basis van de NPR 6097 berekende windroos op 60 meter hoogte boven de betreffende locatie weergegeven. In de windroos wordt de kans op het voorkomen van wind uit een bepaalde richting weergegeven alsmede de verdeling van windsnelheden binnen de betreffende richtingen. Uit de windroos en onderstaande windstatistiek (tabel 2.3) blijkt dat op de bouwlocatie met name bij wind uit het zuiden tot westen de hoogste windsnelheden optreden en dat de wind relatief vaak uit het uit het zuidwesten (210° en 240°) komt. De zuidwesten wind is hiermee voor een groot deel bepalend voor het windklimaat op de bouwlocatie.

f2.2 Windroos betreffende locatie volgens NPR 6097



t2.3 Windstatistiek van de betreffende locatie volgens NPR 6097

wind snelheid	Distributief overzicht windsnelheden 60 meter op basis van NPR 6097 in uren per jaar												totaal aantal uren: 8767.1	
	Positie X123724 Y483283 Jaar 1963-2002												gemiddelde windsnelheid (m/s): 5.5	
	Noord 0°	30°	60°	Oost 90°	120°	150°	Zuid 180°	210°	240°	West 270°	300°	330°		
0.0 - 0.9	15.8	12.8	16.8	16.1	18.2	16.8	14.3	15.9	20.9	19.2	20.1	19.3		
1.0 - 1.9	57.2	46.9	54.9	48.8	52.5	54.2	53.6	54.4	71.1	64.7	65.7	56.8		
2.0 - 2.9	76.6	66.1	80.4	73.6	82.1	82.8	89.4	91.3	103.2	91.4	86.1	73.6		
3.0 - 3.9	86.7	88.2	97.0	92.9	80.3	90.4	108.5	120.8	132.6	102.4	96.6	81.8		
4.0 - 4.9	79.6	80.8	110.7	95.9	78.7	86.5	116.2	145.1	155.6	112.4	94.7	75.8		
5.0 - 5.9	64.0	74.3	106.6	84.5	60.9	67.8	109.8	155.6	158.7	102.7	78.5	62.7		
6.0 - 6.9	41.9	63.0	79.7	61.1	43.0	45.6	93.2	152.3	156.1	90.1	66.2	45.3		
7.0 - 7.9	24.9	40.4	56.8	44.5	29.5	30.5	78.3	138.0	138.7	70.4	47.0	29.0		
8.0 - 8.9	11.9	26.1	43.0	32.9	13.0	18.6	63.7	116.7	122.3	51.7	31.5	18.5		
9.0 - 9.9	6.3	16.3	29.9	18.6	5.7	10.7	45.6	95.4	95.7	35.5	18.2	9.5		
10.0 - 10.9	3.0	8.9	17.9	9.7	2.0	4.7	32.0	77.3	69.0	27.5	10.5	4.9		
11.0 - 11.9	1.4	4.6	11.9	6.8	0.6	2.4	23.3	57.4	54.8	17.4	5.9	2.4		
12.0 - 12.9	1.2	2.4	7.0	2.5	0.3	0.6	14.0	41.3	34.6	12.5	2.3	1.4		
13.0 - 13.9	0.3	0.9	2.2	0.9	0.2	0.5	8.2	28.0	23.9	6.8	1.3	0.5		
14.0 - 14.9	0.0	0.4	1.0	0.6	0.0	0.2	4.9	17.4	14.6	4.0	0.7	0.3		
15.0 - 15.9	0.0	0.0	0.3	0.2	0.0	0.0	2.2	11.1	6.9	2.7	0.2	0.0		
16.0 - 16.9	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.0	0.9	5.5	4.2	1.0	0.1	0.0		
17.0 - 17.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	3.3	2.5	0.6	0.1	0.0		
18.0 - 18.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	1.8	1.2	0.3	0.1	0.0		
19.0 - 19.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.9	0.6	0.1	0.1	0.0		
20.0 - 20.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.4	0.1	0.0	0.0		
21.0 - 21.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0		
22.0 - 22.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0		
23.0 - 23.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
24.0 - 24.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
25.0 - 25.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
26.0 - 26.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
27.0 - 27.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
28.0 - 28.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
29.0 - 29.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
30.0 - 30.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
31.0 - 31.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
32.0 - 32.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
33.0 - 33.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
34.0 - 34.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
35.0 - 35.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
36.0 - 36.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
37.0 - 37.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
38.0 - 38.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
39.0 - 39.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
aantal uren	470.8	532.1	716.3	589.7	467.0	512.3	859.5	1330.3	1367.8	813.6	625.9	481.8		
gemiddelde snelheid	4.2	4.9	5.3	4.9	4.2	4.4	5.8	6.9	6.6	5.6	4.8	4.4		

2.4 Simulatie windsnelheden met CFD

Voor het uitvoeren van een windklimaatonderzoek beschikt Peutz over een eigen windtunnel. Als het gaat om relatief eenvoudige bebouwingssituaties, of bebouwingssituaties waar op voorhand van wordt verwacht dat geen grote windproblemen op gaan treden, kan worden volstaan met een numerieke simulatie met Computational Fluid Dynamics (CFD). In deze situatie is in overleg met de opdrachtgever van deze onderzoeksmethode uitgegaan. De rekenmethode is aan de hand van eerder uitgevoerde windtunnelprojecten gevalideerd.

De grenslaagstroming die in de praktijk (bij neutrale stabiliteit ten aanzien van het temperatuurprofiel) aanwezig is wordt aan de rand van het CFD-model opgewekt zodat het juiste windprofiel (afhankelijk van de terreinruwheid) wordt gesimuleerd. Verfijning van de lokale windsituatie vindt plaats door de direct omliggende bebouwing en begroeiing mee te modelleren.

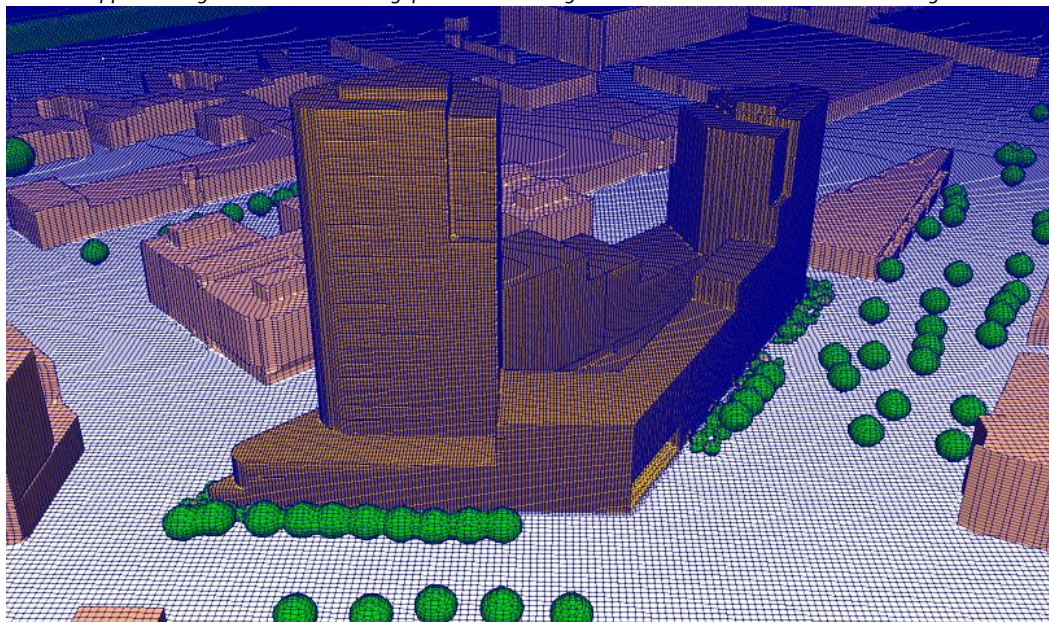
De windsnelheden rondom het project worden met het CFD-model voor 12 windrichtingen berekend. Met behulp van de windstatistiek voor de bouwlocatie, zoals berekend in navolging van de NPR 6097, wordt vervolgens per windrichting de overschrijdingskans voor de kritische uurgemiddelde windsnelheden van 5 en 15 m/s voor respectievelijk windhinder en windgevaar bepaald. De totale overschrijdingskans is de som van de overschrijdingskansen per windrichting, ook wel de hinderkans en de gevaarkans genoemd. Deze worden vervolgens getoetst aan de NEN 8100 om het lokale windklimaat te kunnen beoordelen.

In bijlage 1 is het technisch inlegvel, conform de NEN 8100, opgenomen. Het technisch inlegvel bevat een aantal rubrieken en aandachtspunten die een kort, schetsmatig overzicht geven van de relevante zaken van de CFD-berekeningen.

3 Rekenresultaten

In figuur 3.1 is een aanzicht gegeven van het rekengrid ter plaatse van de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen.

f3.1 Aanzicht oppervlakte grid rekenmodel in de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen



Het toekomstige windklimaat wordt beoordeeld op basis van de uitgevoerde CFD-berekeningen, de windstatistiek van de betreffende locatie en de grenswaarden zoals beschreven in de paragrafen 2.2.1 en 2.2.2 betreffende windhinder en windgevaar.

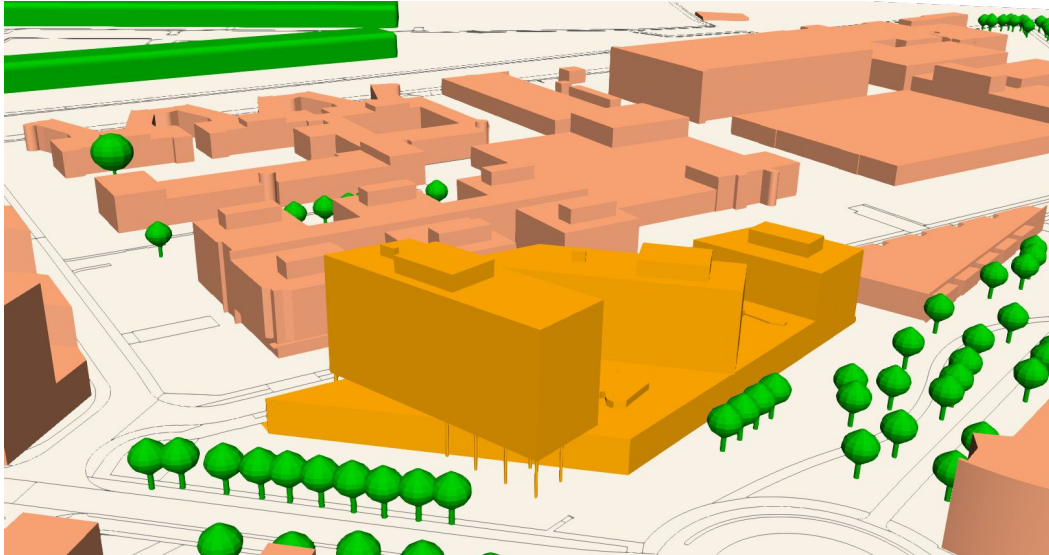
Per situatie wordt in een horizontale doorsnede op hoofdhoogte (1,75 meter boven plaatselijk maaiveldniveau) de berekende hinderkans met kleurcontouren voor de (geplande) bebouwingssituatie weergegeven. De kleuren zijn afgestemd op de beoordelingscriteria uit de NEN 8100. Bij de beoordeling van het windklimaat wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën doorlopen en slenteren. Het criterium voor slenteren is van toepassing bij de gebouwentrees, verder wordt het criterium voor doorlopen gehanteerd. In slentergebieden wordt een hinderkans van minder dan 5%, overeenkomend met een beoordeling goed, nagestreefd. Het criterium voor langdurig zitten is niet toegepast.

Het aspect windgevaar wordt alleen tekstueel beoordeeld.

3.1 Huidige bebouwingssituatie

Het gebruikte model van de huidige bebouwingssituatie is weergegeven in figuur 3.2.

f3.2 *Het gebruikte model van de huidige bebouwingssituatie*

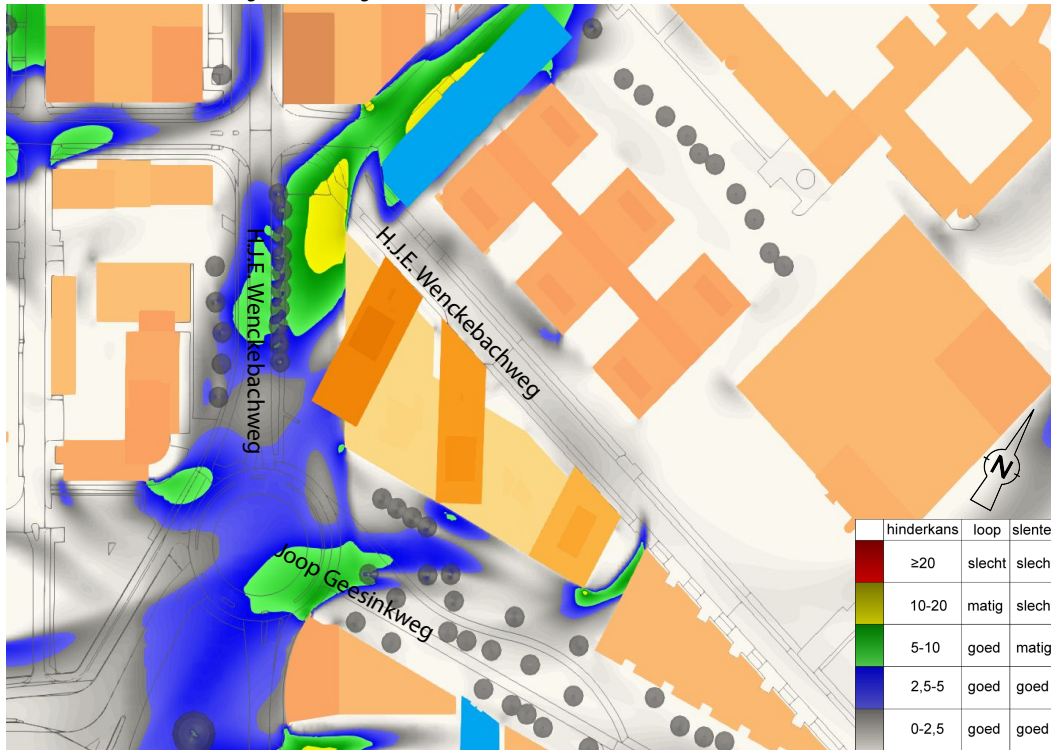


Uit de resultaten, weergegeven in figuur 3.3, blijkt dat in de huidige bebouwingssituatie sprake is van een overwegend goed (grijs/blauw/groen) windklimaat volgens het criterium doorlopen. Aan de westhoek van de bebouwing is lokaal sprake van een matig windklimaat (geel).

Voor windgevoelige functies zoals gebouwentrees wordt doorgaans het criterium slenteren gehanteerd, waarbij naar een goed windklimaat wordt gestreefd. Bij de bestaande gebouwentrees is sprake van een goed windklimaat.

Op basis van de berekeningen is er in de huidige situatie geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

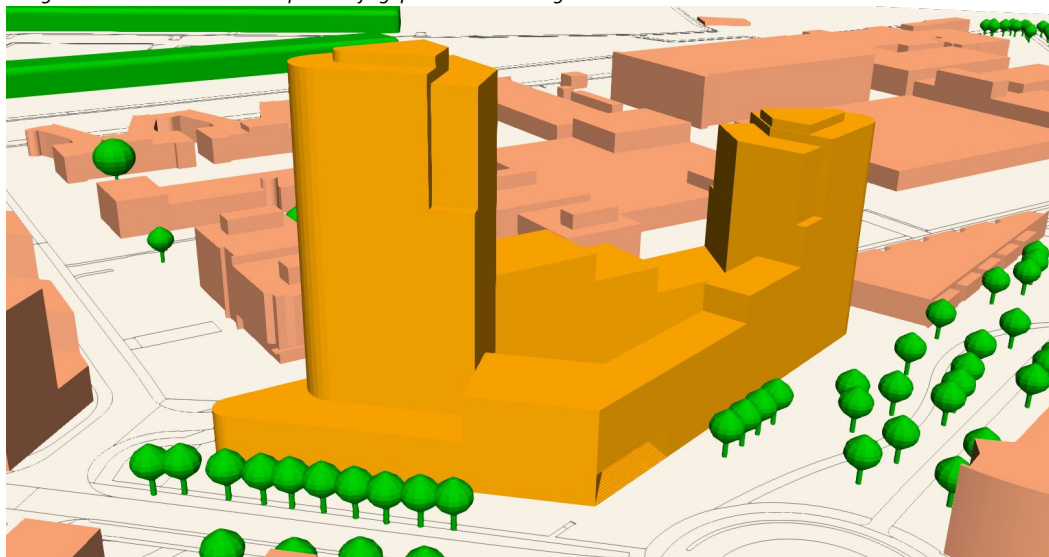
f3.3 Het windklimaat in de huidige bebouwingssituatie



3.2 Oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie

Het gebruikte model van de oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie is weergegeven in figuur 3.4.

f3.4 Het gebruikte model van de oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie



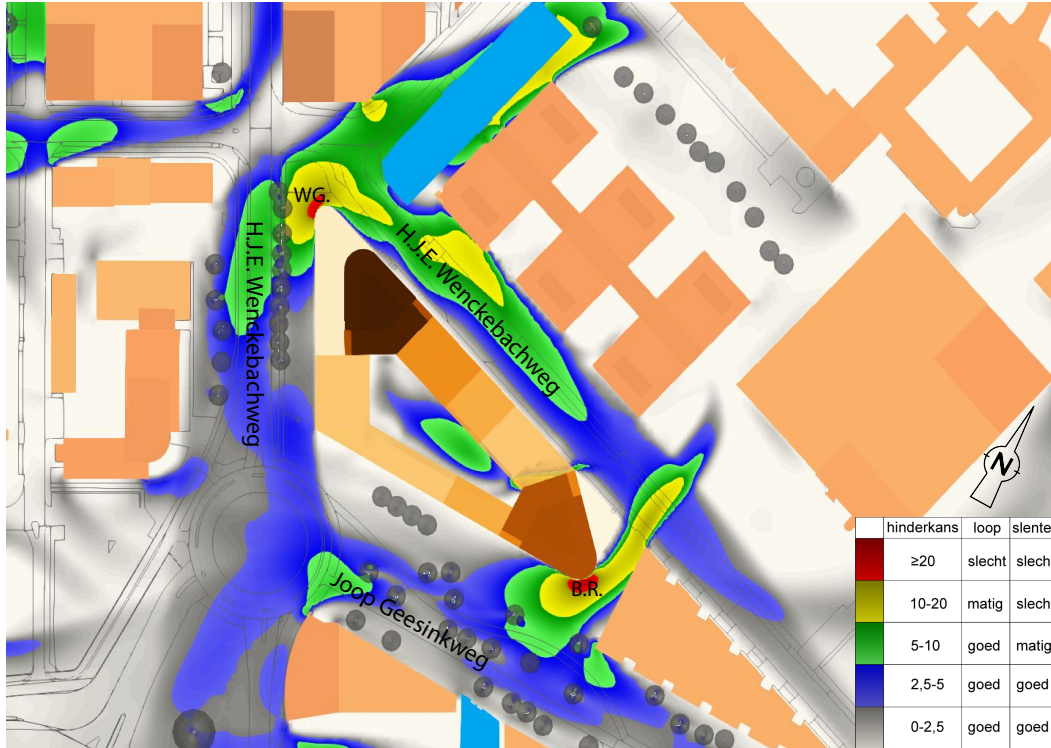
Uit de resultaten in figuur 3.5 blijkt dat rond de oorspronkelijk geplande bebouwing overwegend sprake is van een goed (grijs/blauw/groen) windklimaat. Bij de oost- en westhoek van de geplande bebouwing is sprake van een matig (geel) tot slecht (rood) windklimaat, beoordeeld volgens het criterium doorlopen. Aan de westhoek is tevens sprake van windgevaar (aangegeven met WG.), en aan de oosthoek van een beperkt risico op windgevaar (aangegeven met B.R.). Dit is ten gevolge van de relatief open ligging ten opzichte van de dominante zuidwestelijke windrichtingen.

In de binnenterrein is het windklimaat volgens het criterium doorlopen als goed (grijs/blauw/groen) te beoordelen. Voor eventuele windgevoelige functies is overwegend sprake van een goed (grijs/blauw) tot plaatselijk matig (groen) windklimaat. Op de trap naar de binnenterrein is volgens het criterium doorlopen sprake van een matig (geel) tot zeer lokaal slecht (rood) windklimaat.

Aan de gevels kan het windklimaat volgens het criterium slenteren grotendeels als goed worden beoordeeld (grijs/blauw), met uitzondering van de oost- en westhoek, waar sprake is van een matig (groen) tot slecht (geel/rood) windklimaat. Deze locaties zijn op voorhand minder geschikt voor windgevoelige functies zoals gebouwentrees.

Naar aanleiding van deze resultaten is in overleg met de opdrachtgever vervolgonderzoek naar de mogelijkheden om het windklimaat te verbeteren.

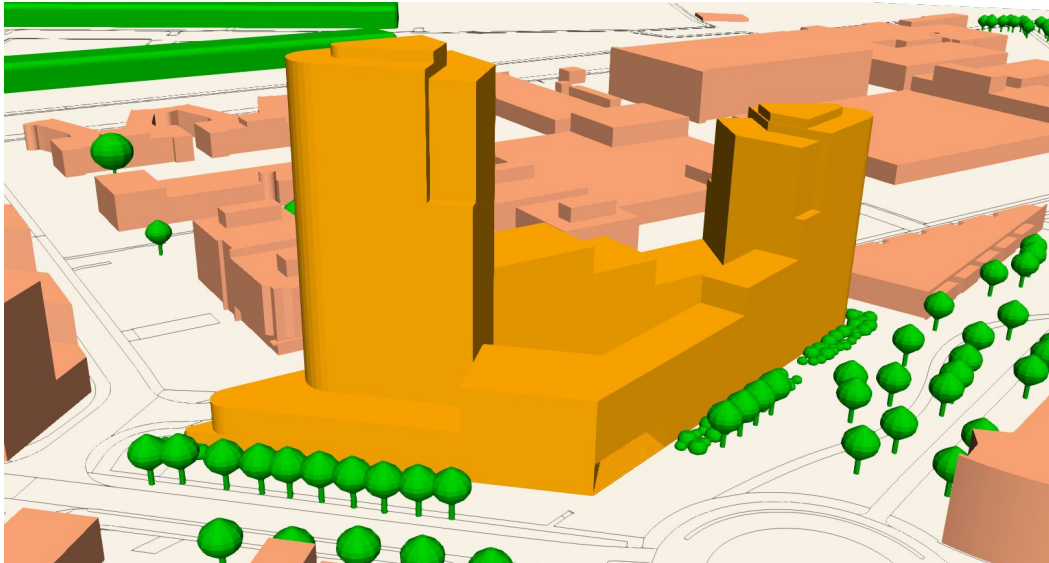
f3.5 Het te verwachten windklimaat in de oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie



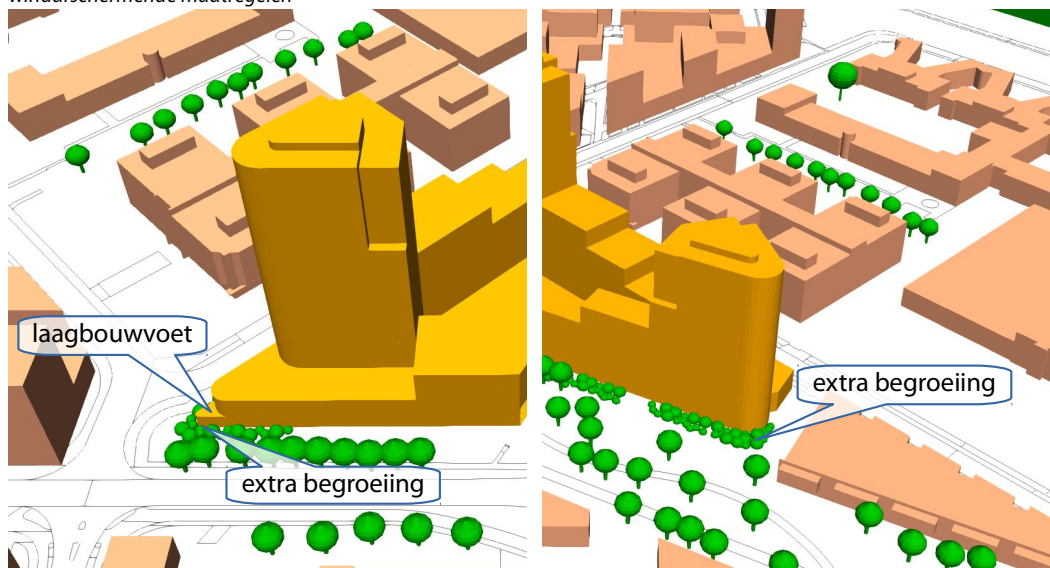
3.3 Geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen

Ten opzichte van de oorspronkelijk geplande situatie is extra begroeiing in de vorm van dichte struiken met een hoogte van ca. 2,5 meter toegevoegd bij de oost- en westhoek van het plan, en is aan de westhoek een extra laagbouwvoet toegevoegd. Het gebruikte model van deze situatie met windafschermende maatregelen is weergegeven in de figuren 3.6 en 3.7.

f3.6 Het gebruikte model van de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen



f3.7 Het gebruikte model van de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen, ingezoomd op de windafschermende maatregelen

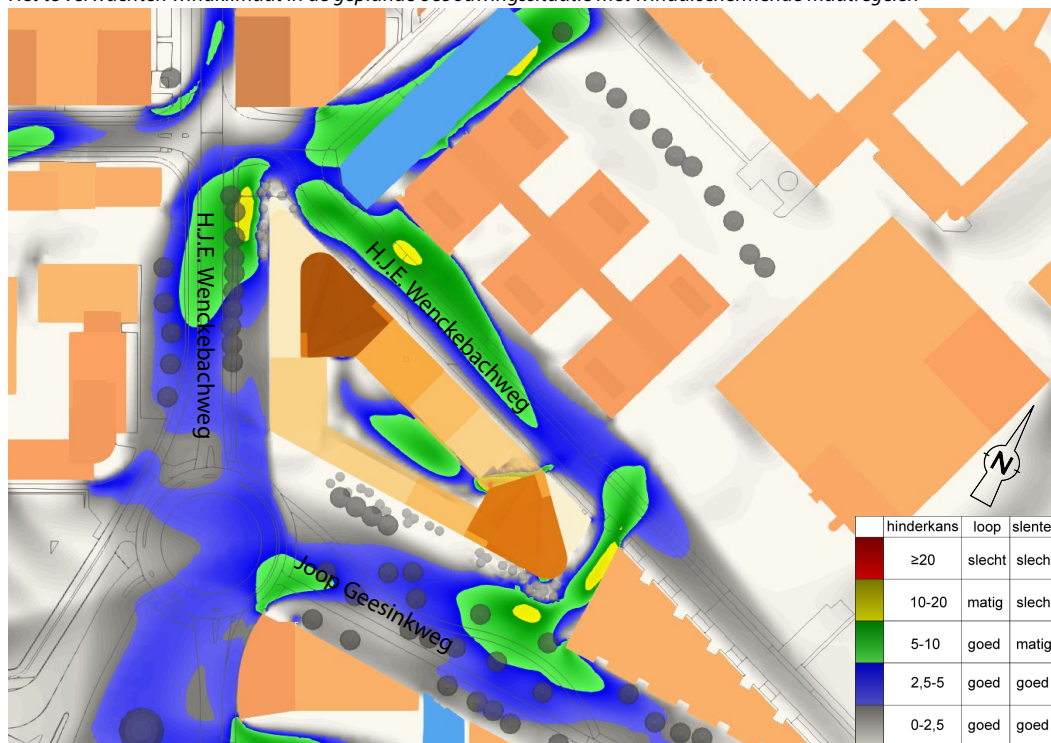


Uit de resultaten blijkt dat ten gevolge van de windafschermende maatregelen het windklimaat sterk verbetert, waardoor een slecht windklimaat en een overschrijding van het gevaarcriterium wordt voorkomen. Rondom de geplande bebouwing is nu sprake van overwegend goed (grijs/blauw/groen) en lokaal matig (geel) windklimaat volgens het criterium doorlopen.

In de binnenterrein is het windklimaat ongewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijk geplande situatie. Desgewenst kan het windklimaat worden verbeterd door het aanbrengen van begroeiing.

Aan de gevels is het windklimaat volgens het criterium slenteren grotendeels als goed (grijs/blauw) te beoordelen.

f3.8 Het te verwachten windklimaat in de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen



4 Samenvatting en conclusies

In opdracht van Wenckebachweg BV is met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) een indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatsituatie rondom de geplande bebouwing aan de H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam.

Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. Hierbij zijn drie bebouwingssituaties onderzocht: de huidige bebouwingssituatie, de oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie en de geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

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.

Mook,

Bijlage 1 Technisch inlegvel numerieke simulatie

Project	Projectgegevens			
Projectnaam	H.J.E. Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam			
Opdrachtgever	Wenckebachweg BV			
Projectleider	O. Otten/ir. J. Groot Zevert			
Datum	26 oktober 2021			
Model	Algemene gegevens van het model			
Omvang gemodelleerd gebied	1100 x 1000 meter			
Kerngebied	het gebied rondom de geplande nieuwbouw			
Omgeving	bebouwing/begroeiing			
Afmetingen model	1200 x 1100 x 310 meter			
Blokkeringsgraad	<10%			
Gemodelleerd groen	jaargemiddelde situatie			
Onderzochte windrichtingen	12 (rondom in stappen van 30 graden)			
Onderzochte configuraties	<ul style="list-style-type: none"> • Huidige bebouwingssituatie • Oorspronkelijk geplande bebouwingssituatie • Geplande bebouwingssituatie met windafschermende maatregelen 			
Computeropstelling	Specifieke gegevens van gebruikte programmatuur			
Programmatuur	OpenFoam 6			
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ FVM (eindige volume methode) – FEM (eindige elementen methode) – anders 			
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ drie-dimensionaal ✓ tijd-onafhankelijk ✓ isothermisch – passieve scalairs 		<ul style="list-style-type: none"> – twee-dimensionaal – tijd-afhankelijk – thermisch – actieve scalairs 	
Rekenrooster	Circa 16,5 miljoen cellen; verfijning t.p.v. de geplande bebouwing			
Turbulentiemodellering	k-ε-RNG-turbulentiemodel			
Convectieve differentieschema's	snelheidscomponenten: Gauss turbulentie grootheden: Gauss scalaire variabelen: -			
Randvoorwaarden	Gebruikte randvoorwaarden			
Instroomprofiel	logaritmisch snelheidsprofiel, alle windrichtingen : $z_0=0,7$ m; en bijbehorende profielen voor k en ε			
Uitlaat	constante druk			
Boven-/zijwanden	gesloten, wrijvingsloos			
Gegevensverwerking en -beoordeling	Informatie voor locatie en beoordeling windklimaat			
Amersfoortse coördinaten van de locatie	X = 123724 Y = 483283			
Toegepaste eisen	V_{DR} [m/s]	Gewenste kwaliteitsklasse	Overschrijdingskans [%]	Beoordeling
Voor comfort			$p(V_{LOK} > V_{DR,H})$	
Doorlopen	5,0	≤ D	< 20	≤ matig
Slenteren	5,0	≤ C	< 10	≤ matig
Zitten	5,0	≤ B	< 5	≤ matig
Regionale correctie	Geen correctie			
Voor gevaar			$p(V_{LOK} > V_{DR,G})$	
	15	n.v.t	0,05 < p < 0,30	beperkt risico
	15	n.v.t	$p \geq 0,30$	gevaarlijk
Gepresenteerde resultaten		windhinder: figuren met $p(V_{LOK} > V_{DR,H})$ -waarden, gevaar: tekstuele beoordeling		

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Aan: College van B&W van de gemeente Ouder-Amstel
Van: MEES Ruimte & Milieu, namens Wenckebachweg BV
Betreft: Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling voor de locatie
Wenckebachweg 144-148

Projectnr.: 20330
Kenmerk: 20330.02/MER
Auteur: drs. I.M. Dias

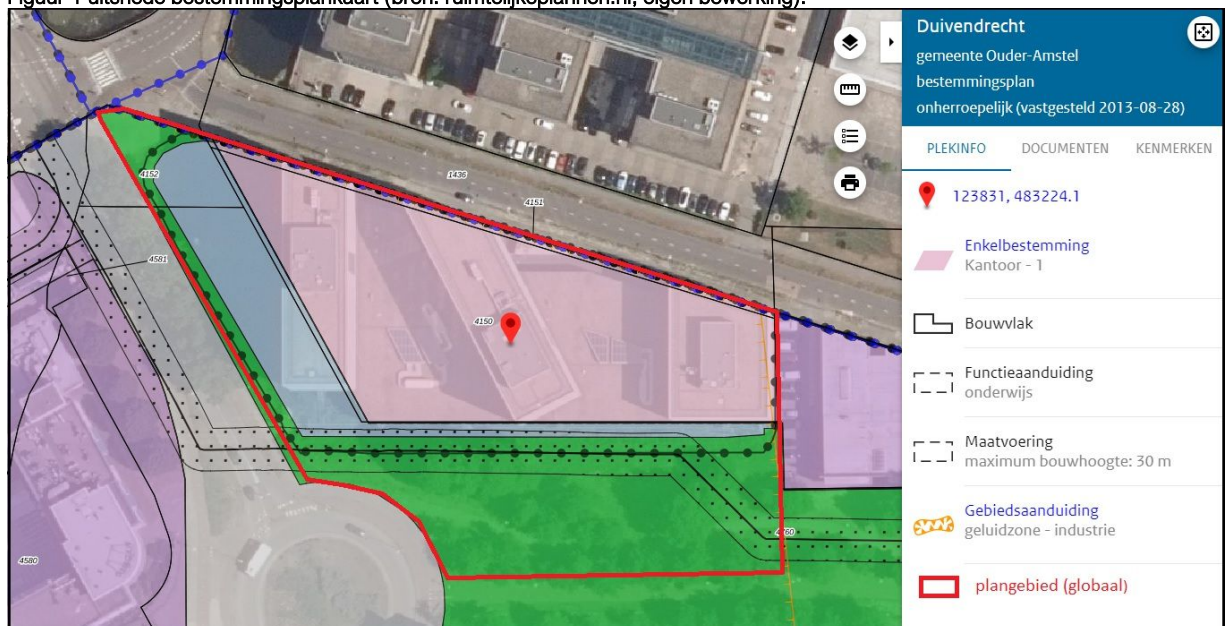
Datum 1 februari 2022

1. INLEIDING

Wenckebachweg BV is voornemens de kavel aan de Wenckebachweg 144-148 te Amsterdam-Duivendrecht te herontwikkelen. De gewenste ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 430 woningen, met in de plint circa 4.800 m² aan commerciële voorzieningen en een maatschappelijke functie in de vorm van zorg van minimaal 3.200 m² waarin een ouderengasthuis wordt gevestigd met 42 zorgeenheden.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het ter plaatse vigerende bestemmingsplan "Duivendrecht", vastgesteld op 20 juni 2013. De planlocatie heeft de bestemming 'Kantoor - 1', met de functieaanduiding 'onderwijs'. Er geldt een bouwvlak, waarbinnen gebouwd mag worden met een bouwhoogte van 30 meter.

Figuur 1 uitsnede bestemmingsplankaart (bron: ruimtelijkeplannen.nl, eigen bewerking).



Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken wordt daartoe een nieuw bestemmingsplan ter vaststelling aangeboden. Op dergelijke besluiten is het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) van toepassing. Deze aanvraag is de eerste stap in de procedure voor het uitvoeren van een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Aanleiding aanmeldnotitie

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In het gewijzigde Besluit m.e.r. is de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Door het college van de gemeente Ouder-Amstel dient een afzonderlijk besluit genomen te worden of een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat. In voorliggende aanmeldnotitie wordt gemotiveerd dat geen sprake is van aanzienlijke milieugevolgen, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

2. RELATIE MET PROJECTPLAN

De realisatie van woningen, commerciële- en zorgvoorzieningen op de projectlocatie kan worden aangemerkt als stedelijk ontwikkelingsproject, welke is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. onder D 11.2.

Tabel 1 relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer de activiteit 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. Omdat er geen 2000 of meer woningen worden gerealiseerd, is er geen m.e.r.-beoordeling nodig.

Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen, dient de vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

De vorm van een vorm-vrije m.e.r. is niet bepaald, maar de inhoud waar een m.e.r.-beoordeling aan dient te voldoen is wel bepaald (Bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU). In de vormvrije m.e.r. dient de volgende inhoud zijn vermeld:

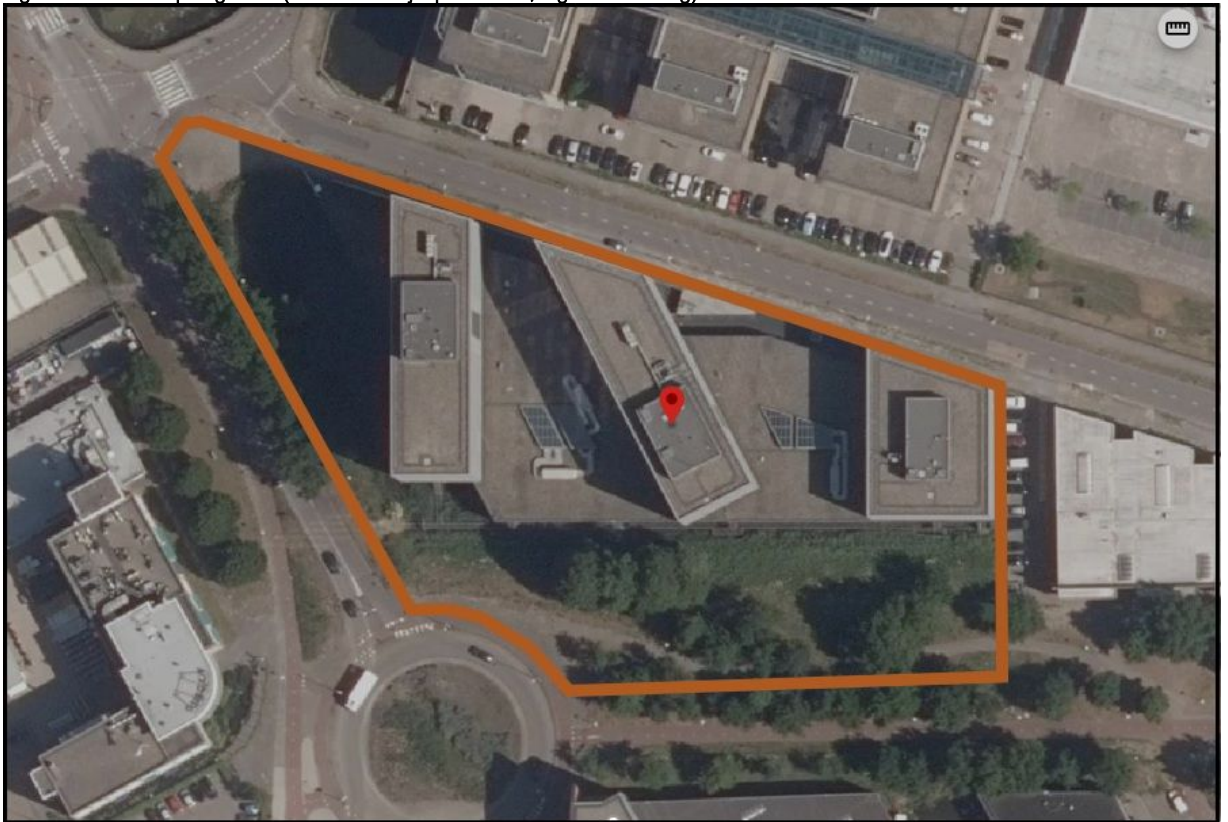
1. Kenmerken van de projecten.
2. Plaats van de projecten.
3. Kenmerken van het potentiële effect.

Onderstaand worden deze onderdelen nader toegelicht.

2.1. Kenmerken van het project

Voor een weloverwogen beoordeling is het van belang dat de kenmerken van het project vermeld zijn. De planlocatie is gelegen aan de H.J.E. Wenckenbachweg 144-148, waar voorheen het oude pand van de Hogeschool van Amsterdam (HvA) was gevestigd. De planlocatie valt bestuurlijk onder de gemeente Ouder-Amstel. Het gebied rondom de planlocatie bestaat vooral uit een werkgebied, maar dit gebied dient te veranderen naar een gemengd stedelijk gebied waar wonen mogelijk is. De planlocatie is vlakbij gelegen aan de snelweg A10 en gelegen tussen de metrostation Spaklerweg en Van der Madeweg.

Figuur 2 Luchtfoto plangebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl, eigen bewerking)



Omvang van het project

Het planinitiatief betreft de ontwikkeling van maximaal 430 woningen, met in de plint circa 4.800 m² aan commerciële voorzieningen en een maatschappelijke functie in de vorm van zorg van minimaal 3.200 m² waarin een ouderengasthuis wordt gevestigd met 42 zorgeenheden. Hiertoe is sloop van het bestaande pand beoogd.

Het nieuwe gebouw zal uit twee torens aan de uiteinden bestaan, één toren van 71 meter en één toren van circa 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. Er wordt een binnentuin gerealiseerd die bovenop de parkeerbak en bergingen wordt geplaatst.

Figuur 3 Impressie toekomstige situatie (bron: Cruz y Ortiz Arquitectos, 30 september 2020)



Cumulatie met andere projecten

In de directe omgeving van de projectlocatie is met name sprake van kantoren en bedrijvigheid. Het gebied aan de westkant wordt langzaam getransformeerd naar een woon-werkgebied (locatie voormalige penitentiaire inrichting). Voor zover bekend zijn er geen concrete plannen in de omgeving die gezamenlijk met dit project mogelijk tot nadelige effecten kunnen leiden.

Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Voor de realisatie van het project worden reguliere natuurlijke hulpbronnen gebruikt als bouw materiaal, zoals beton, hout, staal en grond. Een andere locatie zal niet leiden tot minder gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Bij de beoogde ontwikkeling is geen sprake van productieprocessen.

Productie van afvalstoffen

Er is voornamelijk sprake van huishoudelijk afval, kleinschalig bedrijfsmatig afval en daarnaast afval afkomstig zorgvoorzieningen. Mogelijk medisch afval (en bedrijfsmatig afval) wordt volgens regels uit het Activiteitenbesluit opgeslagen en afgevoerd.

Verontreiniging en hinder

Wat betreft milieuhinder wordt voldaan aan de wettelijke normen dan wel maatregelen getroffen om gevolgen te voorkomen/beperken.

Risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën

Er is bij de beoogde ontwikkeling geen sprake van realisatie van risicovolle inrichtingen. Het aspect externe veiligheid is beschouwd in de toelichting van het bestemmingsplan, groepsrisico en plaatsgebonden risico zijn in ogenschouw genomen. Het voorgenomen initiatief zelf is geen risicovolle activiteit en zorgt niet voor negatieve effecten in het kader van externe veiligheid.

2.2. Plaats van het project

Voor een weloverwogen beoordeling is het van belang dat, naast de locatietekenen, de plaats van het project nader beschouwd wordt.

Bestaande grondgebruik

Op de projectlocatie staat een voormalig schoolgebouw met een waterpartij en openbaar groen. Sloop van dit pand is beoogd. De kwaliteit van de bodem ter plaatse van het plangebied is onderzocht.

Opnamevermogen van het natuurlijke milieu

Van belang is om het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied te beschouwen. Dit hangt samen met de nabijheid tot natuurbeschermingsgebieden. Het projectgebied is niet gelegen in een Natura-2000 gebied, NNN gebied, weidevogelleefgebied of ander kwetsbaar 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. Volledigheidshalve is een ecologische quickscan naar gebied uitgevoerd (inclusief AERIUS berekening) om inzichtelijk te maken welke effecten de voorgenomen ontwikkeling heeft op deze nabijgelegen natuurbeschermingsgebieden. De resultaten wijzen uit dat door de afstand tot de Natura-2000 gebieden en de aard van het tussenliggende gebied, geen negatieve effecten van het initiatief te verwachten zijn.

2.3. Kenmerken van het potentiële effect

De diverse milieuaspecten die een rol kunnen spelen, worden hieronder toegelicht. Mogelijke effecten worden in ogenschouw genomen voor wat betreft het bereik, grensoverschrijdend karakter, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en onomkeerbaarheid.

Verkeer

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling neemt de verkeersgeneratie ten opzichte van de autonome situatie enigszins toe. Deze toename (kleiner dan 100 verkeersbewegingen per etmaal) ten opzichte van de huidige situatie kan goed opgevangen worden binnen de huidige wegenstructuur, maar kan wel een effect hebben op de luchtkwaliteit.

Luchtkwaliteit

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.

In onderhavig geval is sprake van de realisatie van 430 woningen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Op basis van bovenstaande voorbeelden mag geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt. Voor de volledigheid is op basis van de verkeersgeneratie de NIBM-rekentool gebruikt. Op basis daarvan kan eveneens geconcludeerd worden dat de grenswaarde van 3% niet wordt overschreden en de ontwikkeling daarmee niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een luchtkwaliteitsonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

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		

Naast de toets aan de luchtkwaliteitseisen middels de NIBM-tool is gebruik gemaakt van de kaarten van Atlas Leefomgeving. Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de huidige grootschalige achtergrondconcentraties voor een bepaald jaar zijn ter plaatse van een projectgebied. Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van een planlocatie.

Onderstaande tabel toont de grootschalige achtergrondconcentraties ter plaatse van de projectlocatie. 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.

Tabel 2 Achtergrondconcentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van het plangebied (bron: NSL Monitoringstool, geraadpleegd 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

Ecologie (gebiedsbescherming)

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. Hier kan sprake van zijn wanneer een ontwikkeling binnen een Natura 2000-gebied plaatsvindt, maar ook stikstofdepositie kan verslechterende gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Deze gevolgen kunnen significant zijn wanneer een plan, project of handeling leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden die overbelast zijn. Voorheen gold hier de Regeling PAS (Programmatiese aanpak Stikstof) voor, maar naar aanleiding een tweetal belangrijke uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (mei 2019) is deze regeling komen te vervallen. Als gevolg hiervan dient in Nederland voor elk project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd te worden, en kan al sprake zijn van een negatief effect op het moment dat de rekenresultaten meer depositie dan 0,00 mol/ha/jr weergeven.

Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat

natuurgebieden hun waarde verliezen. Het NNN kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. NNN is tevens opgenomen in het streekplan van de provincie. Indien het projectgebied in het NNN gelegen is, verlangt de provincie een 'nee-tenzij-toets'. Afhankelijk van de provincie kan dit ook gelden voor projectgebieden in de nabijheid van het NNN.

Het projectgebied is niet gelegen in een Natura-2000 gebied, NNN gebied, weidevogelleefgebied of ander kwetsbaar 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. Volledigheidshalve is een ecologische quickscan naar gebied uitgevoerd (inclusief AERIUS berekening) om inzichtelijk te maken welke effecten de voorgenomen ontwikkeling heeft op deze nabijgelegen natuurbeschermingsgebieden. De resultaten wijzen uit dat door de afstand tot de Natura-2000 gebieden en de aard van het tussenliggende gebied, geen negatieve effecten van het initiatief te verwachten zijn.

Overige milieuaspecten

Van de overige milieuaspecten wordt op basis van de beoordeling die heeft plaatsgevonden in de voorgaande hoofdstukken op voorhand verwacht dat deze niet leiden tot betekenisvolle milieueffecten.

3. VERZOEK

Middels voorliggende aanmeldnotitie wordt het bevoegd gezag verzocht het besluit te nemen dat, gezien de kenmerken van het potentiële effect, het project geen significant negatieve milieueffecten met zich meebrengt en daardoor geen nadere m.e.r.-beoordeling nodig is.

Nota van wijzigingen “Wenckebachweg 144 – 148”

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Wenckebachweg 144 -148’, is op 23 juni 2022 door het college van B&W van gemeente Ouder-Amstel vrij gegeven voor ter inzagelegging. Het plan heeft 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend.

Wel zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd die met name te maken hebben met:

- Het doorvoeren van tekstuele aanpassingen in de toelichting die samenhangen met de doorgevoerde wijzigingen in de regels en wijzigingen ter verduidelijking van de tekst als gevolg van gewijzigd beleid of actualisatie en aanscherping van onderzoeken.
- Het opnemen van regels ten aanzien van strijdig gebruik, woningsplitsing, bed&breakfast, kamergewijze verhuur en de daarbij behorende begrippen in aansluiting op het op 25 mei 2022 vastgestelde bestemmingsplan ‘Herziening Duivendrecht’.
- Het verduidelijken van de begripsbepalingen omtrent horeca waarmee meer duidelijkheid komt in de verschillende toe te laten horecavoorzieningen.
- Het aanscherpen van de regels met betrekking tot de parkeernormen, waarbij de normen in de regels (en toelichting) in overeenstemming zijn gebracht met het uitgevoerde mobiliteitsplan.
- Het opnemen van een regeling ten behoeve van ondergronds bouwen die nog ontbrak in het ontwerpbestemmingsplan.
- Het aanpassen van een ommissie op de verbeelding ten aanzien van een ontbrekende bouwhoogte.

Alle wijzigingen in de regels en op de verbeelding zijn hieronder per onderdeel aangegeven. De gewijzigde teksten zijn cursief weergegeven.

Regels

Begrippen

- 1.26 horeca 1: was: ‘horeca 1: fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken functies)’;

Wordt gewijzigd in:

1.26 horeca 1: lunchroom, juicebar, croissanterie, ijssalon, koffie/theehuis en de naar aard daarmee te vergelijkbare functies;

- 1.27: er wordt een nieuwe horecacategorie toegevoegd: horeca 2:

1.27 horeca 2: snackbar, cafetaria

- 1.27 horeca 4: was: ‘horeca 4: restaurant (restaurant, grand-café, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken functies)’;

Wordt gewijzigd in:

1.28: horeca 4: restaurant, bistro, grand-café en de naar aard daarmee te vergelijken functies;

- 1.41: begrip woningsplitsing toegevoegd: “*het verbouwen van een woning tot twee of meer woningen, dan wel het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan*”.

Artikel 3 Gemengd

- Artikel 3.1 onder d was: 'horecavoorzieningen in de categorie "horeca 1" en "horeca 4" en is gewijzigd in 'horecavoorzieningen in de categorie "horeca 1", "horeca 2" en "horeca 4";
- Artikel 3.1, onder m was 'gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen' en is gewijzigd in 'gebouwde parkeervoorzieningen'.

- Artikel 3.3.1 onder b sub 2 was:

“horecavoorzieningen categorieën 1 en 4 niet meer mogen bedragen dan 750 m² bvo, met een maximum van 200 m² per vestiging”.

En is gewijzigd in:

“horecavoorzieningen categorieën 1, 2 en 4 niet meer mogen bedragen dan 750 m² bvo, met een maximum van 200 m² per vestiging, waarvan maximaal één vestiging van categorie 2 en maximaal één vestiging van categorie 4 is toegestaan.”

- Artikel 3.3.3 Strijdig gebruik toegevoegd:

3.3.3 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. permanente of tijdelijke bewoning, voor zover het vrijstaande bijbehorende bouwwerken betreft;*
- b. recreatief nachtverblijf;*
- c. woningsplitsing.*

- Artikel 3.4 Afwijken van de gebruiksregels toegevoegd:

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 Bed & Breakfast

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [3.1](#) onder a voor een bed & breakfast, mits:

- a. de woonfunctie in overwegende mate gehandhaafd blijft, waarbij niet meer dan 65 m² voor de bed & breakfast wordt gebruikt;*
- b. in de omgeving van het gebouw geen onevenredige vergroting van de verkeers- en parkeerdruk plaatsvindt;*
- c. het gebruik geen onevenredige afbreuk doet aan het karakter van het perceel en de omgeving.*

3.4.2 Kamergewijze verhuur

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [3.1](#) onder a en kamergewijze verhuur aan méér dan 2 personen toestaan, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. het huishouden van de verhuurder blijft ter plaatse woonachtig, danwel verzekerd is dat een beheerder al dan niet op afstand toezicht houdt op de woonsituatie;*
- b. de in de woningen beschikbare gebruiksoppervlakte dient minimaal 12 m² per persoon te zijn;*
- c. er mag geen zodanige verkeersaantrekkende werking optreden dat deze leidt of kan leiden tot een nadelige beïnvloeding van het verkeer;*
- d. aangetoond is dat er voldoende parkeergelegenheid, conform het gestelde in artikel [3.7 Voorwaardelijke verplichting parkeren](#) op eigen terrein is, dan wel dat het gebruik niet leidt of kan leiden tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;*
- e. er ontstaat geen onevenredige aantasting van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en nabijgelegen bedrijven;*
- f. aangetoond is dat er sprake is van een verantwoord woon- en leefklimaat;*
- g. aangetoond is dat er geen belemmeringen vanuit externe veiligheidsoogpunt bestaan, met dien verstande dat, indien de betreffende locatie binnen het invloedsgebied van één of meerdere risicobronnen gelegen is:*

1. *het groepsrisico dient te worden berekend; en*
2. *een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt;*
- h. *in een straat wordt slechts aan één kant tussen twee zijstraten en binnen een straal van 50 meter voor niet meer dan één pand een omgevingsvergunning verleend voor kamergewijze verhuur;*
- i. *tussen twee panden met kamergewijze verhuur moeten minstens twee woningen of panden met een andere functie aanwezig zijn.*

3.4.3 Woningssplitsing

Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid [3.3.3](#) sub c en woningssplitsing toestaan, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- j. *de woningssplitsing leidt niet tot een nadelige beïnvloeding van het verkeer;*
- k. *aangetoond is dat er voldoende parkeergelegenheid, conform artikel [3.7](#), op eigen terrein is, dan wel dat het gebruik niet leidt of kan leiden tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte;*
- l. *er ontstaat geen onevenredige aantasting van in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en nabijgelegen bedrijven;*
- m. *aangetoond is dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat;*
- n. *aangetoond is dat er geen belemmeringen vanuit externe veiligheidsoogpunt bestaan, met dien verstande dat, indien de betreffende locatie binnen het invloedsgebied van één of meerdere risicobronnen gelegen is:*
 1. *het groepsrisico dient te worden berekend; en*
 2. *een verantwoording van het groepsrisico plaatsvindt.*

- Artikel 3.4 onder a was:

“de woning voldoet aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde, alsmede aan de voorwaarden in het besluit waarmee de hogere grenswaarde is vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage 2;”

En is gewijzigd in (artikel 3.5 onder a):

*“de woning **voldoet** aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde, alsmede aan de voorwaarden in het besluit waarmee de hogere grenswaarde is vastgesteld, zoals opgenomen in bijlage 2, **waaronder de aanwezigheid van een geluidsluwe zijde bij woningen;**”*

- 3.6.1 Parkeren was:

“Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

- a. *in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;*
- b. *er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien:*
 - 1 *wordt voldaan aan de volgende normen:*
 - *maximaal 0,5 parkeerplaats per woning;*
 - *1 parkeerplaats per 125 m² bvo bedrijfsruimte zoals bedoeld in 3.1 onder e;*
 - *voor de overige voorzieningen zoals bedoeld in 3.1 onder c, d, f, g en h dient aangesloten te worden bij de normen uit de CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeercijfers naar parkeernormen' die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd en geen beleidsregels zijn vastgesteld, rekening wordt gehouden met de wijziging; die zijn neergelegd in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning;*

- 2 de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de ASVV van het CROW, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.”

En is gewijzigd in (artikel 3.7.1):

Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;

b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen indien:

1. *wordt voldaan aan de volgende normen:*
 - *minimaal 0,1 en maximaal 0,3 parkeerplaats per woning;*
 - *0,3 parkeerplaats per zorgeenheid zoals bedoeld in artikel 3.1 onder b;*
 - *1,3 parkeerplaats per 100 m² bvo detailhandel zoals bedoeld in artikel 3.1 onder c;*
 - *0,89 parkeerplaats per 100 m² bvo voor een kleinschalige supermarkt zoals bedoeld in artikel 3.1 onder c;*
 - *1,8 parkeerplaats per 100 m² bvo 'horeca 1' zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d;*
 - *3,6 parkeerplaats per 100 m² bvo 'horeca 4' zoals bedoeld in artikel 3.1 onder d;*
 - *1 parkeerplaats per 125 m² bvo zoals bedoeld in artikel 3.1 onder e t/m h.*
 2. *de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de ASVV van het CROW, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging.*
- 3.6.2 onder a (nu 3.7.2) is geschrapt: *aanpassing van het bouwplan om alsnog te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein redelijkerwijs niet kan worden verlangd;*

Artikel 5 Verkeer

- 5.1 onder g: terrassen ten behoeve van aangrenzende functies is geschrapt en verplaatst naar een nieuw lid 5.4 en als afwijkingsregel opgenomen:

5.4 Afwijkingsregels terrassen

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het gestelde in 5.1 voor het toestaan van terrassen ten behoeve van aangrenzende functies, onder de voorwaarde dat uit akoestisch onderzoek blijkt dat aangetoond wordt dat in de aangrenzende woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Artikel 6 Leiding – Gas

De doornummering in dit artikel was op onderdelen foutief en is aangepast.

Artikel 8 Algemene bouwregels

- Hier is een extra lid toegevoegd onder 8.2 met betrekking tot ondergronds bouwen:

8.2 Ondergronds bouwen

Voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden de volgende regels:

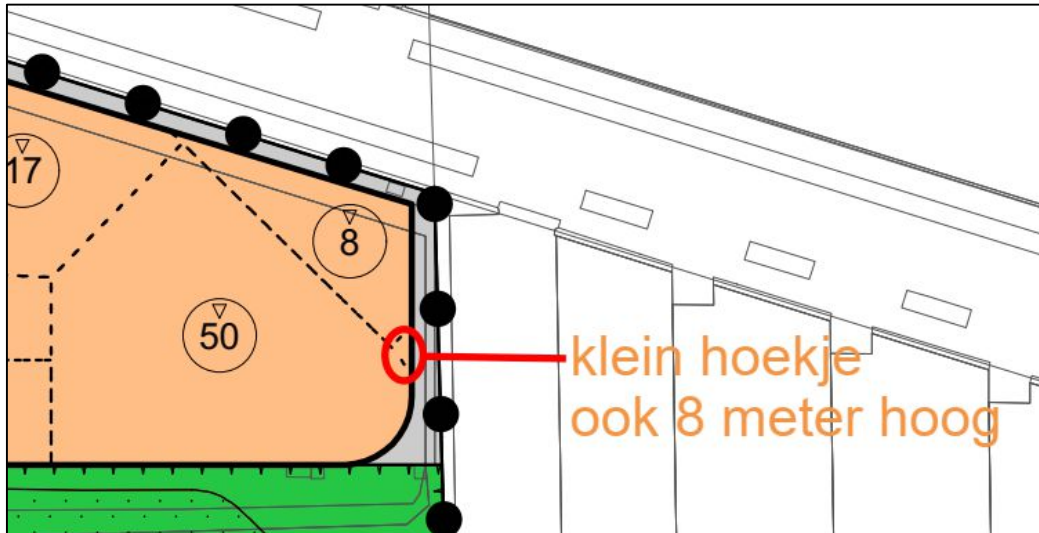
- a. *ondergrondse bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak;*
- b. *de ondergrondse bouwdiepte van ondergrondse bouwwerken bedraagt maximaal 4 meter onder peil.*

Bijlage 2 hogere waarde besluit

Het hogere waarde besluit is toegevoegd als bijlage 2

Verbeelding

Aan de oostzijde van het plangebied zat in het ontwerp nog een hoekje zonder bouwhoogte. Deze omissie is hersteld: dit hoekje heeft de bouwhoogte van 8 meter gekregen, zie onderstaand figuur.



Besluit vaststelling hogere grenswaarde wegverkeerslawaai in de zin van Wet geluidhinder behorende bij bestemmingsplan Wenckebachweg 144

Ouder-Amstel,

Het college van burgemeester & wethouders van Ouder-Amstel,

gezien de bijgevoegde onderbouwing voor de vaststelling hogere grenswaarde van weg- en railverkeerslawaai in het kader van het bestemmingsplan Wenckebachweg 144 ten behoeve van de oprichting van maximaal 430 woningen,

Overwegende:

- dat de maximaal 430 te bouwen woningen zich volgens de Wet geluidhinder bevinden binnen de geluidszones van de Rijksweg A10, de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat en (hoofd)spoorweg Amsterdam-Utrecht, waardoor onderzoek naar de geluidsbelasting nodig is;
- dat de door onderzoeksbureau Peutz een akoestisch onderzoek is uitgevoerd, waarbij de in het onderzoek berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (53 dB) voor wegverkeerslawaai Rijksweg A10 (een weg met een buitenstedelijke ligging) uit de Wet geluidhinder;
- dat de in het onderzoek berekende geluidbelastingen tevens zijn getoetst aan de voorkeurswaarde (48 dB) en de maximale ontheffingswaarde (63 dB) voor wegverkeerslawaai voor de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van Marwijk Kooystraat (binnenstedelijke wegen) uit de Wet Geluidhinder;
- dat de in het onderzoek berekende geluidbelastingen tevens zijn getoetst aan de voorkeurswaarde (55 dB) en de maximale ontheffingswaarde (68 dB) voor spoorweglawaai voor het spoortraject Amsterdam - Utrecht uit de Wet Geluidhinder;
- dat bij geluidbelastingen vanwege wegen de geluidswaarden ex artikel 110g Wet Geluidhinder mogen worden beperkt met maximaal 5 dB;
- dat uit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden wordt door het verkeer van de A10. Voor de woningen waar de maximale ontheffingswaarde vanwege de A10 overschreden wordt, worden dove gevels gerealiseerd;
- dat uit onderzoek blijkt dat voor woningen waar de voorkeurswaarde overschreden wordt door het verkeer van de A10, maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarde van 53 dB wordt vastgesteld;
- dat uit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde overschreden wordt door verkeer van de H.J.E. Wenckebachweg, de Johannes Blookerweg en de Verlengde van

Marwijk Kooystraat (binnenstedelijke wegen), maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarden van 62 dB, respectievelijk 53 dB en 50 dB wordt vastgesteld;

- dat uit het onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde overschreden wordt voor railverkeerlawaai, maar de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt, een hogere waarde van 60 dB wordt vastgesteld;
- dat de woningen waar een overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt, allemaal beschikken over een geluidsluwe zijde;
- dat artikel 110a, lid 5, Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaats vindt indien geluid reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard;
- dat verschillende mogelijke geluid reducerende maatregelen aan de bron en in het geluid overdrachtsgebied bezwaren met zich meebrengen;
- dat op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder wij bevoegd zijn tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 53 dB voor wegen in het buitenstedelijke gebied, 63 dB voor wegen in binnenstedelijk gebied en 68 dB voor railverkeer;
- dat wij hebben getoetst dat het aan dit besluit ten grondslag liggende rapport is uitgevoerd volgens de daarvoor geldende technische en wettelijke bepalingen, zodat wij de resultaten van dat onderzoek overnemen en ten grondslag leggen aan dit besluit;
- dat voldaan dient te worden aan het gestelde in het Bouwbesluit, met dien verstande dat de geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie bepaald volgens de NEN 5077 niet kleiner mag zijn dan het verschil tussen de in dit besluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidbelasting voor wegverkeer en 33 dB;
- dat overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht kennis is gegeven aan het conceptbesluit;
- dat in genoemde periode geen zienswijzen ingediend zijn;
- dat een eensluidend afschrift van het definitieve besluit wordt aangeboden aan het kadaster ter inschrijving van de hogere waarden.

Besluit :

ingevolge artikel 76a juncto 110a en 110c van de Wet geluidhinder een hogere waarde vast te stellen voor:

- de Rijksweg A10: 53 dB
- de H.J.E. Wenckebachweg: 62 dB
- de Johannes Blookerweg: 53 dB
- de Verlengde van Marwijk Kooystraat: 50 dB
- voor de (hoofd) spoorweg Amsterdam-Utrecht: 60 dB

Ouder-Amstel, 25 oktober 2022,

Burgemeester en wethouders van Ouder-Amstel,
de secretaris,

de burgemeester,

R. van Reijswoud

J. Langenacker

CONCEPT

DATUM

25 november 2021

BEHANDELD DOORFloor Kramer
fkramer@amvest.nl**ONDERWERP**

Wenckebachweg B.V. Bouwbrief +

Gemeente Ouder- Amstel
t.a.v. Daniëlle Tielemans- van der Steen
Vondelstraat 1
1191 BD Ouderkerk aan de Amstel



Beste mevrouw Tielemans- van der Steen,

Graag willen wij u namens de Wenckebachweg B.V., de ontwikkelsamenwerking van Amvest en COD voor de Wenckebachweg 144 – 148, schriftelijk toestemming vragen voor het volgende:

In de bijlage 'programma' van de anterieure overeenkomst wordt verwezen naar de Amsterdamse Bouwbrief 2015-130 bij fiets parkeren en bergingen. Wij willen van deze Bouwbrief 2015- 130 voor fiets parkeren en bergingen afwijken in ons ontwerp.

Wij noemen het Bouwbrief +, aangezien het in ons optiek een verbetering is. Wat houdt het in:

Bouwbrief 2015 - 130	Interne berging in de woning	Benodigde fietsPP
< 50	n.v.t.	2
> 50 - < 75	2,7m2	3
> 75	2,7m2	4

Bouwbrief +	Interne berging in de woning	Berging inpandig in de kelder	Benodigde fietsPP
< 50	n.v.t.	2,7m2	1
> 50 - < 70	n.v.t.	2,7m2	2
> 70 - < 75	2,7m2	n.v.t.	3
> 75	2,7m2	n.v.t.	4

Amvest Development Real Estate B.V.

Zeeburgerkade 1184 • 1019 VK Amsterdam

Postbus 12446 • 1100 AK Amsterdam

T +31 (0)20 430 12 12 • info@amvest.nl • www.amvest.nl

KvK 70958165

Verschillen:

- Alle woningen < 50 m2 krijgen een berging inpandig gesitueerd in de kelder van 2,7m2 GBO, waardoor de toekomstige bewoners meer ruimte hebben;
- Alle woningen >50 - < 70 m2 krijgen de berging van 2,7m2 GBO niet in de woning maar inpandig gesitueerd, namelijk in de kelder (dit gaat niet ten koste van de woonoppervlakte achter de voordeur, waardoor de toekomstige bewoners meer ruimte hebben)
- Alle woningen < 70m2 krijgen een interne berging in de woning zelf. In de bouwbrief is dit vanaf 50m2.
- Woningen < 70m2 kunnen op deze manier ook 1 fiets kwijt in de berging inpandig in de kelder, waardoor 1 fiets parkeerplek minder nodig is in de gemeenschappelijke fietsenberging.
- We gaan uit dat woningen < 70m2 één laag rek fiets kwijt kunnen in de berging inpandig in de kelder, waardoor één laag rek fiets in de gezamenlijke fietsenstalling geplaatst hoeft te worden.

Door deze oplossing worden de liften naar de woningen minder belast met fietsen. In het geval van geen berging of interne bergingen in de woningen zullen bewoners de fietsen meenemen in de lift om deze vervolgens achter slot en grendel te zetten. Dit doet het gebouw niet ten goede.

Eén van de fondsen, ARCF, heeft expliciet gevraagd om voor alle woningen < 70m2 een externe/inpandige berging te creëren van 2,7m2. Voor hen betekent dit een meerwaarde, omdat er meer m2 wordt toegevoegd en de bewoners meer ruimte hebben.

Het wordt op prijs gesteld wanneer uw goedkeuring voor 17 december is ontvangen.

Met vriendelijke groet,
Namens Wenckebachweg B.V.



Floor Kramer
Ontwikkelmanager Amvest

Gemeente Ouder – Amstel heeft kennis genomen van het verzoek van Wenkebachweg BV tot het verlenen van goedkeuring aan het afwijken van de anterieure overeenkomst op de Bouwbrief 2015-130 op het punt van bergingen en fietsen. Gemeente Ouder- Amstel bevestigt hiermee dat zij de verzochte goedkeuring verleent op de zogenoemde Bouwbrief+, zoals uiteengezet in de brief d.d. 25 november 2021 betreffende 'Wenkebachweg B.V. Bouwbrief +'.

Aldus getekend op _____ (datum) _____

te

_____ (plaats)

Gemeente Ouder – Amstel

namens deze: _____

Technische vragen commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling 15-11-22

Agendapunt/onderwerp: Vaststellen bestemmingsplan 'Wenckebachweg 144-148', de Dialogue	Fractie:	Antwoord:
1	GL	<p>Momenteel wordt het stikstofrapport aangepast en wordt de huidige berekening uitgebreid met ook de aanlegfase apart inzichtelijk gemaakt cf. de huidige wetgeving/recente uitspraak. Oplevering van het stikstofrapport zal volgens toezegging van de uitvoerende partij 15 november zijn. Dit rapport zal toegevoegd worden aan de stukken voor de commissie/raad. De verwachting is dat er geen wijzigingen zullen zijn in de uitkomst zodat The Dialogue doorgang kan vinden. Deze verwachting is gebaseerd op de beperkte duur van de extra stikstofuitstoot in combinatie met de afstand tot gevoelige natuurgebieden die zodanig groot is dat er geen merkbaar effect wordt verwacht als de bouwfase ook wordt meegerekend.</p>
2	OAA	<p>In het aangenomen amendement is verzocht om een aantal zaken te onderzoeken. Conform het amendement is dit uitgevoerd. De onderbouwing hiervan staat opgenomen in het raadsvoorstel, Daarmee is voldaan aan het amendement en zijn er geen wijzigingen nodig in de nu voorgestelde besluiten.</p>
3	OAA	<p>Ja. Voor auto's: op advies van de brandweer zijn deze nu in de plattegronden (voor de aanvraag omgevingsvergunning) ingetekend bij de in/uitgang van de parkeergarage. Vanzelfsprekend geldt dat hierbij aan de veiligheidseisen moet worden voldaan.</p> <p>Fietsen: batterijen kunnen worden opgeladen in speciale lockers bij de fietsenstalling. Dit is ook afgestemd met de brandweer. Vanzelfsprekend geldt ook hierbij dat aan de veiligheidseisen moet worden voldaan.</p>
4	OAA	<p>In de Richtlijnen voor ontwikkeling (vastgesteld door de raad in 2019) is als parkeernorm opgenomen minimaal 0, maximaal 0,5 parkeerplaatsen. Dit sluit ook aan bij regelgeving van de omliggende gemeenten. Parkeerplaatsen maken voor sociale woningen is te duur en zou dan een te hoge huur voor de bewoners opleveren of een te hoog onrendabel voor de corporatie die de sociale huurwoningen afneemt. In plaats hiervan worden alternatieven</p>

			aangeboden zoals deelauto's, fiets, goede OV verbinding en enige /beperkte capaciteit op straat. Voor bezoekers wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1.
5	Dove gevels voor het geluidsniveau. Als de woningen energieneutraal worden zal er ventilatie moeten zijn. Bij open ventilatieroosters zal het geluidsniveau (veel) hoger zijn. Blijft dit dan binnen de geluidsnormen?	OAA	Ja. De woningen waar een overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt, beschikken allemaal over een geluidsluwe zijde en speciale ventilatievoorzieningen (suskasten).
6	Tegen het geluid wordt geadviseerd om de omliggende wegen tot 30 km wegen te maken. Gaat Ouder-Amstel dit doen? Is dit staand beleid?	OAA	Dit is nog geen beleid in Ouder-Amstel en daarom zijn de geluidwerende voorzieningen in de gevel uitgerekend op een belasting met verkeer op 50 km/uur. De mobiliteitsvisie van Ouder-Amstel geeft aan dat we de wegen binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk naar 30 km/u willen hebben. Amsterdam is wegbeheerder in het gebied en heeft ook de ambitie om de wegen naar 30 km/h te verlagen. Uit verkeersonderzoek blijkt dat dit mogelijk is.
9	Zou de recente uitspraak van de RvS invloed kunnen hebben op de bestemmingsplanwijziging?	D66	Momenteel wordt het stikstofrapport aangepast en wordt de huidige berekening uitgebreid met ook de aanlegfase apart inzichtelijk gemaakt cf. de huidige wetgeving. Initiatiefnemer verwacht dat er geen wijzigingen zullen zijn in de uitkomst.



Onderzoek stikstofdepositie

Bouwfase ontwikkeling 'De Dialogue', Wenckebachweg 144-148 te Ouder-Amstel

Patrick van Manen | MBH Consult
15 november 2022

Onderzoek stikstofdepositie

Wenckebachweg 144-148 te Ouder Amstel

Opdrachtgever *Wenckebachweg BV*

Opsteller *P. van Manen, BEc*
Ottostraat 11
6716 BG Ede
MBH Consult B.V.
0318 202045
patrick@mbhconsult.nl

Inhoud

Samenvatting.....	3
Inleiding.....	4
1. Toetsingskader	6
2. Uitgangspunten	7
2.1 Plangegevens.....	7
2.2 Bouwfase	8
3. Berekeningsresultaten	10
Bijlagen	10

Samenvatting

Wenckebachweg BV heeft MBH Consult B.V. opdracht gegeven voor het uitvoeren van een onderzoek stikstofdepositie ten behoeve van het realiseren van de ontwikkeling 'De Dialogue' te Ouder Amstel.

De realisatie van het plan kan negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden. Er is onderzoek verricht naar de stikstofdepositiebijdrage op de omliggende Natura 2000-gebieden.

De meest nabij gelegen (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden volgens Natura2000.nl zijn:

- Botshol (ca. 6 km)
- Oostelijke Vechtplassen (ca. 6 km)

Met het plan wordt de nieuwbouw van een complex met een parkeerbak, binnentuin, 2-laags commerciële plint, een gasthuis voor dementerende ouderen en twee woontorens (50m1 en 70m¹ hoog). Het project heeft een totale omvang van ca. 40.500 m². De bestaande bebouwing wordt gesloopt t.b.v. de nieuwbouw.

De relevante emissies worden veroorzaakt door de inzet van sloop-, aanleg en bouw materieel, alsmede vervoersbewegingen licht en zwaar verkeer van- en naar het plan. De benodigde inzet van materieel en vervoersmiddelen is door opdrachtgever verstrekt.

Het aspect stikstofdepositie voor de gebruiksfase is in een separaat onderzoek in kaart gebracht.

De bouw zal naar verwachting ca. 3 tot 3,5 jaar in beslag nemen.

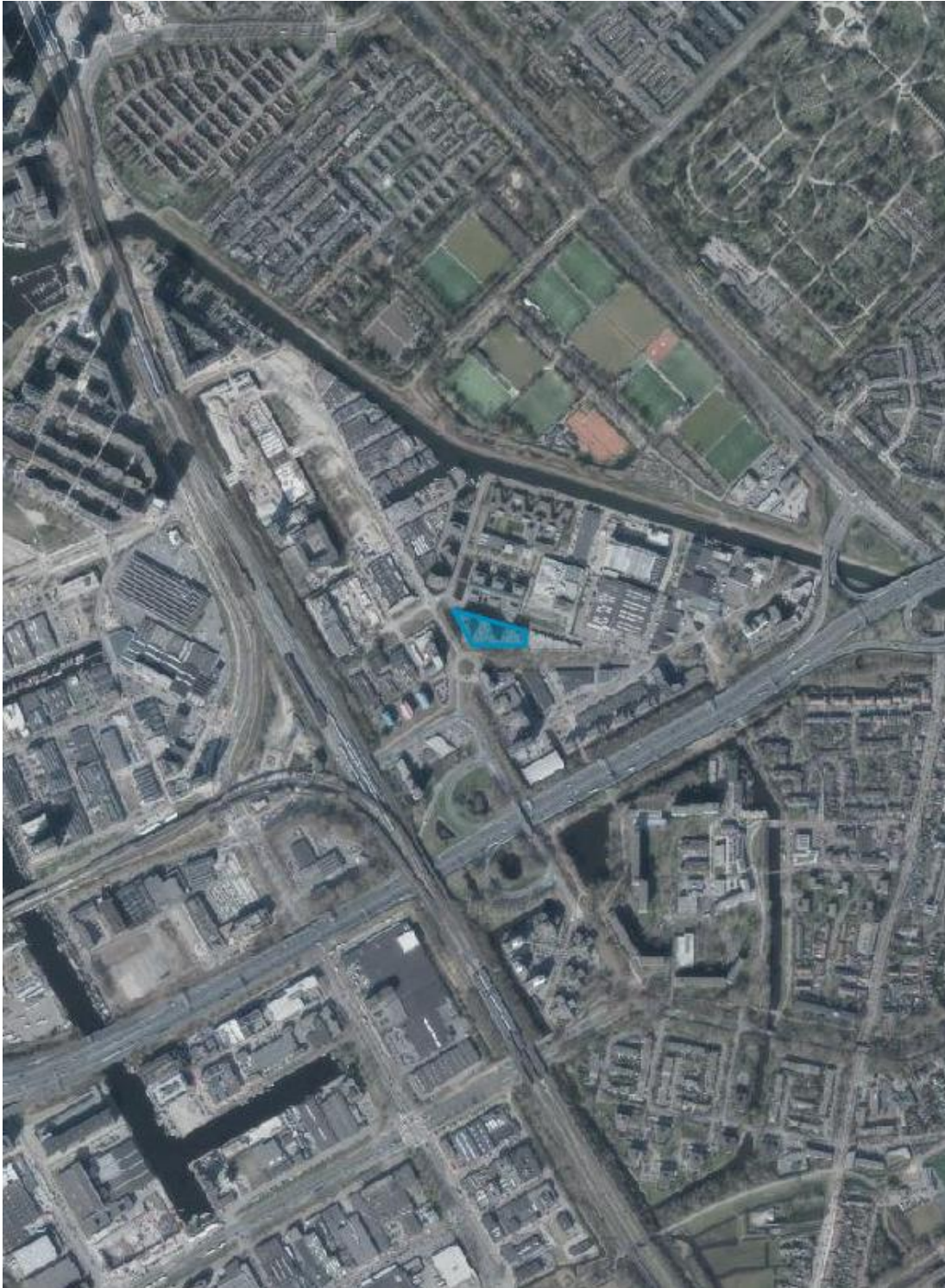
Op 20 januari 2022 is de nieuwste versie van de AERIUS Calculator beschikbaar gekomen. Onderhavig onderzoek is uitgevoerd met de meest recente versie van de AERIUS Calculator

Alle vergaarde gegevens zijn in de AERIUS Calculator ingevoerd. **Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten en voor alle rekenjaren ten hoogste 0,00 mol/ha/j**. Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is voor het plan niet noodzakelijk.

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect stikstofdepositie er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.

Inleiding

Wenckebachweg BV heeft MBH Consult B.V. opdracht gegeven voor het uitvoeren van een onderzoek stikstofdepositie ten behoeve van het realiseren van de ontwikkeling 'De Dialogue' te Ouder Amstel. In figuur 1.1 is een globale situering van het plan weergegeven.



Figuur 1.1 *Situering plangebied*

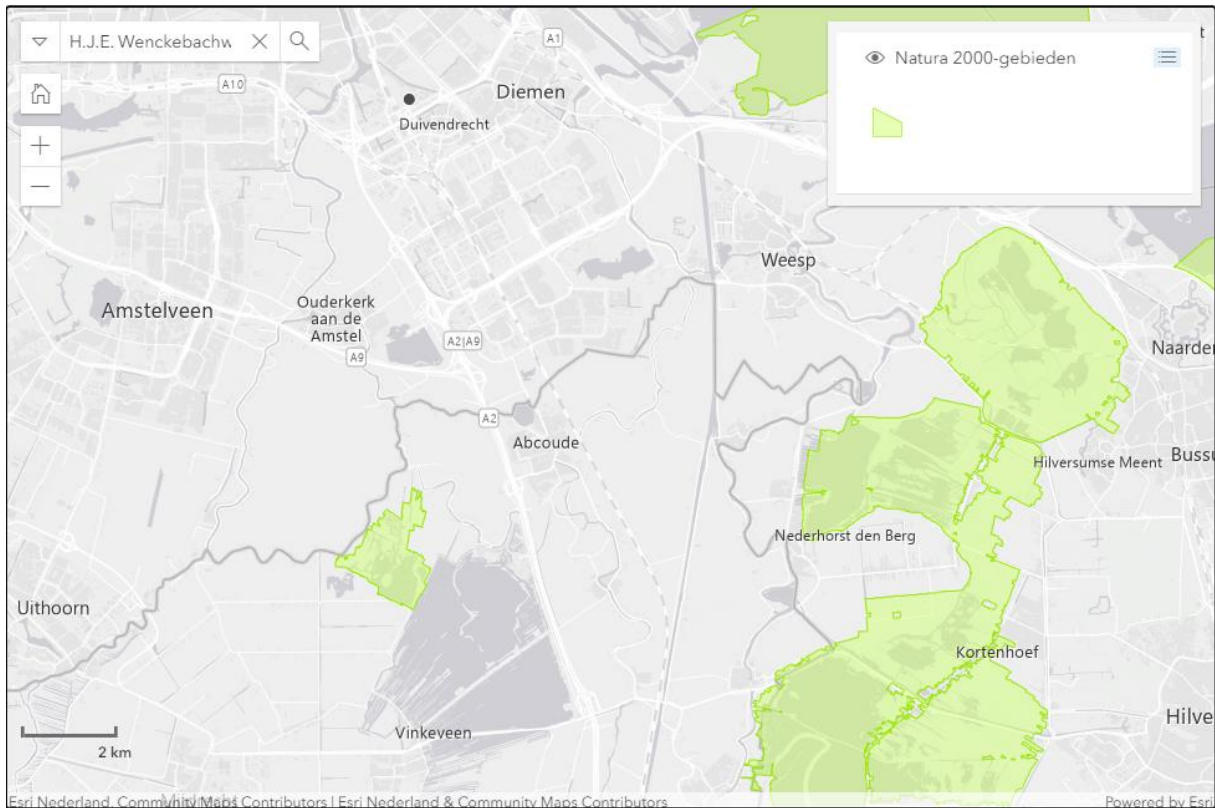
Onderzoek stikstofdepositie

De realisatie van het plan kan negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden. Er is onderzoek verricht naar de stikstofdepositiebijdrage op de omliggende Natura 2000-gebieden.

De meest nabij gelegen (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden volgens Natura2000.nl zijn:

- Botshol (ca. 6 km)
- Oostelijke Vechtplassen (ca. 6 km)

Voorgaand is zichtbaar in figuur 1.2



Figuur 1.2 Omliggende Natura 2000-gebieden

1. Toetsingskader

De bescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in de Wet natuurbescherming. In zowel de Habitat- als de Vogelrichtlijn zijn de gebieden opgenomen welke als Natura 2000-gebied worden aangemerkt. Een project dat significante gevolgen kan hebben, is natuurvergunningplichtig. Ter beoordeling daarvan is onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Het projecteffect van het plan op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige natuur dient bepaald te worden. De berekening zal worden verricht met behulp van de Aeries Calculator(Wnb-rekenpunten), zoals voorgeschreven in artikel 2.1 van de Regeling natuurbescherming. Het projecteffect wordt inzichtelijk gemaakt op twee decimalen nauwkeurig.

2. Uitgangspunten

2.1 Plangegevens

Met het plan wordt de nieuwbouw van een complex met een parkeerbak, binnentuin, 2-laags commerciële plint, een gasthuis voor dementerende ouderen en twee woontorens (50m¹ en 70m¹ hoog). Het project heeft een totale omvang van ca. 40.500 m². De bestaande bebouwing wordt gesloopt t.b.v. de nieuwbouw.

Bouwfase

De relevante emissies worden veroorzaakt door de inzet van sloop-, aanleg en bouw materieel, alsmede vervoersbewegingen licht en zwaar verkeer van- en naar het plan. De benodigde inzet van materieel en vervoersmiddelen is door opdrachtgever verstrekt.

Gebruiksfase

Het aspect stikstofdepositie voor de gebruiksfase is in een separaat onderzoek in kaart gebracht.

Rekenjaar

De bouw zal naar verwachting 3 tot 3,5 jaar in beslag nemen. De activiteiten worden derhalve verdeeld over 3 rekenjaren en wel als volgt:

Jaar 1:

- Sloopwerkzaamheden
- 2/3^e van het grondwerk

Jaar 2:

- 1/3^e van het grondwerk
- Heiwerkzaamheden
- Fundatie

Jaar 3:

- Casco bouw
- Afbouw

Stationair draaien

Op de projectlocatie is een vlak bron ingegeven ten behoeve van de emissies van stationaire draai van het verkeer. De emissies zijn berekend op basis van een schatting van de stationaire draaiuren en gebaseerd op de door BIJ12 opgestelde rekeninstructie.¹

AERIUS Versie 20-01-2022

Op 20 januari 2022 is de nieuwste versie van de AERIUS Calculator beschikbaar gekomen. Onderhavig onderzoek is uitgevoerd met de meest recente versie van de AERIUS Calculator.

¹ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/10/202108-Rekeninstructie-stationaire-emissies-wegverkeer.pdf>

2.2 Bouwfase

De relevante emissies worden veroorzaakt door de inzet van sloop-, aanleg en bouwmaterieel, alsmede vervoersbewegingen licht en zwaar verkeer van- en naar het plan.

De volgende werkzaamheden(hoofdniveau) zijn relevant:

- Sloop bestaande pand
- Grondwerk
- Heiwerkzaamheden
- Bouw van het casco
- Afbouw

Voor elk van bovengenoemde fasen is in kaart gebracht welke mobiele werktuigen noodzakelijk zijn, het aantal benodigde draaiuren en het te verwachten dieselvebruik. Er wordt uitgegaan van Stage IV materieel, waarbij gerekend wordt met 5% AdBlue verbruik.

De werktuigen worden als vlakbron ingegeven op de projectlocatie, omdat deze geen vast emissiepunt hebben maar over het gehele terrein zullen bewegen. De ingegeven uren betreffen uren van de totale inzet inclusief stationaire draai. Aggregaten zijn niet aan de orde omdat gebruik gemaakt kan worden van de bestaande stroomaansluiting.

Jaar 1

Activiteit	Machine	Bouwjaar	Vermogen	Inzet in uren	Verbruik	AdBlue
Slopen	Rupskraan	2014-2018	270	350	4200	210
Grondwerk	Shovel/ graafmachine	2014-2018	200	640	5120	256
Grondwerk	Laadschop	2014-2018	100	167	1333	67
Grondwerk	Rupskraan	2014-2018	230	467	5600	280
Grondwerk	Trilplaat	2014-2018	9	67	67	3
Grondwerk	Mobiele kraan	2014-2018	270	467	3733	187
Grondwerk	Mobiele kraan	2014-2018	270	1333	10667	533
Grondwerk	Graafmachine	2014-2018	150	933	7467	373

Jaar 2

Activiteit	Machine	Bouwjaar	Vermogen	Inzet in uren	Verbruik in liters	AdBlue
Grondwerk	Shovel/ graafmachine	2014-2018	200	320	2560	128
Grondwerk	Laadschop	2014-2018	100	83	667	33
Grondwerk	Rupskraan	2014-2018	230	233	2800	140
Grondwerk	Trilplaat	2014-2018	9	33	33	2
Grondwerk	Mobiele kraan	2014-2018	270	233	1867	93
Grondwerk	Mobiele kraan	2014-2018	270	667	5333	267
Grondwerk	Graafmachine	2014-2018	150	311	2488	124
Onderconstructie	Heistelling	2014-2018	240	800	16000	800
Onderconstructie	Mobiele kraan tbv bevoorrading palen	2014-2018	270	350	2800	140

Jaar 3

Activiteit	Machine	Bouwjaar	Vermogen	Inzet in uren	Verbruik in liters	AdBlue
Casco	torenkraan	2014-2018	270	250	2500	125
Casco	torenkraan	2014-2018	270	250	2500	125
Casco / afbouw	hoogwerker	2014-2018	270	250	500	25
	Trilplaat bouwplaats	2014-2018	9	175	175	9

Tabel 1.1 Inzet mobiele werktuigen

Vervoersbewegingen

Gebaseerd op de omvang van de werkzaamheden en de verwachte tijdsduur zijn de volgende retourbewegingen aan de orde:

Verkeerstype	Aantal per jaar
Licht verkeer	30000
Zwaar verkeer	3000

Tabel 1.2 Retourbewegingen bouwfase

- Vervoer van bestelbusjes tot en met 1-assige vrachtwagens vallen, conform de definitie uit de AERIUS invoerinstructie, onder licht verkeer². Derhalve wordt verondersteld dat deze vertegenwoordigd worden in de door CROW opgegeven verkeersgeneratie voor licht verkeer
- Aan ieder rekenjaar is 1/3^e van het aantal vervoersbewegingen toegekend

Stationair draaien

In de gebruiksfase is mogelijk sprake van emissie vanwege stationair draaien. Op de projectlocatie is een vlakbron ingegeven ten behoeve van de emissies van stationaire draai van het vrachtverkeer. De emissies zijn berekend op basis van een schatting van de stationaire draaiuren en gebaseerd op de door BIJ12 opgestelde rekeninstructie.³ Dit leidt tot het volgende overzicht:

Totaalbewegingen	Bew. / 2	Stationaire draai per vrachtbeweging	Stationaire uren per jaar
3.000,0	1.500	5 minuten	125
Nox factor per uur	NH3 factor per uur	Nox per jaar	NH3 per jaar
86,1156 gr/Nox/uur	0,8412 gr/Nox/uur	10,76 Kg Nox/J.	0,11 Kg NH3/J.

Tabel 1.3 Emissies stationair vrachtverkeer

- Het aantal jaarlijkse bewegingen is door 2 gedeeld. Dit is gedaan, omdat de verkeersgeneratie retourbewegingen zijn. De stationaire draai vindt slechts plaats op het moment tussen aan- en afrijden
- Aan ieder rekenjaar is 1/3^e van het aantal vervoersbewegingen toegekend

Ontsluiting verkeer

Het verkeer dient te worden ontsloten tot op het punt waar het opgaat in het heersend verkeersbeeld. Conform de AERIUS Invoerinstructie⁴ is dit het geval op het punt, waarop het verkeer zich qua snelheid, optrek en stopgedrag niet meer onderscheidt ten opzichte van het overige verkeer, aanwezig op de betrokken weg. Volgens de instructie weegt hierin ook mee dat het verkeer moet zijn verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Derhalve wordt voor dit project ontsloten tot op de S111. Op deze grote verkeersader, wordt verondersteld dat de verkeersaantrekkende werking opgaat in het heersend verkeersbeeld. Het verkeer wordt ingegeven als verkeer binnen de bebouwde kom.

² <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/01/Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2021.pdf>

³ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2021/10/202108-Rekeninstructie-stationaire-emissies-wegverkeer.pdf>

⁴ <https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/01/Instructie-gegevensinvoer-voor-AERIUS-Calculator-2021.pdf>

3. Berekeningsresultaten

3.1 Bouwfase

De berekening van het projecteffect van de bouwfase is verricht met behulp van het programma Aeries Calculator. In de bijlagen zijn de AERIUS rapportages bijgevoegd van de invoergegevens en het berekeningsresultaat.

Het projecteffect van de bedraagt op alle rekenpunten en voor alle rekenjaren ten hoogste 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projectbijdrage treedt er geen stikstofdepositie op binnen omliggende Natura 2000-gebieden. Derhalve treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden

3.2 Conclusie

Alle vergaarde gegevens zijn in de AERIUS Calculator ingevoerd. **Het projecteffect bedraagt op alle rekenpunten en voor alle rekenjaren ten hoogste 0,00 mol/ha/j.** Bij een dergelijke projectbijdrage treden er geen significant negatieve effecten op binnen de omliggende Natura 2000-gebieden. Een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming is voor het plan niet noodzakelijk.

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het aspect stikstofdepositie er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het plan.

Onderzoek stikstofdepositie

Bijlagen

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

MBH Consult B.V.
H.J.E. Wenckebachweg 144,
1114 AD Amsterdam

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Ontwikkeling 'De Dialogue'
bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Rum8oQVaJVTs
12 november 2022, 13:16
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Bouwfase jaar 1 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	9,3 kg/j	410,2 kg/j


Resultaten

Bouwfase jaar 1 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

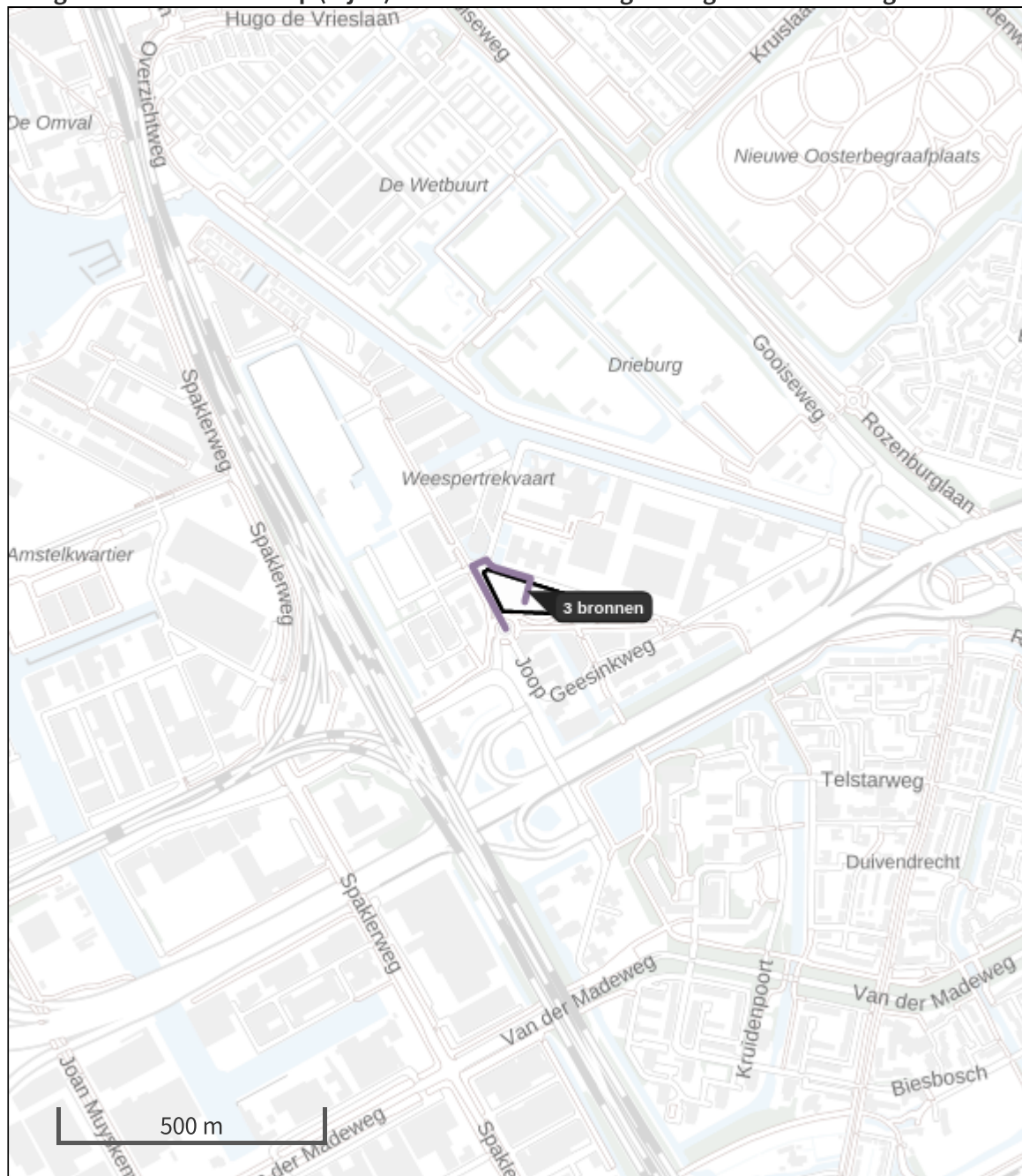
Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		







Bouwfase jaar 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Projectlocatie	-	-
2 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen	9,1 kg/j	404,7 kg/j
3 Anders... Anders... Stationaire draai vrachtverkeer	40,0 g/j	3,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	75,9 g/j	1,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Bouwfase jaar 1" (Beogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Bouwfase jaar 1, Rekenjaar 2023

1 Anders... | Anders...

Naam	Projectlocatie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO _x	404,7 kg/j			
		NH ₃	9,1 kg/j			
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
rupskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	4200 l/j	350 u/j	210 l/j	NO _x	43,8 kg/j
					NH ₃	1,0 kg/j
shovel / graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5120 l/j	640 u/j	256 l/j	NO _x	54,4 kg/j
					NH ₃	1,2 kg/j
laadschop	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1333 l/j	167 u/j	67 l/j	NO _x	14,0 kg/j
					NH ₃	0,3 kg/j
rupskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5600 l/j	467 u/j	280 l/j	NO _x	58,3 kg/j
					NH ₃	1,3 kg/j
trilplaat	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	67 l/j	67 u/j		NO _x	1,7 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
mobiele kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3733 l/j	467 u/j	187 l/j	NO _x	39,5 kg/j
					NH ₃	0,9 kg/j
mobiele kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	10667 l/j	1333 u/j	533 l/j	NO _x	113,5 kg/j
					NH ₃	2,6 kg/j
graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	7467 l/j	933 u/j	373 l/j	NO _x	79,5 kg/j
					NH ₃	1,8 kg/j

3 Anders... | Anders...

Naam	Stationaire draai vrachtverkeer	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	3,6 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	40,0 g/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersbewegingen		Links	Rechts	NO _x	1,9 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂	0,2 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	75,9 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	10000 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2021.2_20221004_3d4bf05159
 Database versie 2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

MBH Consult B.V.
H.J.E. Wenckebachweg 144,
1114 AD Amsterdam

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Ontwikkeling 'De Dialogue'
bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RfedUT7NAXRY
12 november 2022, 13:16
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Bouwfase jaar 2 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	8,4 kg/j	366,7 kg/j


Resultaten

Bouwfase jaar 2 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

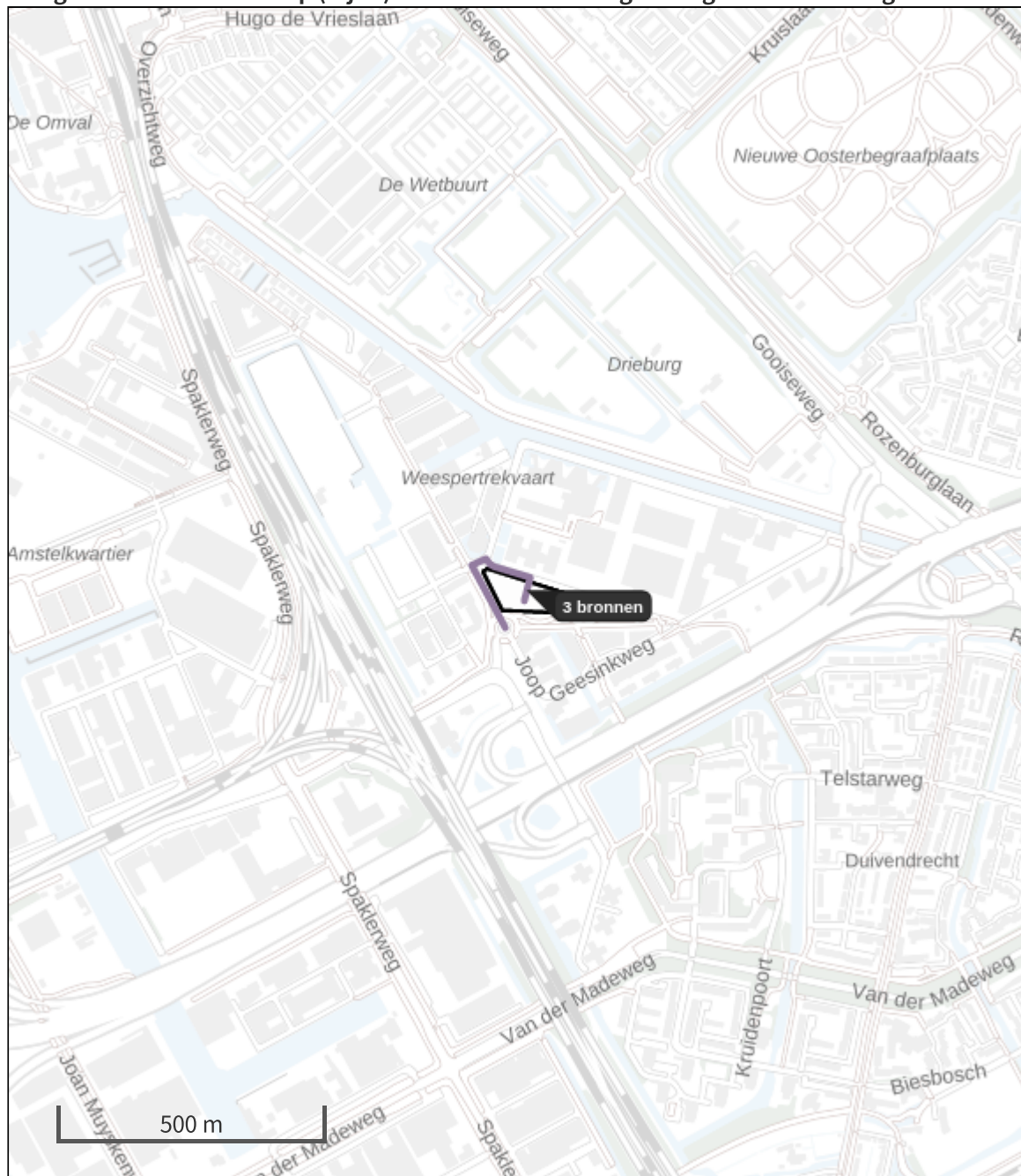
Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		







Bouwfase jaar 2 (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Projectlocatie	-	-
2 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen	8,3 kg/j	361,3 kg/j
3 Anders... Anders... Stationaire draai vrachtverkeer	40,0 g/j	3,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	72,5 g/j	1,9 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Bouwfase jaar 2" (Beogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-



Bouwfase jaar 2, Rekenjaar 2024

1 Anders... | Anders...

Naam	Projectlocatie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen		NO _x		361,3 kg/j	
			NH ₃		8,3 kg/j	
Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
shovel/graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2560 l/j	320 u/j	128 l/j	NO _x	27,2 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
laadschop	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	667 l/j	83 u/j	33 l/j	NO _x	7,2 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
rupskraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2800 l/j	233 u/j	140 l/j	NO _x	29,2 kg/j
					NH ₃	0,7 kg/j
trilplaat	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	33 l/j	33 u/j		NO _x	0,8 kg/j
					NH ₃	0,0 kg/j
mobiele kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1867 l/j	233 u/j	93 l/j	NO _x	20,0 kg/j
					NH ₃	0,4 kg/j
mobiele kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5333 l/j	667 u/j	267 l/j	NO _x	56,5 kg/j
					NH ₃	1,3 kg/j
graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2488 l/j	311 u/j	124 l/j	NO _x	26,6 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
heistelling	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	16000 l/j	800 u/j	800 l/j	NO _x	164,0 kg/j
					NH ₃	3,8 kg/j
mobiele kraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2800 l/j	350 u/j	140 l/j	NO _x	29,8 kg/j
					NH ₃	0,7 kg/j

3 Anders... | Anders...

Naam	Stationaire draai vrachtverkeer	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	3,6 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	40,0 g/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersbewegingen		Links	Rechts	NO _x	1,9 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Type scherm	-	-	NO ₂	0,2 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Hoogte	-	-	NH ₃	72,5 g/j
Tunnelfactor	1	Afstand tot de weg	-	-		
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	10000 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar	0,0 %
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2021.2_20221004_3d4bf05159
 Database versie 2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

*Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

MBH Consult B.V.
H.J.E. Wenckebachweg 144,
1114 AD Amsterdam

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Ontwikkeling 'De Dialogue'
bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RU8RDXNKmpUV
12 november 2022, 13:16
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Bouwfase jaar 3 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	1,4 kg/j	68,5 kg/j


Resultaten

Bouwfase jaar 3 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename van depositie
Grootste afname van depositie

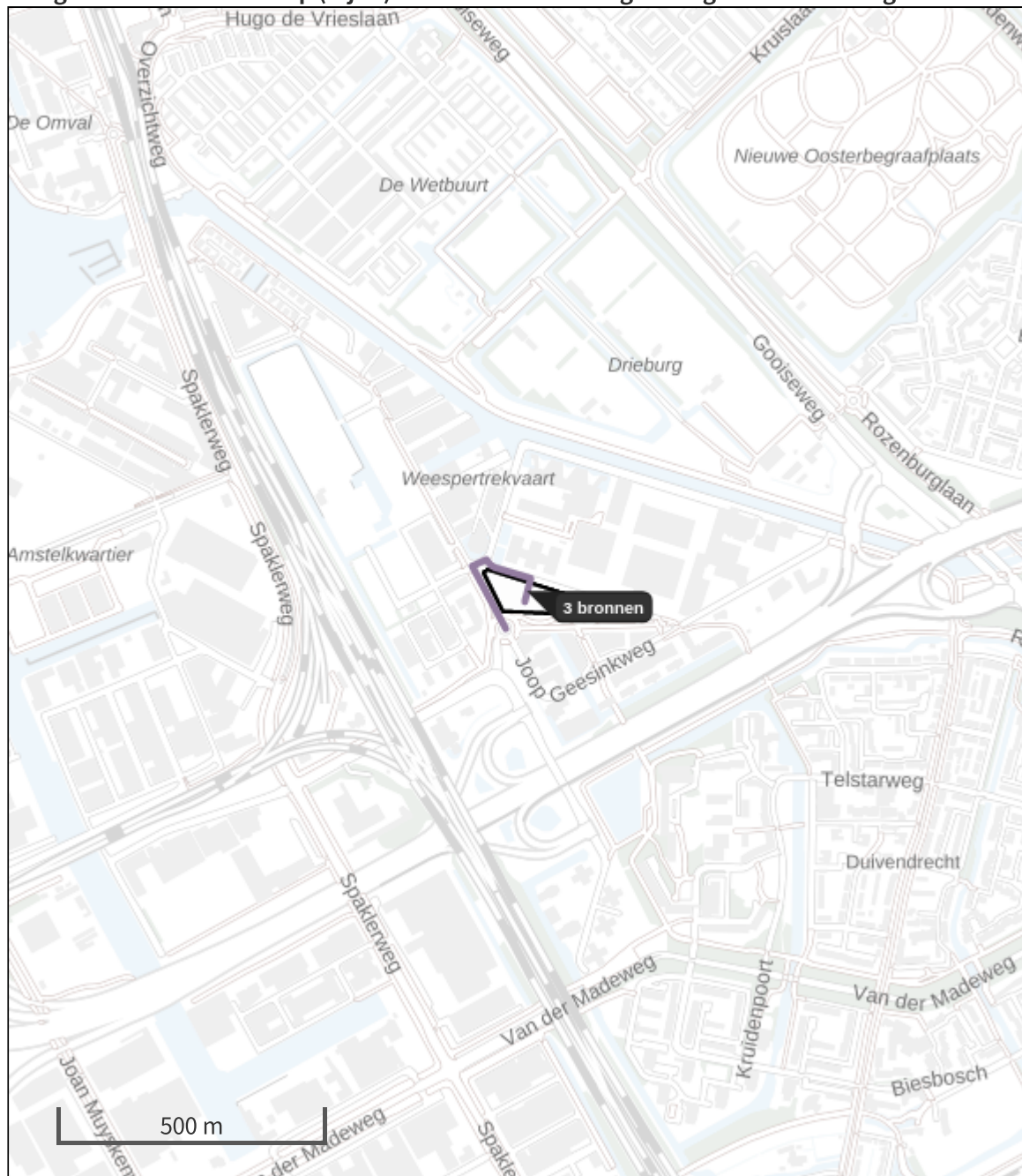
Hoogste depositie	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		







Bouwfase jaar 3 (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Anders... Anders... Projectlocatie	-	-
2 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen	1,3 kg/j	63,1 kg/j
3 Anders... Anders... Stationaire draai vrachtverkeer	40,0 g/j	3,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	69,0 g/j	1,8 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste toename van depositie |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totale depositie |
|  Niet bepaald | |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

**Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Bouwfase jaar 3" (Beogd)
incl. saldering e/o referentie**

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Bouwfase jaar 3, Rekenjaar 2025

1 Anders... | Anders...

Naam	Projectlocatie	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>		

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Stageklasse	Brandstofverbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
torenkraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2500 l/j	250 u/j	125 l/j	NO _x	26,3 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
torenkraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2500 l/j	250 u/j	125 l/j	NO _x	26,3 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
hoogwerker	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	500 l/j	250 u/j	25 l/j	NO _x	6,3 kg/j
					NH ₃	0,1 kg/j
trilplaat	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	175 l/j	175 u/j		NO _x	4,4 kg/j
					NH ₃	1,3 g/j

3 Anders... | Anders...

Naam	Stationaire draai vrachtverkeer	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	3,6 kg/j
		Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	40,0 g/j
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

4 Wegverkeer | Weg

Naam	Verkeersbewegingen	Type scherm	Links	Rechts	NO _x	1,8 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Hoogte	-	-	NO ₂	0,2 kg/j
Rijrichting	Beide richtingen	Afstand tot de weg	-	-	NH ₃	69,0 g/j
Tunnelfactor	1					
Type hoogte ligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					
Beschrijving	Voertuigtype/euroklasse	Voertuigen	In file			
Voorgescreven factoren	Licht verkeer	10000 p/jaar			0,0 %	
Voorgescreven factoren	Middelzwaar vrachtverkeer	0 p/jaar			0,0 %	
Voorgescreven factoren	Zwaar vrachtverkeer	1000 p/jaar			0,0 %	
Voorgescreven factoren	Busverkeer	0 p/jaar			0,0 %	

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.



Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2021.2_20221004_3d4bf05159

Database versie 2021.2_3d4bf05159

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>