

2e Herziening Amstelveen Stadshart

Inhoudsopgave

TOELICHTING	3
Hoofdstuk 1 INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doelstelling	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Geldende bestemmingsplannen	4
1.4 Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2 PLANBESCHRIJVING	6
2.1 Huidige situatie	6
2.2 De ontwikkeling	6
2.3 Motivatie gemaakte keuzes	6
Hoofdstuk 3 PLANOPZET	7
3.1 Algemeen	7
3.2 De bestemmingen	7
Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID	9
4.1 Actuele regionale behoefte	9
4.2 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid	9
4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	9
4.4 Handhaving	10
Hoofdstuk 5 BELEIDSKADER	11
5.1 Inleiding	11
5.2 Rijksbeleid	11
5.3 Provinciaal en regionaal beleid	12
5.4 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 6 OMGEVINGSKWALITEIT	16
6.1 Bodem	16
6.2 Water	16
6.3 Archeologie	16
6.4 Geluid	16
6.5 Luchtkwaliteit	16
6.6 Externe veiligheid	16
6.7 Flora en fauna	17

TOELICHTING

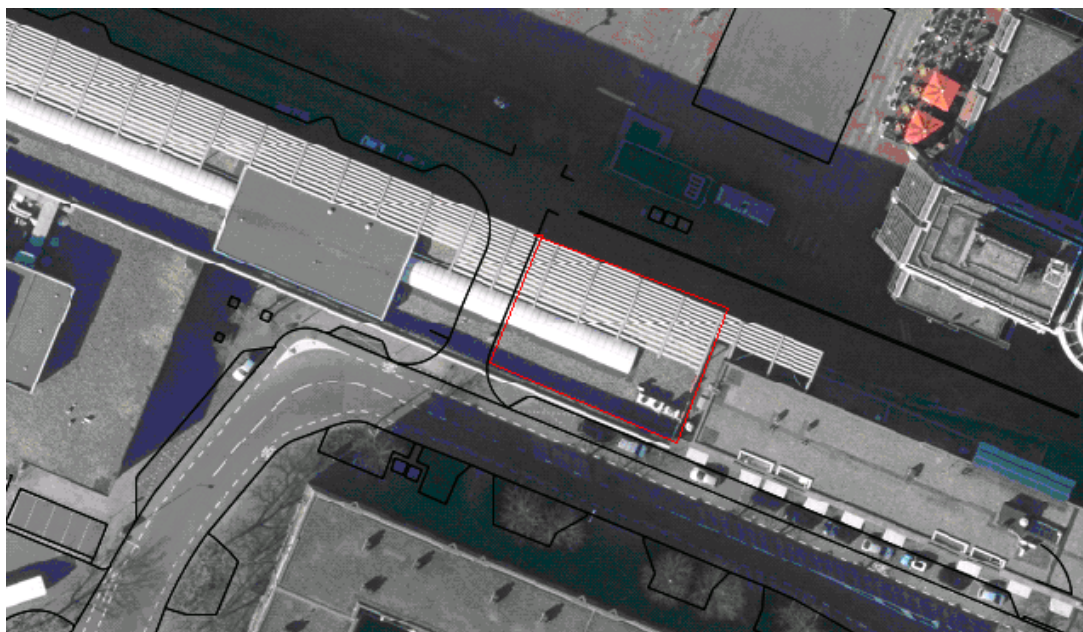
Hoofdstuk 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

De eigenaar van het pand Stadsplein 96 heeft een verzoek bij de gemeente neergelegd om op het betreffende pand een ruimere bestemming toe te staan (Z-2013/056024). Het verzoek is om naast de huidige bestemming 'Maatschappelijk' de bestemming "Centrum" toe te voegen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gesitueerd ten noorden van de rijksweg A9 in het centrum van de bebouwde kom van Amstelveen, het Stadshart. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door het stadsplein, in het oosten door het binnenhof, in het zuiden de Meander en in het westen de Thomas Cookstraat.



Luchtfoto situatie Stadsplein 96



Zicht vanaf het Stadsplein



Zicht vanaf de Meander

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk het vigerend bestemmingsplan Amstelveen Stadshart.

Het bestemmingsplan Amstelveen Stadshart komt met het in werking treden van dit bestemmingsplan gedeeltelijk te vervallen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk twee worden de uitgangspunten van het ruimtegebruik voor de komende tien jaar gegeven. Hoofdstuk drie bevat de juridische vertaling van de visie van het bestemmingsplan. In hoofdstuk vier komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deze hoofdstukken voldoende.

Hoofdstuk vijf en zes geven de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de planopzet. Hoofdstuk vijf gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

Hoofdstuk 2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Het pand Stadsplein 96 zit naast een overbouwde doorgang van de Meander naar het Stadsplein. Het pand heeft een Maatschappelijke bestemming met een nadere aanduiding k1 (kantoren toegestaan op de begane grond en eerste verdieping). Op het adres Stadsplein 96 zit momenteel een bank met baliefunctie (begane grond) met zijn kantoren op de eerste verdieping. Op de derde verdieping zit de muziekschool en op de vierde verdieping de volksuniversiteit.

2.2 De ontwikkeling

De eigenaar wil graag de bestemming verruimen voordat de huidige gebruiker (eventueel) uit het pand vertrekt. Specifiek wordt er gevraagd om, naast de maatschappelijke bestemming met kantoren, op het pand een centrumbestemming te leggen.

2.3 Motivatie gemaakte keuzes

Vanaf het pand Stadsplein 96 tot aan het Binnenhof (en verder) hebben de panden een centrumbestemming. De reden waarom dit pand een maatschappelijke bestemming heeft, heeft te maken met de functies op de derde en vierde verdieping. Daarom zal de maatschappelijke bestemming blijven gehandhaafd.

Ruimtelijk gezien bestaat er geen bezwaar om op het pand een centrumbestemming toe te voegen aangezien dit aansluit op de naastgelegen panden. Tevens zal het op dit adres ook mogelijk blijven een kantoor te vestigen en de maatschappelijke bestemming blijft gehandhaafd.

Hoofdstuk 3 PLANOPZET

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke ontwikkelingen in het plangebied plaatsvinden. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke juridisch-planologische instrumenten daarbij worden ingezet.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) die per 1 juli 2008 in werking is getreden verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor het gehele grondgebied. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. Deze onderdelen zijn bindend voor de burger. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting is niet juridisch bindend, maar wordt als handvat en beleidskader / interpretatiekader voor het bestemmingsplan gebruikt.

De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Amstelveen. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

3.2 De bestemmingen

Begrippen (artikel 1)

hierin worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Wijze van meten en berekenen (artikel 2)

hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Bestemmingen (artikel 3)

Centrum

Binnen deze bestemming zijn diverse activiteiten ondergebracht zoals detailhandel, dienstverlening, en horeca. Middels een nadere aanduiding is er tevens kantoor en maatschappelijke doeleinden toegestaan.

Ondersteunende horeca bij detailhandel is mogelijk mits de horeca een nevenactiviteit is en niet het hoofddoel is of zal worden maar daarmee wel een relatie heeft.

Anti-dubbeltelbepaling (artikel 4)

Een anti-dubbeltelbepaling; deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Algemene bouwregels (artikel 5)

In dit artikel (toegelaten overschrijdingen) wordt aangegeven in welke gevallen de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen, bouwgrenzen en/of hoogtematen overschreden mogen worden. Dit betreffen bijvoorbeeld liftkokers, schoorstenen en balkons. In dit artikel worden tevens criteria gegeven als (mede)toetsingskader voor het stellen van nadere eisen, het verlenen van een omgevingsvergunning en het wijzigen van het plan. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning kunnen bijvoorbeeld nadere eisen gesteld worden aan het samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid.

Algemene afwijkingsbevoegdheid (artikel 6)

In dit artikel wordt bepaald in het kader van welke algemene afwijkingen in het plangebied gebruik gemaakt kan worden.

Overgangsbepaling (artikel 7)

Samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 8)

Voor de duidelijkheid, o.a. bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven.

Hoofdstuk 4 UITVOERBAARHEID

4.1 Actuele regionale behoefte

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

De 'stappen van de ladder' worden in artikel 3.1.6, lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

De voorgenomen uitbreiding van functies van het pand Stadsplein 96 sluit aan bij de uitgangspunten van de 'ladder voor duurzame verstedelijking':

Het betreft een gebiedseigen ontwikkeling in een bestaand gebouw. Deze sluit naadloos aan op de bestaande kenmerken en gebruikswaarde van het stadshart. Een gebiedseigen ontwikkeling draagt bij aan behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en heeft geen negatieve invloed op de bestaande kenmerken van de omgeving. Tevens voldoet het plan aan de structuurvisie Amstelveen 2025+ en aan de visie Stadshart 2025.

Geconcludeerd wordt dat in onderhavige situatie sprake is van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

4.2 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid

Voorliggende bestemmingsplan voorziet in een verruiming van de gebruiksmogelijkheden op het pand Stadsplein 96 met de toevoeging van centrumbestemming. Deze wijziging/verruiming van functies blijft onder de 1500 m² bruto vloeroppervlakte waardoor het geen bouwplan is uit artikel 6.12 van de wet ruimtelijke ordening. Er is dus geen plicht om een exploitatieplan vast te stellen.

De gemeente heeft met de initiatiefnemer een (anterieure) exploitatieovereenkomst gesloten waarin de gemeentelijke kosten worden verhaald op deze ontwikkelende partij(en). Hiermee is het verhaal van kosten verzekerd.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.3.1 Zienswijzen

Het ontwerp is gedurende zes weken ter inzage gelegd van donderdag 17 april 2014 tot en met woensdag 28 mei 2014.

Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

4.4 Handhaving

Wanneer een bestemmingsplan onherroepelijk is geworden, dan is de discussie over de inhoud van het plan afgerond en dienen overheid en burgers zich aan het plan te houden. Gebruik en/of bouwen dat niet in overeenstemming is met de verbeelding en/of de planregels is dan in strijd met het geldende bestemmingsplan. De zorg dat situaties gedurende de planperiode in overeenstemming zijn en blijven met het geldende bestemmingsplan valt onder het begrip handhaven. Goede handhaving vereist dat, naast de overheid ook belanghebbenden en de gebruikers van een plangebied op eenvoudige wijze kennis kunnen nemen van de inhoud van het geldende bestemmingsplan. Om dit te bereiken zijn bestemmingsplannen digitaal toegankelijk via het internet. In de opzet van voorliggend bestemmingsplan is al rekening gehouden met deze nieuwe ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 BELEIDSKADER

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 7.

5.2 Rijksbeleid

Hieronder volgt het beleid van het rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit rijksbeleid rekening wordt gehouden in dit bestemmingsplan

5.2.1 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

Voor de ruimtelijke ordening in de omgeving van Schiphol is het Luchthavenindelingbesluit (Lib) van 26 november 2002 met de ingebruikname van de vijfde baan van Schiphol (Polderbaan) met ingang van 20 februari 2003 van kracht. In het streekplan Noord-Holland Zuid, vastgesteld op 17 februari 2003, wordt verwezen naar dit Luchthavenindelingbesluit. Het Luchthavenindelingbesluit bevat de ruimtelijke maatregelen op rijksniveau in verband met de luchthaven Schiphol. In het Lib zijn regels en beperkingen opgenomen voor de bebouwing rond Schiphol (vanuit externe veiligheid en geluid).

Bij Besluit van 23 augustus 2004, Stb. 425 is het Luchthavenindelingbesluit gewijzigd in verband met het herstellen van een invoerfout en wijziging van uitvliegroutes in westelijke richting vanaf de Polderbaan. Deze wijziging van het Lib is in werking getreden op 2 september 2004.

Op 21 april 2006 is het kabinetsstandpunt uitgebracht inzake de ontwikkeling van Schiphol op de middellange en lange termijn. Naar aanleiding van een evaluatie is een actieprogramma opgesteld. De snelheid waarmee de maatregelen kunnen worden doorgevoerd, varieert. Er zijn maatregelen die direct worden uitgevoerd, maatregelen die nog nader onderzoek vergen en maatregelen waarvoor de regelgeving moet worden gewijzigd. Dit betekent dat het nieuwe Schipholbeleid nog niet in werking is.

De voorgestelde wijzigingen kunnen van invloed zijn op dit bestemmingsgebied. Dit kunnen wijzigingen met betrekking tot ligging van geluid- en/of risicocontouren zijn. Naast een toename van de geluidsoverlast hebben de ruimtelijke beperkingen die voortvloeien uit de Schipholwet een behoorlijke impact op de ontwikkelingsmogelijkheden van Amstelveen. Stedelijke vernieuwing in Amstelveen Noord en rond het A9 gebied wordt hierdoor belemmerd. Grootschalige uitbreiding in de Legmeerpolder is niet mogelijk gebleken.

De volgende voorgestelde wijzigingen kunnen in ruimtelijk opzicht van invloed zijn op het plangebied:

- uitbreiding van het gebied rond de luchthaven met een verbod op nieuwbouw van gebouwen waar veel mensen bijeen zijn;
- in het gebied daarbuiten hebben grote concentraties van mensen minder effect op het groepsrisico, maar het effect is niet nul;
- de exacte begrenzing van de hierboven genoemde gebieden en de plannen die niet onder het verbod komen te vallen, worden nader geïnventariseerd;
- tot slot wil het kabinet onderzoeken of het groepsrisico te verkleinen is door vliegroutes te verleggen dichtbij de luchthaven, en zo plaatsen waar veel mensen bijeen zijn te vermijden.

Het eerste standpunt komt neer op een formalisering van de huidige praktijk. Bouwplannen in Amstelveen die liggen in de $IR 10^{-7}$ contour worden op dit moment al getoetst aan het groepsrisicobeleid. Dit leidt er toe dat niet alleen woningbouw (met meer dan 25 woningen), maar ook bijvoorbeeld kantoorontwikkeling in deze zone niet mogelijk is.

Het tweede standpunt, te weten de aanscherping van het groepsrisicobeleid buiten de IR 10^{-7} contour zal wel tot een verdere ruimtelijke beperking leiden. Onduidelijk is nog in welke gebieden een restrictiever beleid zal gaan gelden. Wanneer hiervoor de IR 10^{-8} contour gebruikt gaat worden, zal dit zeker consequenties hebben voor Amstelveen. Uit een eerste indicatieve IR 10^{-8} contour blijkt namelijk dat behalve een groter deel van Amstelveen Noord, ook het Noordelijke deel van de Legmeerpolder in deze zone valt.

Of deze wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd en wanneer dit het geval is, is op dit moment nog niet bekend. Voor meer informatie over het Schipholbeleid wordt verwezen naar de website www.luchtvaartbeleid.nl

Tevens zijn er in het kader van het Luchthavenindelingbesluit gebieden waar hoogtebeperkingen, respectievelijk beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen gelden. In het gebied waar hoogtebeperkingen gelden, mogen geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de maximale waarden die in de verschillende deelgebieden van kracht zijn.

De omvang van het gebied waar beperkingen gelden voor het aantrekken van vogels, is zodanig dat de afstand tussen de grens van het gebied en iedere baan minimaal 6 km bedraagt. Bij de bepaling van de omvang is uitgegaan van de bescherming van dat gebied rond het banenstelsel waarin, statistisch gezien, de meeste vogelaanvaringen plaatsvinden.

Een gebruik of bestemming kan binnen de genoemde categorie wel worden gerealiseerd als overeenkomstig de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar is verleend. Als een verklaring van geen bezwaar is afgegeven kan het bestemmingsplan te zijner tijd met deze verklaring in overeenstemming worden gebracht.

Conclusie

Het project valt binnen de hoogtebeperkingen en binnen de beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen van het LIB. Er mogen geen gebouwen of bouwwerken worden gerealiseerd die hoger zijn dan 41 meter boven NAP, hier wordt aan voldaan. Tevens zijn de toegelaten functies geen vogelaantrekkende functies. Het Luchthavenindelingbesluit heeft geen consequenties voor het project.

5.3 Provinciaal en regionaal beleid

5.3.1 Structuurvisie Noord Holland 2040

De structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behouden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen). De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen aan te passen aan de provinciale verordening.

Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden.

Plangebied

Het project valt binnen bestaand bebouwd gebied. Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. Detailhandel in de binnensteden, en met name het centrum, is belangrijk voor de economie en draagt bij aan de leefbaarheid en toeristische aantrekkelijkheid van Noord-Hollandse steden. De Provincie Noord-Holland hecht aan het instandhouden van de hoofdwinkelstructuur en wil stedelijke detailhandel behouden en versterken.

5.4 Gemeentelijk beleid

5.4.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling. Vraag is nu meer wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Grijpen van nieuwe kansen

Amstelveen wil nieuwe kansen die zich voordoen grijpen. Bijvoorbeeld door een toekomstvast openbaar vervoer verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Of met een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer bij het Stadshart, waardoor het Stadshart een impuls krijgt. Ook liggen er kansen in de ontwikkeling van de Noorder Legmeerpolder, waar een combinatie van duurzaam wonen, werken en kassen is voorzien

Waardevol landschap: behouden door zorgvuldige ontwikkeling;
Toekomstvast openbaar vervoer: fundamenteel voor de stad, maar goed lokaal netwerk noodzakelijke voorwaarde;
Hoogwaardig wonen: betere doorstroming, energiezuiniger woningen en meer particulier opdrachtgeverschap;
Het nieuwe werken: bestaande bedrijventerreinen en kantoren beter benutten;
Aantrekkelijke voorzieningen: stadshart versterken, wijkwinkelcentra concentreren en zorgen voor excellent onderwijs voor iedereen;
Duurzame ruimte: slim en zuinig ruimtegebruik, binnen een ruimtelijk kwaliteitskader.

Plangebied

Een van de ambities van de gemeente is om het Stadshart te versterken. Door het toevoegen van voorzieningen wordt de economische waarde van het stadshart, en daarmee de betekenis voor lokale en regionale kenniseconomie, versterkt. Voor de korte termijn is het belangrijk initiatieven in het Stadshart te ondersteunen die bijdragen aan behoud en versterking van de kwaliteit van het Stadshart.

5.4.2 Visie Stadshart 2025

Amstelveen heeft de ambitie om het Stadshart verder te versterken opgenomen in de Structuurvisie Amstelveen 2025+. Het Stadshart neemt een belangrijke plek in als motor van de Amstelveense economie, als aantrekkelijke plek om te wonen of te werken en is hét visitekaartje van de stad met 9,3 miljoen bezoekers per jaar. De gemeente wil de positie van het Stadshart verder versterken en meer bezoekers aan het Stadshart binden. Hiervoor is het belangrijk om de dichtheid, diversiteit en dynamiek te verhogen. Daardoor kunnen meer bezoekers vaker naar het Stadshart worden getrokken. De Visie Stadshart 2025 biedt het kader waarbinnen diverse grote en kleinere projecten op elkaar aangesloten kunnen worden en de samenhang en sterke functiemenging wordt bewaakt.

Plangebied

Voorliggende wijziging van het plan sluit aan op deze visie.

5.4.3 Detailhandelsnota 2008-2012, maart 2008

De Amstelveense ambitie met betrekking tot de detailhandel is vastgelegd in de Detailhandelsnota (maart 2008) en vloeit voort uit de missie die is geformuleerd in de Nota Economisch beleid (maart 2004). Hierin is geformuleerd dat de gemeente zich verder wil ontwikkelen tot een dynamische, kennisintensieve en kwaliteitsvolle stad, waarbij één van de richtpunten is het instandhouden van de bestaande detailhandelsstructuur, zonder daarbij uitbreiding van winkelcentra en herstructurering onmogelijk te maken. Deze missie kan worden uitgewerkt in de volgende ambities met betrekking tot de winkelcentra voor dagelijkse en frequent benodigde artikelen:

- De gemeente ambieert een goed voorzieningenniveau te bieden aan haar inwoners, opdat mensen in hun eigen omgeving de dagelijkse behoeften kunnen verkrijgen en de wijken leefbaar blijven en
- economische gezonde bedrijven te hebben die kunnen voorzien in de behoefte van de bewoners van Amstelveen.

Plangebied

Het Stadshart is het centrumgebied waar de hele stad en omgeving gebruik van kan maken voor recreatief winkelen en uitgaan. De doelstelling is om het kwalitatief hoogwaardige aanbod op niveau te houden zodat Amstelveen zich kan blijven onderscheiden van andere winkelvoorzieningen in de regio. In dat kader werkt de gemeente mee aan een bestemmingsplanwijziging waarmee de positie van het stadshart kan worden versterkt.

5.4.4 Parkeren

Parkeernota 2005-2010

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het auto parkeerbeleid voor de periode 2005-2010. Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Amstelveen. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeer vraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit.

Parkeer regulering

In het beleidskader wordt onderscheid gemaakt naar drie gebieden: Stadshart, Woongebieden en Werkgebieden. Bij het reguleren van het parkeren wordt per gebied een andere prioriteit gegeven aan doelgroepen. In het stadshart wordt de prioriteit gegeven aan bewoners en consumenten. Dit resulteert in vergunninghoudersparkeren voor bewoners en betaald parkeren voor consumenten.

Parkeercapaciteit

In het algemeen is de parkeercapaciteit in Amstelveen toereikend. Aangezien de ontwikkelingen in de toekomst per gebied verschillend kunnen zijn, zal de gemeente per gebied monitoren of de parkeercapaciteit toereikend blijft of waar problemen dreigen te ontstaan.

Verschijningsvorm

De parkeercapaciteit in de gemeente Amstelveen bevindt zich grotendeels op maaiveld. Alleen in het Stadshart zijn parkeergarages aanwezig die openbaar en permanent toegankelijk zijn voor consumenten. Het doel is om in de toekomst parkeerplaatsen vooral onder te brengen in gebouwde voorzieningen (minder blik in het zicht) en om parkeerplaatsen meer te concentreren (minder zoek verkeer).

Plangebied

Bij nieuwbouw, verbouw of bij de wijziging van een functie is het parkeerbeleid direct van toepassing. In het Stadshart zijn parkeerplaatsen voor vergunninghouders en voor consumenten aanwezig. Het gehele stadshart wordt als één gebied gezien betreffende het parkeren. In het Stadshart kan worden geparkeerd in de volgende vier overdekte parkeergarages, met in totaal 2530 parkeerplaatsen:

- Stadsplein (925 plaatsen);
- Vervoerscentrum (600 plaatsen);
- Parking V&D (475 plaatsen)
- Handelsplein Parkeergarage (530 plaatsen).

Het beleid op dit punt is neergelegd in de vastgestelde parkeernota 2005-2010. In het Stadshart is momenteel voldoende parkeercapaciteit (overcapaciteit). De parkeergarages in het Stadshart zijn voldoende toereikend voor de beoogde functies in het stadshart. De mogelijkheid tot invulling van het pand met andere functies leidt er niet toe dat er extra parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd. In de directe omgeving zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De conclusie is dat er geen extra parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd als gevolg van de functie-uitbreiding.

Hoofdstuk 6 OMGEVINGSKWALITEIT

Het verruimen van de functies op het adres Stadsplein 96 heeft geen invloed op de omgevingsaspecten.

6.1 Bodem

Het betreft een functieverruiming in een bestaand pand zonder sloop en nieuwbouw. Er is geen bodemonderzoek nodig.

6.2 Water

Het betreft een functieverruiming in een bestaand pand. Dit heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding.

6.3 Archeologie

Het betreft een functieverruiming in een bestaand pand. Archeologie heeft geen invloed op het plan.

6.4 Geluid

Het betreft een functieverruiming in een bestaand pand. Al deze verruimingen zijn niet geluidgevoelig zoals genoemd in de Wet geluidhinder, onderzoek is niet aan de orde.

6.5 Luchtkwaliteit

Het betreft een functieverruiming in een bestaand pand. Deze verruiming zal de luchtkwaliteit niet verslechteren. Gelet op het bepaalde in de Wet Luchtkwaliteit wordt dan ook opgemerkt dat er sprake is van een ontwikkeling die Niet In Betekende Mate (NIBM) bijdraagt aan de verslechtering van luchtkwaliteit.

6.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

In onder meer de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. De verwachting is dat in 2013 de circulaire opgevolgd zal worden door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In dit besluit staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes vastgelegd.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Plangebied

Er zijn geen Bevi gerelateerde bedrijven in de omgeving en ook geen gastransportleidingen die invloed hebben op het plan.

Er ligt wel een Rijksweg (A9) binnen een afstand van 200 meter en over deze rijksweg worden gevaarlijke stoffen vervoerd. De externe veiligheid speelt dan ook een rol voor de gevraagde verruiming van de functie. De plaatsgebonden risico contour van 10^{-6} per jaar ligt nergens buiten de weg en levert dus geen beperkingen op voor het plangebied. Over de A9 worden ter plaatse veel brandbare vloeistoffen vervoerd. Er is daarom sprake van een zogenoemd Plasbrand Aandacht Gebied, dat een zone van 30 meter langs de weg beslaat. Het plangebied ligt daarmee buiten dit Plasbrand Aandacht Gebied. Uit de "Eindrapportage Basisnet weg" blijkt dat ter plaatse het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt, nu en ook in 2020 op basis van het Global Economy scenario. De functieverandering is dusdanig dat het uitgesloten is dat het groepsrisico met meer dan 10% zal toenemen. Het groepsrisico hoeft daarom niet uitgebreid verantwoord te worden.

Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

6.7 Flora en fauna

Bij een functiewijzigingen zonder sloop en nieuwbouw is er geen grond om een flora en faunaonderzoek te doen.