Omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan Landelijk Gebied, sectie O 7074

Inhoudsopgave

Ruimtelijke Onderbouwing 3

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Planologische regeling 4
1.3 Huidige situatie 5
1.4 Leeswijzer 5

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving 6
2.1 Visie voor het plangebied 6
2.2 De ontwikkeling 6
2.3 Ruimtelijke en functionele aspecten 6

Hoofdstuk 3 Beleid 12
3.1 Inleiding 12
3.2 Rijksbeleid 12
3.3 Provinciaal en regionaal beleid 14
3.4 Gemeentelijk beleid 17

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten 20
4.1 Bodem 20
4.2 Water 22
4.3 Luchtkwaliteit 23
4.4 Geluid 25
4.5 Externe veiligheid 26
4.6 Flora en fauna 27
4.7 Duurzaam bouwen en energie 28

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving 30

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 31
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 31
6.2 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid 31

Bijlagen 33

Ruimtelijke Onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor deze omgevingsvergunning is het initiatief tot het realiseren van een bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf.

Het voorontwerp bestemmingsplan De Loeten heeft van 17 juni tot en met 14 juli 2010 ter inzage gelegen. Op het voorontwerp zijn veel inspraakreacties ingediend. Na verscheidene gesprekken tussen de gemeente en de grondeigenaren heeft de gemeente moeten concluderen dat het niet raadzaam is om het ontwerpbestemmingsplan verder in procedure te brengen. De gemeente is echter nog wel voornemens om in de toekomst het bedrijventerrein De Loeten verder te ontwikkelen. Vooruitlopend op een bestemmingsplan dat naar verwachting hiervoor zal worden opgesteld kunnen grondeigenaren die nu al willen overgaan tot realiseren van een ontwikkeling een bouwplan indienen bij de gemeente. De gemeente zal het ingediende bouwplan beoordelen op basis van het gemeentelijke beleid, dat in paragraaf 3.4 nader wordt besproken. Voorts wordt met de grondeigenaren die een bouwplan indienen apart een overeenkomst gesloten betreffende het kostenverhaal.

Van de hierboven beschreven mogelijkheid wordt gebruik gemaakt door Avo Koenen voor het perceel O 7074 aan de Keurmeesterstraat. Voor dit perceel is een omgevingsvergunning aangevraagd voor de nieuwbouw van een bedrijfsruimte ten behoeve van een bestaand aannemersbedrijf aan de Keurmeesterstraat. Het bouwplan past binnen het gemeentelijke beleid. In paragraaf 3.4 wordt nader op het gemeentelijke beleid ingegaan. Het college van B&W is dan ook voornemens om mee te werken aan de ingediende omgevingsvergunning. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing vormt de basis om af te kunnen wijken van het geldende bestemmingsplan en maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning.

1.2 Planologische regeling

Voor de betreffende locatie geldt het bestemmingsplan Landelijk Gebied 1993 (vastgesteld door de gemeenteraad op 24 maart 1993 en goedgekeurd door de Provinciale Staten op 9 november 1993). In dit bestemmingsplan hebben de gronden van het projectgebied de bestemming Tuinbouwdoeleinden I en II. Binnen deze bestemming is een tuinbouwbedrijf met de daarbij behorende verhardingen, waterlopen en bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswoningen toegestaan. Een nieuw te bouwen bedrijfsruimte past niet binnen de vigerende bestemming.

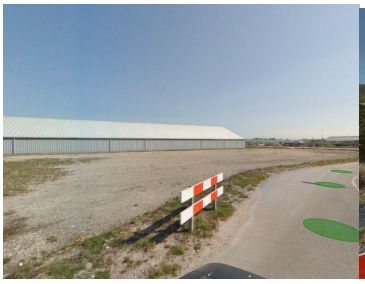
Zoals hierboven is weergegeven is de gemeente voornemens om op de betreffende locatie het bedrijventerrein De Loeten te realiseren. Echter er is nog geen bestemmingsplan voor het betreffende bedrijventerrein vastgesteld. De kaders voor het bedrijventerrein zijn naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan verwoord in de gemeentelijke beleidsstukken, welke in paragraaf 3.4 worden besproken. Het bouwplan voldoet aan deze kaders. De gemeente is daarom voornemens om medewerking te verlenen aan de omgevingsvergunning voor de nieuw te realiseren bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf aan de Keurmeesterstraat.

1.3 Huidige situatie

Het plangebied van het project voor de te realiseren bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf komt te liggen op het toekomstige bedrijventerrein De Loeten. Meer specifiek ligt de locatie op de kruising tussen de De Loetenweg en de Keurmeesterstraat. De eerstgenoemde weg ligt ten oosten van het plangebied en de tweede ligt ten zuiden van het plangebied. Het plangebied beslaat een deel van het perceel dat kadastraal bekend staat als O 7074.

De huidige bestemming van het plangebied is Tuinbouw. De gronden voor de te realiseren bedrijfsruimte zijn momenteel onbebouwd en onverhard.

In de nabijheid van het plangebied zijn momenteel meerdere bedrijfswoningen aanwezig. Het voorliggend bouwplan heeft ten opzichte van het bouwvlak van de dichtsbijzijnde woning aan de De Loetenweg een afstand van 34,70 meter. Deze woning is op de tweede afbeelding te zien.



1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving gegeven van het project. Hierbij wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele aspecten van het project. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een beschrijving gemaakt van het provinciaal en gemeentelijk beleid, dat een relatie heeft met het projectgebied en/of de ontwikkeling. In hoofdstuk 4 wordt op de diverse omgevingsaspecten ingegaan. Een juridische beschrijving van het project is gegeven in hoofdstuk 5. Tenslotte gaat hoofdstuk 6 in op de uitvoerbaarheid van het project. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Visie voor het plangebied

Sinds 2005 is onder invloed van regionale afstemming in de Greenport Aalsmeer nader ontstaan in het benodigd areaal aan veilinggerelateerd bedrijventerrein. Het benodigd areaal bleek kleiner te zijn dan eerder gedacht. In de Middellange Termijnvisie 2025 op de Greenport Aalsmeer uit 2008 is bedrijventerrein De Loeten daarom reeds gearceerd aangegeven, wat betekent dat het raadzaam werd geacht De Loeten een meer algemene invulling te geven. Met de verdere neergaande economische ontwikkeling sinds 2008 is een gemengde invulling van De Loeten ook steeds reëler geworden. Om deze redenen is besloten De Loeten een algemene bedrijfsbestemming mee te geven. Veilinggerelateerde bedrijvigheid blijft uiteraard nog gewoon mogelijk, maar andersoortige bedrijven zijn ook welkom.

Voorliggend initiatief past binnen deze visie.

2.2 De ontwikkeling

De realisering van de bedrijfsruimte ten behoeve van het aannemersbedrijf vindt plaats op het toekomstige bedrijventerrein De Loeten. De geplande locatie voor het bedrijventerrein De Loeten ligt in het uiterste zuidwesten van de gemeente Amstelveen en is bijna 50 hectare groot. Het gebied van het bedrijventerrein kent drie belangrijke wegen als harde grenzen, te weten de Legmeerdijk, de Noorddammerweg en de omgelegde N201. De realisatie vindt plaats op het terrein dat anno 2012 eigendom is van Elora en beslaat een deel van het perceel dat kadastraal bekend staat als O 7074. Het perceel beslaat 2.732 m?. De nieuw te bouwen bedrijfsruimte heeft een brutovloeroppervlakte van 818 m? en zal functioneel ten dienste staan van het aannemersbedrijf. De realisatie van het bedrijfsgebouw vindt plaats op het terrein van het aannemersbedrijf en krijgt een bouwhoogte van 8,3 meter. Verder zal aan het zijerf een nieuwe in- of uitrit worden aangelegd, die zich niet bevindt op een provinciale weg. De in- of uitrit komt uit op de Keurmeesterstraat. Ook zal er een erf- of perceelafscheiding nieuw worden geplaatst met een bouwhoogte van circa 2 meter. De erf- of perceelafscheiding zal van staal zijn en de kleur groen krijgen. In deze afscheiding zullen twee schuifpoorten worden geplaatst, die tevens een groene kleur hebben. Verder zullen vier nieuwe, permanente objecten voor handelsreclame worden geplaatst met de tekst 'AVOKOENEN BOUWBEDRIJVEN'. De afmetingen zijn 5500 x 750 x 6500 (l x b x h)

2.3 Ruimtelijke en functionele aspecten

2.3.1 Functionele aspecten

Het huidige gebruik van het plangebied is Tuinbouw. Binnen de huidige bestemming is een tuinbouwbedrijf met de daarbij behorende verhardingen, waterlopen en bouwwerken, uitgezonderd bedrijfswoningen toegestaan.

Zoals eerder reeds naar voren kwam, is besloten, met oog op de grondexploitatie en de verdere neergaande economische ontwikkelingen sinds 2008, De Loeten een meer algemene / gemengde invulling te geven. Veilinggerelateerde bedrijvigheid blijft uiteraard gewoon mogelijk, maar andersoortige bedrijven zijn ook welkom.

2.3.2 Bedrijven

Op bedrijventerrein De Loeten wordt voorzien in algemene bedrijvigheid in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Er wordt voor dit bedrijventerrein specifiek gedacht aan bedrijven uit de regio die als een spin in het web willen zitten ten opzichte van Amstelveen en Amsterdam, maar ook Schiphol en de rijkswegen A4, A9 en A2. Dit soort bedrijven betreft meestal bedrijven in de transport en logistiek.

De genoemde bedrijvigheid werkt verkeersaantrekkend, voor vrachtverkeer, maar ook, zoals bij de groothandel, voor kleiner verkeer. Onverkort geldt echter overal dat de parkeerplaatsen op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd. Zie hiervoor ook paragraaf 3.3.9. Aparte kantoren zijn niet toegestaan, alleen kantoren behorend bij de bedrijfsfunctie. Ook zelfstandige detailhandel is niet toegestaan.

Project voor de te realiseren bedrijfsruimte ten behoeve van het aannemersbedrijf

Op 34,70 meter van het bouwvlak van de bedrijfsruimte bevindt zich het bouwvlak van de dichtstbijzijnde woning aan de De Loetenweg. Op basis van de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering - Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk' dient voor de bedrijfsruimte een maximale milieucategorie van 2 te worden gehanteerd.

2.3.3 Ruimtegebruik

Passend bij de stedenbouwkundige en architectonische gewenste uitstraling van het toekomstige bedrijventerrein De Loeten is in dit initiatief ook sprake van een sober en doelmatig plan qua ruimtegebruik. De openbare ruimte is zo beperkt mogelijk gehouden. Alleen de meest noodzakelijke functies zijn op openbaar gebied gelokaliseerd. Dit zijn naast het nodige oppervlaktewater, de ontsluitingsstructuur, een beperkte kort-parkeerruimte voor vrachtauto's (bijvoorbeeld voor vrachtwagens die 's nachts arriveren wanneer bedrijven gesloten zijn), een bestemming voor een eventuele standplaats/ kleinschalige horecagelegenheid en een groen- en bomenstrook langs de N201.

Parkeren voor werknemers en vrachtauto's overdag zal op eigen terrein moeten plaatsvinden. De verdeling bebouwd /onbebouwd en de aangegeven rooilijnen maken dit mogelijk. Bij de invulling van het noordelijk deel van het bedrijventerrein zal rekening worden gehouden met de ook in de nabije toekomst te verwachten duurzame glastuinbouw ten noorden van het plangebied, zodat een vloeiende overgang mogelijk is.

2.3.4 Voorzieningen

Voor het overgrote deel van het gebied van het bedrijventerrein zal een bedrijfsbestemming worden opgenomen voor bedrijven zoals beschreven in paragraaf 2.3.2. Naast de functies infrastructuur en groen zal verder geen plaats zijn voor bijzondere voorzieningen.

Project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Het project bestaat uit een bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf. Het omliggende terrein van het project bestaat uit parkeervoorzieningen en verhard oppervlak.

2.3.5 Bestaande woningen en het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

In de nabijheid van het bedrijventerrein zijn momenteel meerdere bedrijfswoningen aanwezig. Op basis van voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient rekening te worden gehouden met deze woningen. Het voorliggend bouwplan heeft ten opzichte van het bouwvlak van de dichtsbijzijnde woning aan De Loetenweg een afstand van 34,70 meter.

2.3.6 Verkeer en vervoer

Wegenstructuur en verkeersaspecten

De hoofdontsluiting van het gebied het bedrijventerrein loopt vanaf de Legmeerdijk via de verlengde Meerlandenweg. Deze loopt door tot de Noorddammerweg en sluit daar aan op de oorspronkelijke Meerlandenweg. De primaire ontsluiting vanaf de verlengde Meerlandenweg van het zuidelijke deel van het bedrijventerrein loopt via de De Loetenweg, die hiervoor verlengd is. Vanaf de De Loetenweg lopen secundaire ontsluitingswegen verder het gebied in. Vanwege de eerder genoemde onbekendheid van de invulling van het bedrijventerrein kunnen nog een tweetal ontsluitingswegen aan de noord- en zuidzijde van het bedrijventerrein in de toekomst worden gerealiseerd. Belangrijk aandachtspunt is dat zoveel mogelijk is en moet worden uitgegaan van T-aansluitingen op de verlengde Meerlandenweg, en dus geen volwaardige kruisingen, in verband met de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

Het profiel van de verlengde Meerlandenweg is toekomstbestendig. Dit houdt in dat er ruimte gereserveerd wordt om het profiel van de verlengde Meerlandenweg van 1x2 rijstroken in de toekomst om te kunnen bouwen tot een profiel met 2x2 rijstroken. De breedte van de middenberm is dusdanig gekozen dat er ruimte is om linksaf-vakken te realiseren. Afhankelijk van de verkeersdruk in het gebied en de ontwikkeling van het naastgelegen beoogde bedrijventerrein Amstelveen-Zuid én de ontwikkelingen ten noorden van het plangebied (glastuinbouw/ woningbouw) kan deze uitbreiding plaatsvinden.

De huidige Noorddammerweg aan de oostzijde van het plangebied eindigt in een fietsviaduct over de N201. Aangezien hier geen autoverkeer over mag is halverwege de Noorddammerweg ten zuiden van de verlengde Meerlandenweg een maatregel genomen met een bochtmarkering en aanvullende fysieke maatregelen.

Erfontsluitingen en inritten

De precieze indeling van het bedrijventerrein en welk bedrijf op welke plek komt is zoals vermeld nog niet bekend. Vooraf wordt wel aangegeven vanaf welke zijde de bedrijven zich dienen te ontsluiten op de openbare wegen. De bedrijven dienen zich te ontsluiten op alle openbare wegen met uitsluiting van verlengde Meerlandenweg en Noorddammerweg. De meest westelijke noord-zuidstraat, parallel aan de De Loetenweg, heeft de bijzonderheid dat een watergang moet worden gekruist. Uitgangspunt is dat deze watergang op maximaal drie plaatsen wordt gekruist voor particuliere ontsluiting door middel van een vernauwing van de watergang met een bruggetje. Het aantal is gemaximeerd omdat een hoger aantal gevolgen heeft voor het berekende 10% wateroppervlakte.

Wat de directe toegang tot de uit te geven bedrijfsterreinen betreft, zal een standaard in-/uitrit detaillering ontworpen worden. Daarmee zal worden aangegeven hoe, en met welke materialen, deze toegangen worden aangelegd voor wat betreft het gedeelte dat zich op openbaar terrein bevindt.

Elk perceel heeft maximaal twee in-of uitrittten die voldoende breed, maximaal 7 meter zijn met een standaarddetaillering voor wat betreft materialen en ontwerp. Uitvoering geschiedt in overleg met het ingenieursbureau.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

De ontsluiting van het project bestaande uit een bedrijfsruimte ten behoeve van het aannemersbedrijf vindt plaats op de openbare weg Keurmeesterstraat. Het parkeren vindt op eigen terrein plaats. Op het terrein worden circa 23 parkeerplaatsen gerealiseerd voor personenauto's. Het parkeren voldoet hiermee aan de parkeernorm van de gemeente Amstelveen.

2.3.7 Cultuurhistorie, archeologie en monumenten

In opdracht van de provincie Noord-Holland, afdeling Beheer en Uitvoering, heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in het najaar van 2003 een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Eerste herziening bestemmingsplan N201. Het onderzoek diende te worden uitgevoerd omdat realisatie van de plannen zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. In voornoemde bestemmingsplan was reeds de wegenstructuur betrokken die in paragraaf 2.3.6 is beschreven. Het onderzoek heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor de aanwezigheid van waardevolle archeologische resten in het plangebied.

In februari 2010 is een inventariserend veldonderzoek verricht door Archeologisch Adviesbureau RAAP in het nabij gelegen plangebied N201, aansluiting Zijdelweg. Ook in dit onderzoek is geconcludeerd dat vrijwel zeker geen archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn. Om deze reden is dan ook geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen.

Ook wanneer gekeken wordt op de gemeentelijke archeologische waardenkaart is er geen aanleiding aanwezig om aan te nemen dat het bedrijventerrein binnen een archeologisch waardevol of verwachtingsgebied ligt. De Noorder Legmeerpolder, op de kaart aangegeven als "verveend en drooggemaakt", is niet als zodanig aangegeven.

Alleen in het meest westelijk gelegen gedeelte van het plangebied komt op de archeologiekaart van de gemeente Amstelveen de aanduiding naar voren dat het hier sprake is van een zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Het project is niet gelegen in het gebied met de zone waarbinnen historische bebouwing heeft plaatsgevonden. Op grond van het bovenstaande levert het aspect archeologie geen beperkingen op voor het project.

2.3.8 Landschap en ecologie

Een groene aankleding van bedrijventerreinen is een belangrijk element bij de aantrekkelijkheid van de terreinen als vestigingsplaats. In oudere terreinen is openbare groenvoorziening vaak onder de maat of zelfs afwezig, en veelal wordt dit als een gemis ervaren. De gewenste groene inrichting hangt af van de aard van de te verwachten bedrijven. Een terrein met een groot aandeel aan kantoren vraagt een ruimere en representatiever groeninrichting dan een terrein met voornamelijk transport- en overslagbedrijven. Voor dit bedrijventerrein lijkt een dergelijke typering van toepassing en is een zakelijker aankleding met groene bermen en laanbomen geschikt.

Groene zones

Voor het buitengebied heeft Amstelveen de ontwikkeling van een groen casco opgesteld als wensbeeld. Dit betreft een stelsel van bestaande groene verbindingszones in het landschap waarin ruimtelijk structurerende elementen en ecologische infrastructuur samenvallen, aangevuld met te ontwikkelen natuurzones. Deze zones kunnen eventueel ook een recreatieve betekenis hebben. Voor het plangebied is een aantal groene zones relevant.

Door de Legmeerpolder zijn drie oost-west gerichte zones aangegeven (Groenstructuurplan 2008, kaart 6), namelijk een zone langs de Van Hattumweg, een zone in het verlengde van de knik in de Bovenkerkerweg en een zone in het verlengde van de Meerlandenweg. Deze laatste valt binnen dit plangebied van het bedrijventerrein. In noordzuidrichting zijn zones aangegeven langs de Noorddammerweg en langs de voormalige spoorlijn.

De zone langs de Meerlandenweg heeft een ecologische functie, maar daarnaast ook een recreatieve betekenis voor de omgeving. Een wandelroute langs deze zone kan aantrekkelijk zijn voor werknemers van bedrijven die in hun lunchpauze een wandeling willen maken. Vanwege de ecologische betekenis wordt deze strook ingericht met met water, moerassige delen en grasland. Een dergelijke inrichting heeft daarnaast ook betekenis voor de groene aankleding van de (verlengde) Meerlandenweg en de eraan gevestigde bedrijven. De bestaande Meerlandenweg is voorzien van een laanbeplanting van iepen, en deze laanbeplanting moet worden doorgezet langs het aangelegde deel. De functie van de weg als centrale ontsluiting wordt hiermee onderschreven.

De Noorddammerweg is voorzien van een laanbeplanting van populieren. De sloot langs de weg zal worden verbreed waarbij natuurvriendelijke oevers met een oevervegetatie worden gerealiseerd.

N201

Langs de zuidzijde van het plangebied ligt het nieuwe tracé van de verlegde N201. Bedrijven aan de zuidrand van het gebied zullen uitzicht hebben op deze weg. Langs de weg is een groene overgangszone van belang voor de aankleding van de weg en het zicht vanaf de weg op de bedrijven. Voor verkeer dat vanuit het westen komt is het zicht op dit terrein immers de eerste ontmoeting met Amstelveen.

Daarnaast wordt een aanplant aanbevolen om een reductie van schadelijke stoffen die door het verkeer worden verspreidt, te bewerkstelligen. Deze beplanting moet daartoe bestaan uit een niet-aaneengesloten bomen aanplant met een ondergroei van heester.

Bomen

Zoals beschreven moet de hoofdontsluiting (verlengde Meerlandenweg) worden voorzien van een laanbeplanting, bij voorkeur in twee rijen. De dwarsstraten op de hoofdontsluiting worden voorzien van een rij niet diep wortelende bomen. Deze bomen kunnen worden geplant in groene taluds naar te graven sloten langs deze wegen, of in een groene berm van minimaal 3m breed.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Het project zelf bevat naast een drietal bomen geen groen. De groenstroken worden buiten het project aangelegd. Zo wordt langs de toekomstige N201 een groenzone aangelegd. Dit valt echter buiten het project.

2.3.9 Sociale veiligheid

Bedrijventerreinen zijn doorgaans kwetsbare plekken in relatie tot sociale veiligheid. Overdag is er voldoende activiteit, maar 's avonds, 's nachts en in het weekend zijn bedrijventerreinen doorgaans verlaten. De belangrijkste aandachtspunten die voor het bedrijventerrein De Loeten gelden, worden hieronder doorgenomen.

Het bedrijventerrein is bereikbaar via drie entrees, twee aan de verlengde Meerlandenweg (Legmeerdijk en Noorddammerweg) en één extra ontsluiting via de Noorddammerweg. Meer is vanuit verkeersoogpunt niet noodzakelijk en vanuit sociale veiligheid niet wenselijk. In het beeldkwaliteitplan zijn de voorkanten, de entreezijdes, van de gebouwen in hoofdzaak gelegen aan de ontsluitingswegen. Er ontstaat hierdoor zicht vanuit de bedrijven op de omgeving.

Waar erfbebouwing en opslag in de openlucht aantoonbaar onvermijdelijk is, moet dit zoveel mogelijk aan het zicht worden onttrokken vanaf de openbare weg achter de bedrijfsgebouwen en beplanting. Dit geldt ook voor parkeren en laden en lossen op zichtlocaties. Laadperrons zijn langs zichtlocaties (N201, verlengde Meerlandenweg en Noorddammerweg) niet toegestaan.

De verkeersstromen zijn zoveel mogelijk gebundeld, automobilisten, voetgangers en fietsers bewegen zich naast elkaar. Langs de verlengde Meerlandenweg (50 km/h) is een apart fietspad en trottoir voorzien, langs de interne wegen wordt alleen voorzien in trottoirs.

Voor wat betreft de straatverlichting dient te worden voldaan aan de nieuwste richtlijnen uit het Politiekeurmerk.

De primaire bluswatervoorziening is aanwezig door middel van voldoende brandkranen (onderlinge afstand maximaal 80 meter capaciteit 60 m^3 /h. De secundaire bluswatervoorziening is door middel van voldoende en voor de brandweer goed bereikbaar open water overal binnen 160 meter beschikbaar.

<u>Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte</u>

Aangezien het voorontwerpbestemmingsplan als leidraad heeft gefungeerd voor het ruimtelijk kader, voldoet voorliggende ruimtelijke onderbouwing aan het aspect sociale veiligheid.

2.3.10 Kabels, leidingen en straalpaden

Binnen het toekomstige bedrijventerrein liggen diverse kabels en leidingen die hun randvoorwaarden leggen op de bebouwing en indeling van het gebied. Drie leidingen worden hierbij nader benoemd.

Nieuwe kabels en leidingen t.b.v. de bedrijven

In het huidige ontwerp van het wegennet zijn de tracés voor de kabels en leidingen reeds opgenomen. De tracés liggen langs de uitgeefbare terreinen in openbaar gebied. Meestal onder een stoep met open verharding.

<u>Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte</u>

Met de bestaande kabels en leidingen t.b.v. bedrijven wordt rekening gehouden bij de realisering van het bouwplan. De straalpaden hebben geen consequenties voor het plangebied van het project.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het relevante beleid aan bod. Het rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in Hoofdstuk 4.

3.2 Rijksbeleid

Luchthavenindelingsbesluit 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 het beperkingengebied waar beperkingen gelden voor de bebouwing. De betreffende gronden vallen binnen het beperkingengebied aangeduid met nummer 4 in bijlage 3AB van het LIB. In artikel 2.2.1 van het LIB is bepaald dat hier geen woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidsfunctiezijn toegestaan, behoudens bestaand gebruik (op of voor 20 februari 2003). Bedrijfsgebouwen zijn wel toegestaan. Bij de realisering van dit project wordt rekening gehouden met dit onderdeel van het Luchthavenindelingbesluit. Aangezien er sprake is van het realiseren van een bedrijfsruimte, heeft het LIB geen consequenties voor deze ontwikkeling.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 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 behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

In de structuurvisie is het plangebied aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. Zowel 'De Loeten' als 'BtAZ' zijn in de structuurvisie opgenomen als 'vastgesteld of bestaand bedrijventerrein'. Ten oosten van de Noordammerweg zijn bedrijven tot een milieucategorie 4 of 5 toegestaan. Het overige van toepassing zijnde beleid voor het plangebied is de aanwijzing voor fijnmazige waterbergingen en kleinschalige oplossingen voor duurzame energie. De Legmeerpolder valt binnen de cultuurlandschappen in de categorie droogmakerij.

3.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De provincies hebben 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.

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De provincie Noord Holland is op de hoogte van de door Amstelveen beoogde fasering van bedrijventerreinen, dus eerst de ontwikkeling van 'De Loeten' en daarna 'BtAZ'. Verder is met de provincie overlegd dat er eerst een consoliderend plan wordt gemaakt om te voldoen aan de wettelijk verplichting. De provincie is eveneens geïnformeerd over de ruimtelijke reservering voor bedrijventerreinen die de gemeente Amstelveen wenst te continueren in een volgend plan.

Met de voorliggende omgevingsvergunning volgt de gemeente de lijn die afgesproken is met de provincie.

3.3.3 Regionale economische samenwerking

Amsterdam Economic Board (AEB)

De AEB voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het belangrijkste regionale adviesorgaan op economisch gebied. De AEB is samengesteld uit representanten van overheid, bedrijfsleven en kenniswereld. Amstelveen is via de Stadsregio vertegenwoordigd in de AEB. In november 2010 is het convenant ondertekend. Deelnemende partijen committeren zich aan het gezamenlijk investeren in de economie van de Amsterdamse regio om ondernemerschap, innovatie en werkgelegenheid te bevorderen. Zeven economische clusters zijn belangrijk en kansrijk: ICT, Creatieve Industrie, Rode Life Sciences, Zakelijke/Financiële Dienstverlening, Logistiek & Handel, Flowers & Food en Toerisme & Congressen. Voor elk van de clusters wordt een eigen strategie opgesteld.

Platform regionaal Economische Structuur (PRES)

De MRA wil de komende jaren blijven meespelen in de top van Europese regio's. Als een economisch centrum dat aantrekkelijk is voor (internationale) bedrijven, als een dynamische regio met voldoende werkgelegenheid voor iedereen, als innovatieve en creatieve regio die voorop loopt bij de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten. Om dit te bereiken heeft het PRES de Economische Agenda Metropoolregio Amsterdam 2010-2014 'Global Business Gateway' opgesteld. Voor de zeven economische clusters ligt de nadruk op vijf stimuleringsthema's:

- kennis en innovatie (inclusief duurzaamheid) als economische motor;
- actief voorsorteren op de arbeidsmarkt van de toekomst;
- versterking van promotie, acquisitie en exportbevordering;
- garanderen van voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid;
- good governance: slagkracht en efficiency in regie en uitvoering.

Platform Bedrijventerreinen en Kantoren (Plabeka)

Plabeka richt zich binnen de MRA specifiek op de bedrijventerreinen en kantoren. In juni 2011 hebben bestuurders van gemeenten, stadsregio en provincies uit de MRA commitment gegeven aan de Uitvoeringsstrategie 2010 – 2040. De aanpak moet bijdragen aan het versterken van de economische toppositie van de MRA in Europa. Het doel van de uitvoeringstrategie is om 2.200 ha verouderde bedrijventerreinen te herstructureren, 1,5 miljoen m2 aan bestaande kantoren duurzaam te herontwikkelen en nog eens 1,5 miljoen m2 aan incourante kantoorpanden aan de kantorenmarkt te onttrekken voor andere functies. Daarnaast zijn afspraken gemaakt om in de periode tot 2040 van het planaanbod van nieuwe kantoren 1,9 miljoen m2 te schrappen en meer dan 500 ha aan nieuwe bedrijventerreinontwikkelingen te bevriezen. Er wordt ingezet op het beter benutten van de bestaande voorraad kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Ook zijn scherpe keuzes nodig over nieuwe ontwikkelingen in de MRA. Zuinig en duurzaam ruimtegebruik staan daarbij hoog in het vaandel. Samenwerking met private partijen is hierbij noodzakelijk en onmisbaar. De overheid wil initiatieven vanuit de markt optimaal faciliteren. De gemeente Amstelveen heeft de uitvoeringsstrategie onderschreven. Een van de acties waaraan Amstelveen werkt is om samen met de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn te komen tot een regionale bedrijventerreinenstrategie waarvan ook De Loeten en Amstelveen-Zuid van deel uitmaken.

Middellange Termijnvisie (MLT) 2025 Greenport Aalsmeer

De ruimtelijk-economische visie voor de Greenport Aalsmeer is opgenomen in de MLT 2025. De ambities van Greenport Aalsmeer passen binnen de kaders die de Greenports in Nederland gezamenlijk hebben gesteld. Daarbinnen neemt iedere Greenport haar eigen positie in. De ambities van Greenport Aalsmeer voor 2025 zijn:

- De (internationale) concurrentiepositie op lange termijn verder uitbouwen. De verantwoordelijke partijen binnen Greenport Aalsmeer versterken door in te zetten op de speerpunten bereikbaarheid, ruimte, innovatie, onderwijs, arbeidsmarkt, imago, lobby en organiserend vermogen. Verbreding van de sierteeltsector naar een logistiek vers-centrum biedt mogelijkheden voor een nog grotere economische groei.
- Internationaal toonaangevend zijn op het gebied van duurzaamheid in de glas- en tuinbouw. De bedrijven in Greenport Aalsmeer investeren volop in Research & Development, bieden duurzame producten en diensten aan en doen aan duurzame bedrijfsvoering.
- Een hoogwaardig glas- en tuinbouwgebied zijn. Een gebied waar ruimtelijke- en groenkwaliteit, intensief ruimtegebruik, functiemenging, uitstraling en belevingswaarde hand in hand gaan. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn en Haarlemmermeer zetten in op een sterke vermindering van het waterverbruik en lichthinder in een gebied dat in 2025 minimaal energieneutraal is.

De belangrijkste ruimtelijk-economische opgaven in de Greenport Aalsmeer zijn:

- de herstructurering van enkele verouderde glasgebieden, waaronder de Noorder Legmeerpolder;
- de verbetering van de bereikbaarheid binnen de greenport,verbinding met de mainports en met het achterland;
- de ontwikkeling van nieuwe agrogerelateerde bedrijventerreinen (Green Park Aalsmeer en Bloemenveiling Aalsmeer).

Voor wat betreft infrastructuur is bij Greenport Aalsmeer e.o. aangegeven dat verbetering van de infrastructuur tussen Mainport Schiphol, Greenport Aalsmeer en het oosten noodzakelijk is en prioriteit op nationale schaal heeft. De verbinding tussen de A4, A2 en A1/A6 naar het oosten toe wordt momenteel als knelpunt gezien. Het opwaarderen van de A1/A9/A6 of de ondertunneling van de A6/A9 (mogelijk via Publiek Private Samenwerking) wordt als oplossing gezien.

Op regionale schaal heeft het prioriteit om de capaciteit van het onderliggende wegennet van Aalsmeer te verbeteren. Verwacht wordt dat de N201 in oostelijke richting binnen 10 jaar na aanleg een nieuw knelpunt zal vormen. Er zal gezorgd moeten worden voor goede aansluitingen op de A2 en A9.

Het te realiseren bedrijventerrein De Loeten is bedoeld voor de vestiging van allerlei soorten bedrijven uit de transport en logistiek of groothandel. In het licht van de Greenport Aalsmeer en de gunstige ligging ten opzichte van Flora Holland Aalsmeer is het bedrijventerrein ook geschikt voor de vestiging van bloemverwerkende bedrijven en specialistische handel. Dit is de typische bedrijvigheid die in de schil rondom de kern van de Greenport plaatsvindt. Bloemverwerkende bedrijven zullen daarom ook op het nabij gelegen bedrijventerrein Greenpark Aalsmeer hun kunnen plek vinden.

Economische agenda 2012-2015

De provincie Noord-Holland wil met de Economische Agenda bijdragen aan het verbeteren van de internationale concurrentiepositie van de provincie. Deze agenda zet in op het versterken van de sterke en kansrijke economische sectoren: agribusiness, financiële en zakelijke dienstverlening en logistiek. Daarnaast ligt de focus op de volgende thema's: kenniseconomie & innovatie, werklocaties, arbeidsmarkt & onderwijs en toerisme. Tevens worden goede resultaten van de afgelopen periode voortgezet: HIRB subsidie regeling, regionale promotie als 'Amsterdam bezoeken, Holland zien', Plabeka en Kansenkanon.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 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 is 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.

Verkeer

Amstelveen zal fors moeten blijven investeren in bereikbaarheid, op lokaal en op regionaal niveau. Wat betreft dit laatste maakt Amstelveen zich hard voor opwaardering van de N201 tot 2x2 rijstroken tot aan de A2 ('2x2 tot de A2') op de kortst mogelijke termijn. Voor de lange termijn is onderzoek nodig naar aanvullende mogelijkheden voor de verkeersafwikkeling in het zuiden van Amstelveen in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in Amstelveen zelf en in het zuidelijk deel van de metropoolregio Amsterdam. Hierbij staat een oostelijke randweg buiten de discussie. In de structuurvisie is de Zijdelweg opgenomen als 'hoogwaardige openbare vervoersas (bus)'.

Thema's uit de structuurvisie

Uitvoeringsparagraaf Structuurvisie Amstelveen 2025+

In de uitvoeringsparagraaf van de structuurvisie is de planning voor het aanleggen van het bedrijventerrein De Loeten gefaseerd van 2011 tot 2013 opgenomen. Het bedrijventerrein Amstelveen Zuid staat in de planning vanaf 2020. Voor zowel De Loeten als bedrijventerrein Amstelveen Zuid geldt een facilitair grondbeleid.

3.4.2 Structuurvisie Amstelveen Zuid, 15 december 2010

Op 15 december 2010 heeft de raad van de gemeente Amstelveen de Structuurvisie 'Amstelveen Zuid' vastgesteld. De structuurvisie Amstelveen Zuid is een visie op hoofdlijnen volgens de Wro. De visie brengt reeds vastgesteld beleid en geplande ontwikkelingen in kaart en met elkaar in verband; het biedt voor Amstelveen Zuid een totaalperspectief. De structuurvisie biedt de planologische onderbouwing voor de mogelijkheid tot het (deels) verhalen van gemeentelijke kosten omlegging N201 (inclusief ongelijkvloerse kruising) via de ontwikkelgebieden bedrijventerreinen 'De Loeten' en 'Amstelveen Zuid' en woningbouwlocatie 'De Scheg'.

De voorliggende ontwikkeling is in lijn met deze Structuurvisie.

3.4.3 Beleid bedrijventerreinen Amstelveen 2011-2015

De gemeente Amstelveen heeft behoefte aan een bedrijventerreinenbeleid om beter in te kunnen spelen op de ruimtebehoefte van ondernemers. Bedrijven die zich in Amstelveen willen vestigen of verplaatsen kunnen niet altijd die ruimte vinden die aan de behoefte voldoet. Veelal passen de verzoeken niet binnen de bestaande bestemmingsplannen. Ook zorgen overaanbod van geplande terreinen in de regio in combinatie met een financiële verplichting aan nieuwe infrastructuur ervoor dat nieuwe bedrijventerreinen wel gewenst zijn, maar zorgvuldig en gefaseerd gerealiseerd moeten worden. Dit bedrijventerreinenbeleid beoogt een helder kader te scheppen voor de bestaande en toekomstige bedrijventerreinen.

Loeten

Op termijn komt De Loeten tot ontwikkeling. Afhankelijk van de marktontwikkeling is op langere termijn ruimte voorzien op Amstelveen-Zuid. De gemeente heeft zelf geen grondpositie en laat de realisatie van de nieuwe terreinen over aan de markt. De Loeten profileert zich als duurzaam groen terrein voor gemengde bedrijfsactiviteiten, inclusief veilinggerelateerde bedrijven. Daarnaast komt een deel beschikbaar voor Amstelveense tuincentra.

Relatie financiering infrastructuur en ontwikkeling nieuwe bedrijventerreinen

De afgelopen jaren zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de financiering van de verschillende infrastructurele projecten met middelen die gedeeltelijk afkomstig uit de ontwikkeling van bedrijventerreinen. De gemeente Amstelveen heeft fors bijgedragen aan de nieuwe N201. Een deel van deze middelen moet terugverdiend worden door de ontwikkeling van de nieuwe bedrijventerreinen De Loeten en Amstelveen-Zuid. Om het voor de eigenaren op 'De Loeten' mogelijk te maken hun gronden te ontwikkelen, sluit de gemeente individuele anterieure overeenkomsten af. In deze overeenkomsten zijn afspraken gemaakt over de financiele, juridische en ruimtelijke kaders, waarbinnen ontwikkeld mag worden. Hierbij is overeenstemming nodig over de te betalen exploitatiebijdrage. Er zijn tot nu toe twee omgevingsvergunningen met anterieure overeenkomst afgesloten.

Voorliggende omgevingsvergunning voor het realiseren van een bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf zal de derde omgevingsvergunning zijn met anterieure overeenkomst.

3.4.4 Parkeernota 2005-2010

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het autoparkeerbeleid 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 parkeervraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit.

<u>Parkeerregulering</u>

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 zoekverkeer).

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Voor voorliggend initiatief geldt dat het parkeren voor werknemers, klanten, bezoekers, leveranciers en vrachtverkeer op eigen terrein zal plaats moeten vinden. Alleen voor een beperkt aantal vrachtauto's is in een openbare nachtparkeergelegenheid voorzien. Hierbij wordt ingespeeld op de situatie dat een vrachtauto 's nachts aankomt wanneer bedrijven nog gesloten zijn. Voor de rest wordt niet voorzien in parkeren op openbaar terrein. Parkeren langs de wegen wordt niet toegestaan.

Conclusie ten aanzien van beleid

De beoogde nieuwbouw op de projectlocatie past binnen het relevante ruimtelijke beleid van rijk, provincie en gemeente. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Wet bodembescherming

Het bodembeleid is gebaseerd op een balans tussen maatschappelijke dynamiek en gezondheidsrisico's. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico voor de gebruiker mag vormen. Is dat wel het geval, dan spreken wij van een ernstig en spoedeisend geval van bodemverontreiniging. Deze gevallen moeten op korte termijn worden gesaneerd of het gebruik en/of de functie moet worden gewijzigd zodat de verontreiniging geen risico vormt.

De bodemkwaliteit kan ook een acceptabel risico vormen. We spreken dan van een ernstig geval en een potentieel risico. Een ernstig geval met potentiële risico's hoeft niet gesaneerd te worden, omdat het opheffen van potentiële risico's niet kosteneffectief is.

Het loont wel te saneren wanneer er toch al grondwerk plaatsvindt. Daarom is het verboden om in ernstig verontreinigde grond te werken zonder saneringsdoel. De saneringshandeling dient gemeld te worden bij het bevoegd gezag (de Provincie Noord-Holland).

Procedures en normen voor onderzoek en sanering van de bodem zijn nader uitgewerkt in de Circulaire bodemsanering 2012. De norm voor een ernstig geval is de interventiewaarde; de norm voor spoedeisendheid is het saneringscriterium.

Bij handelingen en activiteiten op of in de grond dient een historisch bodemonderzoek conform NEN5725 te worden uitgevoerd om na te gaan of de bodem op een locatie mogelijk verdacht is. Een locatie is verdacht als er aanwijzingen zijn dat er in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden (puntbronnen) of als er sprake is van achtergrondconcentraties die hoger zijn dan het bodemgebruik toestaat.

Bij puntbronnen kan gedacht worden aan (voormalige) bedrijfsactiviteiten, ondergrondse brandstoftanks en sloop van asbesthoudende bouwwerken. Verhoogde achtergrondconcentraties worden in Amstelveen aangetroffen in het "bovenland", het niet verveende landschap. De ontgravingskaart (zie hierna) wordt bij ruimtelijke onderbouwingen voor bestemmingsplannen en bij aanvragen voor omgevingsvergunningen geaccepteerd als bewijsmiddel ten aanzien van achtergrondconcentraties.

Is de locatie verdacht, dan dient een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 te worden uitgevoerd en zonodig een nader onderzoek conform NTA 5755 om vast te stellen of er sprake is van een ernstig geval en of er sprake is van een verontreiniging die met spoed gesaneerd dient te worden.

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit stelt onder andere regels voor grondverzet voor grond die geen risico's vormt voor de gebruiker. In de Regeling bodemkwaliteit zijn richtwaarden (kwaliteitsklassen) opgenomen voor verschillende gebruiksfuncties, die zijn gerelateerd aan bodemgebruik. Doel van de regels is om de bodemkwaliteit en bodemfunctie via grondverzet met elkaar in overeenstemming te brengen. Hulpmiddel hiervoor zijn de bodemkwaliteitskaarten zoals die zijn opgenomen in de regionale Nota bodembeheer.

De bodemfunctiekaart is verdeeld in zones waarvan het huidige en toekomstige gebruik is weergegeven. De bodemfuncties zijn "Industrie", "Wonen" en "Overig". De bodemfuncties bepalen de toepasbaarheid van grond, omdat de functie is gekoppeld aan een kwaliteitsklasse.

De ontgravingskaart geeft de aanwezige bodemkwaliteit aan via zones van bodemkwaliteitsklassen "Industrie", "Wonen" en "Overig". Amstelveen hanteert gebiedsspecifiek beleid, waarin naast de maximale waarden uit het generieke beleid de lokale maximale waarden "Wonen (gebiedsspecifiek)" en "Landbouw/natuur (gebiedsspecifiek)" gedefinieerd zijn.

De toepassingskaart geeft aan aan welke bodemkwaliteitsklasse toe te passen grond moet voldoen. Grond die voldoet aan de achtergrondwaarde is altijd toepasbaar. Grond verontreinigd tot boven de (lokale) maximale waarde is niet toepasbaar in de desbetreffende zone en moet elders worden toegepast of verwerkt. De overige grond moet bij toepassing voldoen aan de (lokale) maximale waarde en aan de bodemfunctie van de toepassingslocatie.

Provinciale milieuverordening

Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. In de praktijk betekent dit dat alleen grond mag worden toegepast die voldoet aan de bodemchemische normen en die bodemfysisch vergelijkbaar is met de in het toepassingsgebied voorkomende grondsoort.

De bodemkwaliteit dient geschikt te zijn voor de (toekomstige) functie en mag in principe niet verslechteren door grondverzet. De invulling van het beleid voor de gemeente Amstelveen is vastgelegd in de Nota bodembeheer en de bijbehorende ontgravingskaart, bodemfunctiekaart en toepassingskaart.

<u>Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte</u>

Op 9 februari 2007 is een rapport van het verkennend bodemonderzoek Legmeerdijk verricht door het Ingenieursbureau BCC BV in Leerdam. De opdrachtgever is Coboo Milieu B.V. (de heer van der Helm). En het Kenmerk van de rapportage is: NC7030100/001.

Uit de rapportage kan, op basis van veld- en laboratoriumonderzoek, worden geconcludeerd dat de bodem aan de Legmeerdijk (ter plaatse van het perceel G7040) niet noemenswaardig is verontreinigd. De gemeten verhogingen aan met name PAK (grond) en metalen (grondwater) overschrijden slechts de berekende streefwaarden. De aanwezige puinverharding blijkt zeer licht asbesthoudend. De aangetoonde concentraties geven geen aanleiding tot het instellen van een vervolgonderzoek. Er is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

4.2 Water

Beleidsdoelen water

Het doel van waterbeheer in Nederland bestaat van oudsher uit het beschermen tegen overstromingen en het ontwateren van laaggelegen gebieden. Door de klimaatverandering is nieuw beleid gemaakt voor deze taken van veiligheid en peilbeheer. Dit vereist mogelijk ruimte vanwege de versterking en verbreding van dijken en waterkerende werken of voor extra waterberging. Een ander doel betreft het zorgen voor schoon en gezond water. Voor schoon water is een goed functionerend watersysteem vereist met voldoende volume en doorstroming. Een ecologische oeverinrichting is wenselijk, maar legt beslag op de ruimte.

Grondwater wordt volop benut voor de productie van drinkwater. De laatste jaren ontwikkelt het grondwater zich tot een bron en/of opslagmedium voor warmte. Dit vormt een bijdrage aan de beperking van het gebruik van fossiele brandstoffen. Efficiëntie van benutting is een van de redenen voor ruimtelijke ordening van de ondergrond.

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Voor de organisatie van het waterbeheer bevat het Waterbesluit de toedeling van oppervlaktewaterlichamen in beheer bij het Rijk en regels over het verstrekken van informatie met betrekking tot het waterbeheer. Ook regelt het Waterbesluit procedurele en inhoudelijke aspecten van het nationale waterplan en het beheerplan voor de rijkswateren en enkele inhoudelijke aspecten van de plannen in verband met implementatie van de kaderrichtlijn water en de richtlijn overstromingsrisico's. Voorts bevat het besluit bepalingen over de wijze waarop de aanvraag om een watervergunning wordt gedaan, waaronder de gevallen waarin een elektronische aanvraag wordt ingediend.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer, een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden, alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

In de Waterwet is gekozen voor een systeem waarin iedere bestuurslaag haar beleid formuleert en dit vastlegt in plannen. De plannen geven aan wat iedere bestuurslaag wil doen in een bepaalde planperiode om de doelstellingen van het waterbeheer te halen. Deze plannen zijn bindend voor de eigen bestuurslaag. De Waterwet sluit op dit punt zoveel mogelijk aan bij de sturingsvisie van de Wet ruimtelijke ordening.

Om water integraal onderdeel te laten uitmaken van de ruimtelijke planning, is het nodig dat de ruimtelijke gevolgen van de wateropgaven in ruimtelijke plannen worden uitgewerkt. Om dit effectief te kunnen doen, wordt in het planstelsel van de Waterwet een koppeling gelegd met het planstelsel van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Dit wil zeggen dat de waterplannen op Rijksniveau en op provinciaal niveau ook ruimtelijke plannen (structuurvisies) zijn op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk Waterplan

Het stedelijk waterplan (2008-2015) bevat maatregelen om het stedelijk water minimaal te laten voldoen aan de wettelijke eisen. In het kader van een inventarisatie is gebleken dat er geen tekort aan waterberging is in de huidige situatie. Het is echter wel wenselijk om meer waterberging te realiseren om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Hierop vooruitlopend is binnen de bestemming 'Groen' ook water mogelijk.

De ecologische waterkwaliteit voldoet niet aan de eisen. Het is wenselijk meer oevers te voorzien van een milieuvriendelijke oever en nieuwe oevers ecologisch in te richten. De ecologische kwaliteit wordt met name veroorzaakt door de inlaat van gebiedsvreemd water. Als eerste aanzet voor de oplossing van dit probleem wordt in de Middenpolder naast de afvalwaterzuiveringsinstallatie een biologische nazuivering gerealiseerd. Dit heeft tot gevolg dat voor het desbetreffende gebied geen beperkende bestemmingen mogen gelden.

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2010-2015

Op basis van de Waterwet heeft de gemeente een zorgplicht voor het transport van afvalwater, voor hemelwaterafvoer en voor grondwateroverlast en -onderlast. In het gemeentelijk rioleringsplan wordt uiteengezet hoe deze zorg wordt ingevuld. Het grondwaterzorgplan is een uitwerking van de grondwaterzorgtaak die in het GRP staat omschreven.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Deze ontwikkeling valt niet binnen het stedelijk gebied en de toename van het verharde oppervlakte blijft onder 1000 m? en. Om deze reden is watercompensatie in dit geval niet noodzakelijk. Overigens wordt in het kadern van dit initiatief 389 m? water aangelegd.

Met de waterbeheerder is overeengekomen dat het onderwerp watercompensatie wordt berekend over de totale verharde oppervlakte van het geplande bedrijventerrein 'De Loeten'.

4.3 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de hoofdlijnen voor regelgeving van de luchtkwaliteitseisen vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Artikel 5.16 Wm geeft weer onder welke voorwaarden de bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (zoals wijzigingen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in principe geen belemmering:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. In het NSL zijn alle maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit moeten verbeteren en tevens zijn ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren. Overheden zijn gehouden de in het NSL opgenomen maatregelen uit te voeren en kunnen het NSL gebruiken als onderbouwing bij plannen voor de NSL-projecten. Met het NSL laat de Nederlandse overheid zien hoe zij aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit gaat voldoen.

Grenswaarden

Voor de beoordeling van de situatie in de omgeving van het plan zijn met name de volgende grenswaarden uit de Wet milieubeheer relevant:

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO2) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m3;
- voor fijn stof (PM10) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m3 voor de jaargemiddelde concentratie;

- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM10 mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (41 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM2,5, deeltjes nog kleiner dan PM10, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM10.

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

Met het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school of kinderopvang - in de nabijheid van provinciale wegen (binnen 50 meter) en rijkswegen (binnen 300 meter) beperkt. Dat geldt voor nieuwe situaties en bestaande situaties die worden uitgebreid, waarbij sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor NO2 of PM10. Binnen dit bestemmingsplan bevinden zich geen gevoelige bestemmingen.

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

In het Besluit niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een project is NIBM als het niet meer dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO2 en PM10 bijdraagt; concreet betekent dit een bijdrage van maximaal 1,2 µg/m3. Met name NO2 en PM10 zorgen in Nederland nog voor overschrijdingen van grenswaarden, vandaar dat deze grens is gekozen.

In de Regeling NIBM is een aantal categorieën met maximale grootes aangewezen die NIBM zijn, waaronder woningbouw, kantoren en bepaalde inrichtingen. Als een project binnen de grenzen van deze Regeling valt, is verdere toetsing aan de grenswaarden niet nodig.

Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft vanuit gezondheidsoogpunt en vanwege het veilig stellen van haar ruimtelijke plannen reeds in augustus 2005 het besluit genomen om een actieplan op te stellen om de luchtkwaliteit in Amstelveen te verbeteren. In het Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen is een elftal maatregelen uitgewerkt. Het Actieplan Luchtkwaliteit is vastgesteld in de raadsvergadering van 26 september 2007 en heeft een looptijd tot 2015.

<u>Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte</u>

Het onderhavige plan voorziet in de bouw van een bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf. Het aantal verkeersbewegingen zal naar verwachting in beperkte mate toenemen. Volgens het Besluit Nibm draagt een plan niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging, indien de toename tussen autonome situatie en de situatie met plan niet meer dan 3% (1,2 µg/m3 voor zowel stikstofdioxide als fijn stof) van de grenswaarde bedraagt. Met behulp van CROW-kentallen is de verkeersaantrekkende werking van het plan bepaald. De cijfers voor een gemengd bedrijventerrein zijn gebruikt. Gezien de grootte van de kavel, 2732 m^2, zijn de cijfers met 0,3 vermenigvuldigd, aangezien de CROW-kentallen per hectare worden opgegeven. Dit betekent dat op een werkdag 51 personenwagen- en 13 vrachtwagenbewegingen optreden als gevolg van het plan. Voor de luchtkwaliteitberekening moeten deze aantallen met 0,75 vermenigvuldigd worden om weekdagaantallen te krijgen (zie handleiding nibm-tool). Dit zijn 38 bewegingen met een personenwagen en 10 met een vrachtwagen, in totaal 48 voertuigbewegingen. Als deze aantallen worden ingevoerd in het nibm-tool blijkt dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

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

Extra verkeer als gevolg van het plan Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	48
Aandeel vrachtverkeer	21,0%
Maximale bijdrage extra verkeer NO_2 in µg/m^3 PM_{10} in µg/m^3	 0,16 0.03
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.

Met oog op de beperkte toename van het aantal verkeersbewegingen en met oog op bovenstaande berekening kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een ontwikkeling welke niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.4 Geluid

Beleidskader

In het algemeen maakt een bestemmingsplan de aanwezigheid van geluidproducerende bronnen, zoals industrie en wegverkeer, ruimtelijk mogelijk. Ook worden bestemmingen mogelijk gemaakt die een zekere mate van rust behoeven, zoals woningen en ziekenhuizen.

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerlawaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn:

1. het heersende geluidsniveau;
2. het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau;
3. cumulatie en compensatie.

Wegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet inzicht worden gegeven in de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen die gesitueerd worden binnen de zone van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg zal ook de geluidsbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe weg op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in beeld moeten worden gebracht.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Aangezien er geen sprake is van het realiseren van een geluidsgevoelig object, is het niet vereist een akoestisch onderzoek uit te voeren.

4.5 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 2012 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 bestemmingplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningenstelsel.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Ingeklemd door het totale plangebied ligt de verlegde N201. Deze provinciale weg wordt ter plaatse gebruikt voor het transport van gevaarlijke stoffen. In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Grontmij de externe veiligheidsaspecten onderzocht (16 augustus 2005, documentnummer I&M - 99363858/RM). Uit dit onderzoek blijkt dat er zowel in 2020 als in 2030 geen knelpunten zijn ten aanzien van het plaatsgebonden risico en groepsrisico ten gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de N201.

4.6 Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van de dier- en plantensoorten in Nederland. Tegelijkertijd vormt deze wet de implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn en Verdrag van Bern).

De wet kent een verbod op het aantasten of verstoren van zowel extra beschermde als overige soorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen, behoudens verlening van ontheffing door de minister van EL&I. Beschermde soorten zijn onder meer alle amfibieën, reptielen, vleermuizen en vrijwel alle vogels.

De gemeente Amstelveen beschikt over een eigen gedragscode in het kader van de Flora- en faunawet. Zowel bij bestendig beheer en onderhoud als bij ruimtelijke ingrepen dient men zich te houden aan deze code.

Het project voor de te realiseren bedrijfsruimte

Uit de soortenstandaard (https://www.hetInvloket.nl/xmlpages/page/Invloket/actueel/

document/fileitem/2201676) voor de rugstreeppad van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie blijkt het volgende: 'Er moeten maatregelen worden genomen om doden en verwonden van exemplaren van rugstreeppadden of van eieren van rugstreeppadden zo veel als redelijkerwijs mogelijk is te voorkomen'.

Maatregelen om aan zorgplicht te voldoen

Mogelijke maatregelen om invulling te geven aan de zorgplicht zijn bijvoorbeeld:

- Werkzaamheden die het terrestrisch deel van de habitat van de rugstreeppad aantasten moeten plaatsvinden in de periode van april tot begin oktober, dat wil zeggen, buiten de meest kwetsbare periode van overwintering. Echter, deze periode kan zowel eerder als later beginnen of eindigen afhankelijk van de lokale klimatologische omstandigheden en van de meteorologische omstandigheden voorafgaand en tijdens de werkzaamheden. Een deskundige op het gebied van rugstreeppadden moet bepalen of er sprake is van overwinteringperiode of niet, zodat werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.
- Het dempen van water moet plaatsvinden in de periode van augustus tot eind maart, dat wil zeggen buiten de periode waarin de meeste voortplanting plaatsvindt.

- Een deskundige op het gebied van rugstreeppadden moet bepalen wanneer de voortplantingsperiode in het onderhavige voortplantingswater ten einde is gelopen, zodat werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.

- Als de werkzaamheden niet uitgesteld kunnen worden tot buiten de voortplantingsperiode, dan moet er gezocht worden naar ei-snoeren en larven en bij het aantreffen hiervan moeten deze verplaatst worden naar geschikt gebied in de directe omgeving. Hiervoor is ontheffing artikel 12 en soms ook artikel 13 van de Flora- en faunawet noodzakelijk en moet de noodzaak van het werken in de voortplantingsperiode worden aangegeven door een onderbouwde alternatieven afweging.

- Voorafgaand aan de werkzaamheden moet het projectgebied ontoegankelijk gemaakt worden voor rugstreeppadden door bijvoorbeeld het plaatsen van paddenschermen. Aanwezige exemplaren moeten weggevangen worden en direct verplaatst worden naar geschikt gebied in de directe omgeving. De voorzieningen die getroffen zijn om het gebied ontoegankelijk te maken moeten zodanig beheerd worden dat ze hun functie ten allen tijden kunnen vervullen.

- Er moet een ecologisch werkprotocol opgesteld worden waarin alle ten behoeve van de rugstreeppad te nemen maatregelen worden vastgelegd. Dit ecologisch werkprotocol moet op de locatie aanwezig zijn en onder alle betrokken partijen bekend zijn. Werkzaamheden moeten aantoonbaar conform dit protocol worden uitgevoerd.

- De werkzaamheden moeten worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige op het gebied van de rugstreeppad.

4.7 Duurzaam bouwen en energie

De nota 'Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten' geeft een kader voor duurzaam bouwen in de gemeente Amstelveen. De noodzaak van dit kader komt voort uit in- en externe ontwikkelingen: nationale- en Europese wet- en regelgeving, ontwikkelingen in inzichten en instrumenten voor duurzaam bouwen. Het kader vindt zijn basis in de eigen praktijk van duurzaam bouwen. Een belangrijke impuls gaat naar verwachting uit van de nieuwe werkwijze voor duurzaam bouwen: prestatiegericht werken met het instrument GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Deze werkwijze verbreedt de reikwijdte van het beleid naar kwaliteitsthema's: gezondheid en woonkwaliteit. Tevens verbeteren de mogelijkheden voor monitoring van beleid en voor communicatie van de resultaten naar ontwikkelaars en consumenten. Beide worden gezien als belangrijke succesfactoren voor effectief beleid. De gemeente Amstelveen streeft voor de periode 2007-2012 een ambitieniveau na van 7,5.

De doelstelling van de gemeente Amstelveen is om door middel van duurzaam bouwen in de woningbouw en utiliteitsbouw (nieuwe en bestaande voorraad) een bijdrage te leveren aan het terugbrengen van de milieubelasting en het verhogen van de bouw- en leefomgevingskwaliteit.

Het Energiebeleidsplan (27 mei 2009) geeft het energiebeleid van Amstelveen nieuwe impulsen. Amstelveen heeft de ambitie met regiogemeenten in 2040 een energieneutrale regio gerealiseerd te hebben, door integraal en maximaal in te zetten op alle gerelateerde onderwerpen die binnen haar invloedssfeer liggen. Hiertoe zet zij gedurende de periode 2009-2012 en verder, waar mogelijk, maximaal in op het terugdringen van het energiegebruik en de CO_2 -uitstoot. Tegelijk stimuleert de gemeente het opwekken en benutten van duurzame energie, wil ze een voorbeeldfunctie vervullen en een nauwe samenwerking met regiogemeenten, inwoners, bedrijven en andere organisaties aangaan op het bereiken van de doelen.

Planrelevante onderdelen uit vastgesteld beleid

Geformuleerde eisen ten aanzien van energie en duurzaam bouwen zijn:

- Het ontwerp van de gebouwen en bijgebouwen richt zich er op dat regen zo veel mogelijk lokaal wordt vastgehouden of geborgen; dit kan door infiltratie of toepassing van 'groene daken'.
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende verhardingen en aansluiting op de gescheiden regenwaterafvoer.
- De gebouwen worden zodanig ingericht dat daarmee een optimale energiehuishouding binnen de gebouwen wordt bereikt. Denk hierbij aan overstekken, verblijfsruimten met natuurlijke ventilatie, het optimaal inpassen van lichtintreding, het benutten van passieve zonne-energie, en dergelijke.
- Gebouwen worden dusdanig ontworpen dat toepassing van kleinschalige duurzame energieopwekking mogelijk is. Wanneer bij oplevering van de gebouwen nog geen gebruik wordt gemaakt van duurzame energieopties moet het later wel mogelijk zijn deze eenvoudig toe te voegen. Het toepassen van (Zeer) Lage Temperatuur Verwarming is hiervan een voorbeeld. Ook zongericht verkavelen in combinatie met benodigde hellingshoeken voor zonne-energie is hiervan een voorbeeld.

Energieopslag

Door de recente aandacht voor warmte -koude opslag (WKO) ook wel energieopslag genoemd, is aandacht voor de ruimtelijke consequenties wenselijk. WKO maakt gebruik van de constante temperatuur van diep grondwater uit het 2e of 3e watervoerend pakket. Het water wordt op een plaats onttrokken en elders geïnfiltreerd op dezelfde diepte. Bovengronds wordt warmte aan het grondwater toegevoegd of onttrokken. Er ontstaan op deze wijze twee lokale zones in het grondwaterpakket, waarvan de een kouder en de ander warmer is dan het omringende grondwater. De omvang van de zones is afhankelijk van het debiet en de hoeveelheid warmte.

Een potentieel probleem ontstaat wanneer de aanleg van systemen niet wordt geregisseerd. Zonder regie bestaat de kans dat de ondergrond niet efficiënt wordt benut, omdat de systemen niet op elkaar aansluiten of de aanleg van toekomstige systemen belemmeren. De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het grondwater onder de Waterwet. De provincie heeft momenteel het beleid om bij toenemende vraag naar deze systemen de krachten te bundelen en in samenwerking met de betrokkenen een masterplan energieopslag op te stellen.

In de loop van 2013 worden door de gemeente Amstelveen beleidsregels opgesteld conform het Besluit bodemenergie (2013). Doel is de aanleg van bodemenergie te reguleren. Het ligt niet in de verwachting dat het plangebied onderdeel wordt van een door de gemeente aangewezen interferentiegebied bodemenergie.

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

De gewenste ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Er is dan ook een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) noodzakelijk om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de realisering van een bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf en dient ter motivering van de voorgenomen ontwikkeling, zoals opgenomen in het bouwplan van 9 maart 2012.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerp omgevingsvergunning is gedurende zes weken ter inzage gelegd van 6 september tot en met 17 oktober 2012. Gedurende de termijn van ter inzage legging heeft een ieder de gelegenheid gekregen om zienswijzen kenbaar te maken. Hiervan is vooraf kennis gegeven op de gemeentelijke website en de Staatscourant van 5 september 2012.

In een Nota van beantwoording zal de reactie van de gemeente op de ingediende zienswijzen worden opgenomen.

6.2 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid

6.2.1 Grondexploitatie

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan dient vast te stellen voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. (Zie artikel 6.2.1. Bro)

Aangezien niet alle eigenaren in het plangebied onmiddellijk willen ontwikkelen en het bij het vaststellen van het bestemmingsplan noodzakelijk is dat het kostenverhaal middels een exploitatieplan of anterieure overeenkomsten is geregeld, is besloten niet aansluitend het ontwerpbestemmingsplan in procedure te brengen.

Wel is besloten het mogelijk te maken om eigenaren die wel willen ontwikkelen te faciliteren middels een procedure voor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan Landelijk Gebied. Voorwaarden zijn dat het bouwplan past binnen het voorontwerp bestemmingsplan oftewel voldoet aan de gestelde stedenbouwkundige kaders en dat er overeenkomst over kostenverhaal is.

Het kostenverhaal wordt in dit geval met een anterieure overeenkomst verzekerd. Met de aanvrager van het project voor het te realiseren van een bedrijfsruimte ten behoeve van een aannemersbedrijf aan de Keurmeesterstraat is reeds een anterieure overeenkomst gesloten. Hiermee zijn de kosten anderszins verzekerd en hoeft geen exploitatieplan conform de Wet ruimtelijke ordening te worden opgesteld.

6.2.2 Financieel- economische haalbaarheid

Bij deze omgevingsvergunning is gekeken of de ontwikkelende partij over voldoende middelen beschikt om de bedoelde ontwikkelingen te kunnen realiseren en de exploitatiebijdrage aan de gemeente te voldoen.

Er zullen alleen kosten optreden die verband houden met dit initiatief. Deze worden gedekt door de gesloten anterieure overeenkomst. Uit het onderzoek is ook gebleken dat er geen onvoorziene hoge kosten zijn te verwachten en de gemeente bovendien geen hoge financiële risico's draagt. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar.

Bijlagen

Bijlage 1 Aanvraagformulier

Bijlage 2 Omgevingsvergunning

Bijlage 3 Bestektekening

Bijlage 4 Bodemonderzoek

Bijlage 5 Externe Veiligheid

Bijlage 6 Archeologisch Onderzoek

Bijlage 7 Print geheel document

Bijlage 8 Plankaart