

TOELICHTING

Bestemmingsplan Uilenstede - Kronenburg

Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding en doelstelling</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>4</u>
<u>1.3 Geldende bestemmingsplannen</u>	<u>4</u>
<u>1.4 Crisis- en herstelwet</u>	<u>5</u>
<u>1.5 Leeswijzer</u>	<u>5</u>
<u>HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE EN OMGEVING</u>	<u>6</u>
<u>HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING</u>	<u>8</u>
<u>3.1 Visie Kronenburg-Uilenstede</u>	<u>8</u>
<u>3.2 Ontwikkelprogramma</u>	<u>8</u>
<u>3.3 Stedenbouwkundig raamwerk</u>	<u>12</u>
<u>3.4 Gezondheidsaspecten wonen in relatie tot het vliegverkeer</u>	<u>16</u>
<u>HOOFDSTUK 4 PLANOPZET</u>	<u>28</u>
<u>4.1 Algemeen</u>	<u>28</u>
<u>4.2 De planregels en bestemmingen</u>	<u>28</u>
<u>HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID</u>	<u>34</u>
<u>5.2 Ladder voor duurzame verstedelijking</u>	<u>34</u>
<u>5.1 Economische uitvoerbaarheid</u>	<u>34</u>
<u>5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</u>	<u>37</u>
<u>5.4 Juridische uitvoerbaarheid</u>	<u>37</u>
<u>5.5 Handhaving</u>	<u>39</u>
<u>HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER</u>	<u>41</u>
<u>6.1 Inleiding</u>	<u>41</u>
<u>6.2 Rijksbeleid</u>	<u>41</u>
<u>6.3 Provinciaal en regionaal beleid</u>	<u>44</u>
<u>6.4 Gemeentelijk beleid</u>	<u>48</u>
<u>HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT</u>	<u>56</u>
<u>7.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)</u>	<u>56</u>
<u>7.2 Verkeer en parkeren</u>	<u>58</u>
<u>7.3 Geluid</u>	<u>63</u>
<u>7.4 Externe veiligheid</u>	<u>65</u>
<u>7.5 Bodem</u>	<u>76</u>
<u>7.6 Water</u>	<u>78</u>
<u>7.7 Archeologie</u>	<u>85</u>
<u>7.8 Luchtkwaliteit</u>	<u>89</u>
<u>7.9 Natuur</u>	<u>91</u>
<u>7.10 Duurzaam bouwen en energie</u>	<u>100</u>

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

Kronenburg is met circa 25 ha. de grootste kantorenlocatie in Amstelveen. De kantorenlocatie grenst aan de west- en noordzijde aan de studentencampus Uilenstede. De eerste kantoren verrijzen er in de jaren zeventig, Kronenburg is aanvankelijk geruime tijd een bloeiend kantorengedebiet. Sinds de financiële crisis die in 2009 begon, raakt het echter in verval. Een gebiedsgerichte aanpak van de leegstand door een kantorenloods heeft het tij niet kunnen keren: veel kantoren staan al lange tijd leeg (30% van de kantoren in 2018). Het gebied wordt daardoor steeds minder aantrekkelijk als werkomgeving. Dit zet de ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit en leefbaarheid van het gebied onder druk, óók van zones in Kronenburg die nu nog wel economisch vitaal zijn. Dit straalt ook uit naar de naastliggende gebieden, waaronder studentencampus Uilenstede.

Kronenburg heeft een nieuwe impuls nodig. De markt vraagt om kleinschalige en flexibel in te richten kantoorruimten in aantrekkelijke en dynamische, gemengde stedelijke milieus met een hoog voorzieningenniveau. Vanuit het Platform bedrijventerreinen en kantoren (Plabeka) wordt daarom voor Kronenburg een forse transformatieopgave voorzien. Met het oog hierop is in het 'Ruimtelijk Ontwikkelperspectief Wonen in Amstelveen', dat de gemeenteraad heeft vastgesteld op 9 november 2016, Kronenburg formeel aangewezen als 'transformatiegebied' (verandergebied). Een succesvolle transformatie stuitte tot op heden echter op de regelgeving van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). Het plangebied ligt binnen zone 4 van het Lib. Voor deze zone gold in verband met geluid (Buitenveldertbaan) een woningbouwverbod. Zonder ook een woonfunctie toe te voegen is er te weinig draagvlak voor functies en voorzieningen die de levendigheid in Kronenburg terugbrengen. Iets dat nodig is om tot gemengde stedelijke milieus te komen. Hierdoor wordt de resterende bedrijfs- en kantoorruimte weer aantrekkelijker voor bedrijven, waardoor deze voor het gebied kunnen worden behouden en nieuwe bedrijven kunnen worden aangetrokken. Bovendien stijgen door afgenomen leegstand en toegenomen ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid de vastgoedprijzen en neemt als gevolg daarvan de investeringsbereidheid van vastgoedeigenaren in panden en buitenruimte toe.

Op dit moment is er nog steeds sprake van kantorenleegstand en zijn er braakliggende percelen op Kronenburg. Inmiddels zijn de ontwikkelingen voor Kronenburg verder uitgewerkt en is er een Gebiedsvisie door de gemeenteraad vastgesteld. Ook is de ontwikkeling van Kronenburg opgenomen in het ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI) als onderdeel van de sleutelgebieden van het Metropoolregio Amsterdam. De sleutelgebieden zijn in het NOVI opgenomen als 'zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties binnen de meest gespannen woningmarktregio's'. Per 1 januari 2018 is tevens het Lib gewijzigd. Dit biedt kansen om de gewenste transformatie naar een gemengd woon-werkgebied nu wel op gang brengen.

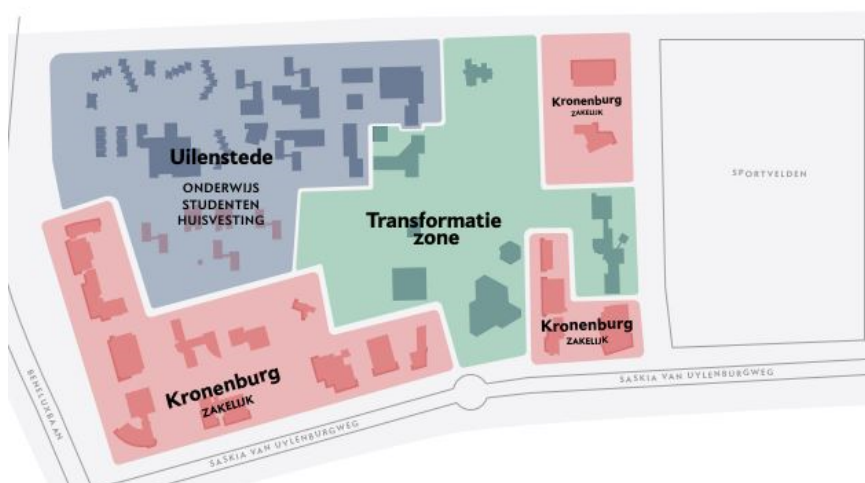
Ambitie

De ambitie is om op Kronenburg-Uilenstede een toekomstbestendig, levendig en dynamisch woon-werkgebied te realiseren en kansen te creëren om uit te groeien tot een plek waar studenten, bedrijven, ondernemers, onderwijsgeevenden en onderzoekers elkaar eenvoudig kunnen ontmoeten en waar nieuwe ideeën en (kennis)initiatieven tot stand komen. Door Kronenburg in samenhang met Uilenstede als onderdeel van de gebiedsontwikkeling op de Zuidas tot gemengd stedelijk milieu te herontwikkelen, kan hier in het perspectief van "Nederland kennis- en innovatieland" – een veelzijdige en dynamische campus worden gecreëerd. Zo ontstaat aansluitend op het internationale zaken centrum van de Zuidas en het internationale economische klimaat en expatmilieu

van Amstelveen een hoogwaardig economisch gebied, waarin innovatie wordt gestimuleerd.

Dankzij de ligging van Kronenburg pal naast de bestaande studentencampus Uilenstede, nabij de Vrije Universiteit en de Zuidas, zijn er namelijk unieke kansen om het gebied een nieuw perspectief te geven. Een interactief milieu voegt enorme waarde toe aan het gebied. Hierdoor kan een startup klimaat en een hoogwaardig economisch gebied ontstaan met een hoge toegevoegde waarde en een kennis en innovatie klimaat. Door het creëren van een incubator/broedplaats kan Kronenburg in samenhang met Uilenstede een werkgebied van de toekomst worden. In de tweede plaats kan op Kronenburg een fysieke locatie worden gevonden om het tekort aan studentenhuysvesting in de regio op hoogwaardige wijze, aansluitend op bestaande faciliteiten, in te lopen. Daarnaast kan Kronenburg juist door middel van de toevoeging van studentenhuysvesting ook een locatie worden om de economische groei, kennis en innovatie en banen van de toekomst te vestigen/faciliteren en draagt op unieke wijze bij aan de verwezenlijking van de internationale ambities van de metropoolregio.

De hierboven geschetste ambitie resulteert in een samengaan van Uilenstede als monofunctionele residentiele campus en Kronenburg als monofunctionele 'corporate campus' (zakelijke wijk) tot een levendige multifunctionele en stedelijke campus.



Afbeelding Kronenburg-Uilenstede met transformatiezone

Dit bestemmingsplan betreft het gehele gebied Kronenburg-Uilenstede. Grotendeels zal er sprake zijn van een conserverend bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunningen, zijn hierin meegenomen. Voor de transformatiezone is gekozen voor een globaal eindplan waarbinnen de gewenste transformatie wordt mogelijk gemaakt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in het noordoosten van Amstelveen en betreft de gebieden Uilenstede en Kronenburg. Het plangebied wordt in het noorden begrensd door de gemeentegrens met Amsterdam (Kalfjeslaan), in het oosten door de sportvelden aan de Aanloop, in het zuiden door de Saskia van Uylenburgweg en in het westen door de Beneluxbaan.

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende bestemmingsplannen:

1. Amstelveen Noord-Oost (vastgesteld 29-5-2013)

2. Paraplubestemmingsplan Herziening begripsbepaling peil (vastgesteld 1-10-2014)
3. Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en parkeernormen (vastgesteld 22-3-2017)
4. Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie (vastgesteld 28-3-2018)

1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen en stimuleert vernieuwende en duurzame projecten. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken. Een belangrijke maatregel uit de Chw is de vermindering en versnelling van beroepsprocedures en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan maakt de herstructurering van een woon- en werkgebied mogelijk en maakt daarmee onderdeel uit van deze categorie.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie van het plangebied. Hoofdstuk drie bevat een beschrijving van de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. In hoofdstuk vier wordt uitgelegd hoe het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bestemmingen is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk vijf komt de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan bod. Hoofdstuk zes gaat verder in op de beleidskaders. In het laatste hoofdstuk komen de omgevingsaspecten aan bod.

HOOFDSTUK 2 HUIDIGE SITUATIE EN OMGEVING

Het plangebied is gelegen aan de noordoostflank van het Amstelveens grondgebied en was indertijd onderdeel van de uitbreiding van Amstelveen in de Middenpolder.

Bouwperiode

In het door de gemeenteraad in januari 1960 aanvaarde structuurplan van de Stadsrandcommissie werd gestreefd naar een zo evenwichtig mogelijke verdeling van de werkgebieden in de regio. Gezien de gunstige ligging ten opzichte van bestaande en geplande verkeersvoorzieningen, werd Kronenburg aangewezen als locatie voor werkgebied en bijzondere voorzieningen. Kronenburg is in de jaren '70 gebouwd als kantoorwijk. Vanaf de jaren '90 zijn er kantoren vernieuwd en bijgekomen, o.a. door uitbreiding van de kantoorwijk richting het oosten.

Uilenstede is hoofdzakelijk in de jaren '60-'70 gebouwd, met toevoegingen uit de jaren '80 en '90 en de laatste toevoegingen in de jaren '10, als studentencampus voor (oorspronkelijk) de VU.

Bebouwingstypen

De bebouwingshoogte van de woningen in Uilenstede varieert van 3 tot 14 bouwlagen. De woonbebouwing bestaat voornamelijk uit studentenkamers, samengevoegd tot kleine en grote complexen. In de jaren '90 zijn enkele appartementengebouwen toegevoegd. Naast woonbebouwing zijn er ook voorzieningen in Uilenstede. Die zijn in clusters gebouwd. De sportvoorzieningen vormen het ene cluster. Culturele-, maatschappelijke-, administratieve- en horeca voorzieningen vormen het andere cluster.

Uilenstede bestaat uit drie gedeelten. Het oudste deel heet Centrum 1 en bestaat uit laagbouw en drie woontorens van acht bouwlagen. Dit gedeelte is gesitueerd rondom het sportcentrum van de Vrije Universiteit. Het tweede deel heet Centrum 2. Het centrumgebied van Uilenstede is op te vatten als het functionele hart van Uilenstede. Hier zijn een groot aantal voorzieningen ondergebracht, die elk hun entrees en representatieve ruimtes aan de centrale as koppelen. Het centrumgebied heeft een open en transparante structuur, waarin noord, zuid, oost en west goed met elkaar zijn verbonden. Op een drietal plaatsen is een doorbraak gemaakt. In het centrumgebied zijn aan de oostzijde tevens nieuwe woongebouwen gerealiseerd. Hier bevinden zich tevens eerstelijns medische voorzieningen. Het derde en tevens laatste deel heet Centrum 3 en is gelegen aan de zuidzijde van de straat Uilenstede en bestaat uit drie woontorens en de atrium gebouwen.

In Kronenburg zijn diverse kantoorpanden gebouwd. Ieder gebouw heeft zijn eigen vormgeving en uitstraling en de ruimte zich te presenteren. De bouwhoogte varieert van enkele bouwlagen tot ongeveer 15 bouwlagen. Daarnaast zijn er enkele parkeergarages, bestaande uit meerdere verdiepingen. Langs de Beneluxbaan ligt een tankstation.

Ruimtelijke opzet

Uilenstede is gebouwd als studentencampus met groepen studentenwoningen in een groene setting. De buurt ligt tegen de gemeentegrens met Amsterdam en wordt begrensd door de Kalfjeslaan in het noorden, de Beneluxbaan in het westen, gedeeltelijk de straat Uilenstede in het zuiden en de Laan van Kronenburg. Ontsluiting van de buurt vindt plaats via de straat Uilenstede.

De verschillende gebouwen op Uilenstede staan min of meer lukraak over de campus verspreid. Alleen de hoogbouw staat altijd in dezelfde richting, met de studentenkamers op het oosten en westen gericht. Ondanks een flink aantal grote bouwvolumes, kent

met name de westkant van de campus een zekere mate van kleinschaligheid. De gebouwen in het centrumgebied hebben hun entrees en representatieve ruimtes gericht naar de centrale as. In het oostelijk deel van het centrumgebied zijn de gebouwen gerealiseerd rondom een openbare ruimte. Het deel ten zuiden van de straat Uilenstede is kleiner van omvang en bevat geen laagbouw met studentenkamers, maar enkel hoogbouw. In de jaren '90 zijn er twee appartementenblokjes in drie lagen tussengevoegd.

De openbare ruimte op de campus heeft een overwegend groen en autoluw karakter. Het overgrote deel bestaat uit gazon met bomen en hagen. De oorspronkelijke overvloedige heesterbeplanting is in de jaren '90 voor een groot deel verwijderd ter verbetering van de sociale controle. De groene ruimte is bepalend voor het karakter van de campus, en biedt ruimte voor spel en recreatie. Het parkeren is geconcentreerd op enkele grotere parkeerclusters aan de randen van het gebied en langs de straat Uilenstede. Alleen het centrumgebied heeft een stedelijk, steniger karakter. De straat Uilenstede wordt begeleid door een vijver en bomenrijen, voornamelijk essen en wilgen.

Kronenburg is het kantorendeel van de wijk ten zuiden en oosten van Uilenstede. Alle kantoren zijn vrij grote, zelfstandige elementen in een ruim opgezette verkaveling met veel (semi) openbare ruimte rondom en ruime straatprofielen. De straten hebben een laankarakter met lindebomen in bermen met gazon. Langs de wegen wordt veel geparkeerd, wat het beeld sterk domineert, tenminste tijdens kantooruren. Ieder kantoor staat op een 'hoekveld' ten opzichte van de verkeersstructuur of groen-/waterstructuur. De richting van de straat bepaalt de richting van het gebouw. In het midden van de wijk ligt een groen- en waterstructuur, in het verlengde van de centrale groenstructuur van de zuidelijk liggende woonwijk Bankras-Kostverloren, en die vormt daarmee een koppeling tussen woonwijk en kantorenwijk. De Saskia van Uylenburgweg heeft een zeer ruim en groen profiel, dat oorspronkelijk was bemeten op een belangrijke verkeersfunctie. De weg zou namelijk een schakel zijn tussen de vroeger geplande A3 en de Beneluxbaan, en doorlopen naar de Europaboulevard in Buitenveldert.

Sociaaleconomische en functionele kenmerken

Kronenburg-Uilenstede is een wijk met twee zeer specifieke functies: Uilenstede is een studentencampus en Kronenburg is een kantorenlocatie. Het zijn daarmee twee gescheiden monofunctionele gebieden met een monotone samenstelling van bewoners en gebruikers.

Uilenstede is een groen opgezette studentencampus, waar circa 3400 studenten wonen (van wie 25% internationaal). Midden op de campus bevinden zich cultuurcentrum De Griffioen, een eetcafé, een supermarkt en studentenhuysvester DUWO. Het VU-sportcentrum ligt aan de westzijde van Uilenstede. De oostzijde van Uilenstede (inclusief de openbare ruimte, het centrumgebied en enkele andere woongebouwen) is eind 2012 vernieuwd. De woningvoorraad bestaat vrijwel geheel uit studentenkamers.

Kronenburg is een ruim opgezette kantoorlocatie. Bedrijven die hier gevestigd zijn, zijn bijvoorbeeld Blue Sky Group, CPM Field Marketing, Willis Towers Watson, El Al Airlines, Rijsterborgh Vastgoed en Nest Werkplekken. De structurele leegstand van kantoren en het daarmee gepaard gaande monofunctionele karakter van de wijk zet de leefbaarheid en veiligheid van dit gebied echter ernstig onder druk.

HOOFDSTUK 3 PLANBESCHRIJVING

Op 8 mei 2019 is de Gebiedsvisie Kronenburg-Uilenstede vastgesteld. In de visie wordt het toekomstperspectief voor Kronenburg-Uilenstede omschreven. In de volgende paragrafen wordt een korte uiteenzetting gegeven van de Gebiedsvisie, het daarin opgenomen ontwikkelprogramma en stedenbouwkundig raamwerk en ten slotte wordt ingegaan op de gezondheidsaspecten van wonen in relatie tot het vliegverkeer. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de geluidsaspecten en de luchtkwaliteit.

3.1 Visie Kronenburg-Uilenstede

De ambitie voor het gebied Kronenburg-Uilenstede is een levendige (internationale) campus voor kantoorpersoneel, studenten en bezoekers waar wonen, werken, studeren en ontspannen goed samengaan. Vernieuwende bedrijven en serieuze startups komen hier tot bloei. Voor de kantoren in het gebied is het groen erg belangrijk, net als de nabijheid van de OV-verbinding, de interactie met de studenten van Uilenstede, de sportmogelijkheden en de mogelijkheden om buiten werk nog wat te eten of drinken met collega's.

Met de gunstige OV-verbinding zijn de Zuidas, VU en Amsterdam-centrum binnen handbereik. Dit maakt Kronenburg-Uilenstede ook de perfecte locatie voor de internationale bezoeker en de (extended stay) jonge kenniswerkers. De studenten die in Kronenburg-Uilenstede wonen houden van de groene omgeving, zijn serieus, gezellig en sporten graag. Kronenburg-Uilenstede biedt daarbij alle faciliteiten voor het dagelijks leven in een bedrijvige en groene omgeving.

Kronenburg-Uilenstede moet een leefbaar en economisch vitaal gemengd gebied worden, waarbij de focus moet liggen op kwaliteit, functiemenging, rustige uitstraling en de groene omgeving. Voor Kronenburg-Uilenstede liggen de kansen in de groene en vertrouwde gezellige omgeving, waar de doelgroep zich thuis voelt. Groen en sportmogelijkheden maken het verschil. Zo onderscheidt Kronenburg-Uilenstede zich van de "hip and happening"-gebieden in Amsterdam en is het tevens complementair met een eigen identiteit.

De opgave is een aantrekkelijk programma waarin alle te realiseren functies met elkaar verbonden zijn door rode draden:

- Verbinden, ontmoeten, leren en ontwikkelen: met name verbinding studenten-werkenden
- Bewust en gezond leven, sport als verbindend element
- Brede sociale interactie,

Zó krachtig neergezet dat uiteindelijk ook andere doelgroepen en gebruikers (bedrijven) aangetrokken worden!

Het ontwikkelprogramma en stedenbouwkundig raamwerk zijn opgesteld ten behoeve van de transformatiezone in Kroneburg-Uilenstede. De rest van het plangebied is conserverend van aard.

3.2 Ontwikkelprogramma

Het moet in Kronenburg-Uilenstede inspirerend werken, gezellig wonen en rustig studeren zijn, in een mooie groene omgeving met alle dagelijkse voorzieningen binnen handbereik. Een programma waarin alle functies met elkaar verbonden zijn door de rode draden: ontmoeten, leren, verbinden, ontwikkelen, bewust gezond leven en een brede sociale interactie. Hieruit volgen de volgende programmatische uitgangspunten:

1. Realisatie van een functiemix die het gebied versterkt; onder andere het toevoegen van nieuwe moderne kantoren en kleinschalige bedrijfjes, studentenhuisvesting, aangevuld met overige verblijfsconcepten en commerciële- of cultureel-maatschappelijke voorzieningen.
2. Focussen op functies voor studenten, jonge kenniswerkers, academici, zakenmensen en ondernemers.
3. Invulling van het programma is nauw aansluitend op de twee doelgroepen, de verbindings- en inzichtzoekers.
4. Focussen op kwaliteit, en het versterken van de leefbaarheid en veiligheid.

(Tijdelijk) wonen en verblijven

Het toevoegen van woningen is een belangrijk onderdeel van de functiemix. Uit de positionering van Kronenburg focussen we ons op jong volwassenen en specifiek op studentenhuisvesting.

Studentenhuisvesting

Studentenhuisvesting is een belangrijk onderdeel van de functiemix en vormt een logische ontwikkeling gezien de nabijheid van de Vrije Universiteit, de goede verbinding met het openbaar vervoer en de reeds aanwezige studentenhuisvesting van Uilenstede. Het trekt ondersteunende maatschappelijke- en commerciële voorzieningen aan. Het gebied moet ook buiten kantooruren levendig en leefbaar blijven en daar spelen studenten ook een belangrijke rol in. Voor studentenhuusvesting geldt het campuscontract: wonen zolang je er studeert. Dit voorkomt de veranderingen van de doelgroep. Bovendien past deze tijdelijkheid binnen een door vliegtuiggeluid belast gebied.

Het programma gaat uit van 2500 eenheden aan betaalbare studentenhuusvesting, binnen de gereguleerde sociale studentenhuur (sociale sector). Het belang van de realisatie van studentenhuusvesting is groot. Naast een voldoende hoge kwaliteit van het onderwijsaanbod moet de stad een aantrekkelijk woonklimaat kunnen bieden. Zonder voldoende huusvestingsmogelijkheden zullen jonge talenten voor andere centra kiezen en de metropoolregio de rug toe keren. En dat betekent een neerwaartse spiraal, waarbij de regio als broedplaats voor de ontwikkeling van kennis, innovatie, creativiteit en talent onder druk komt te staan. Voldoende aanbod van studentenhuusvesting is een voorwaarde voor de internationale concurrentiepositie van de kenniscentra en de economische, sociale en culturele verrijking van de stad. De economische innovatiekracht staat of valt bij de concentratie van opleiding en onderzoek van internationaal concurrerende kwaliteit op het hoogste niveau.

Naast een versterking voor het gebied en een versterking voor het internationale kennis- en vestigingsklimaat van de MRA, is er ook daadwerkelijk sprake van een acute behoefte aan studentenhuusvesting. Tot 2024 is er sprake van een behoefte tussen de 12.750 en 17.170 studentenkamers in de MRA. Alle bestaande plannen in ogenschouw genomen, zijn per jaar ca. 2000 extra studenteneenheden (binnen de gereguleerde studentenhuur) nodig. De woningvraag is ook te merken op Uilenstede. De benodigde inschrijfduur voor een zelfstandige woning op Uilenstede loopt, afhankelijk van het woongebouw, uiteen van 60 tot 66 maanden.

Aanvullende verblijfs- en logiesfuncties

Amsterdam en de regio zijn erg populair onder jonge werkenden vanwege werk en vanwege lifestyle. Zij hebben echter vaak moeite met het vinden van een betaalbare woning. Maar omdat deze doelgroepen ((jonge) kenniswerkers (academici), internationale studenten, en (post)master studenten) veelal op tijdelijke basis ergens verblijven, sluiten nieuwe verblijfsconcepten (waaronder extended stay) goed aan bij hun woonwensen. Hiermee wordt ook aangesloten op de nota Accomodatiestrategie en toeristenbelasting zoals die door de gemeenteraad van Amstelveen is vastgesteld.

Een aanvullend programma van dit soort verblijfsconcepten is van toegevoegde waarde voor Kronenburg-Uilenstede. De doelgroep die gebruik maakt van dit soort concepten zijn bovengemiddelde voorzieningengebruikers, juist omdat zij elkaar graag opzoeken en een hoger bestedingsniveau hebben. Dit onderdeel van het programma is daarom een aanvullende drager van het voorzieningenniveau.

Het uitgangspunt is dat deze verblijfsconcepten toegestaan worden voor de specifieke doelgroepen die aansluiten bij de positionering van het gebied. Binnen het transformatiegebied zal ruimte zijn voor circa 30% aan verblijfsconcepten.

De huisvesting van (post)masterstudenten, academici en (jonge) kenniswerkers is van toegevoegde waarde. Dit betreffen personen die zoeken naar meer service en kwaliteit en daarvoor ook betalen. Dit houdt in dat ze ook meer kunnen besteden aan commerciële en (cultureel)maatschappelijke voorzieningen in een hoger spectrum van de markt. Daardoor kan een gedifferentieerder voorzieningenaanbod ontstaan en in stand worden gehouden in het gebied, met meer dynamiek en levendigheid als resultaat. Het is het segment voorzieningen dat nog op Kronenburg ontbreekt, en tussen studentenvoorzieningen en voorzieningen voor de zakelijk markt zit.

Werken en leren

Om Kronenburg daadwerkelijk nieuw leven in te blazen is toevoegen van een woon- en verblijfsfunctie niet voldoende. Er moeten ook nieuwe zakelijke functies komen. Het is de vraag aan welke type kantoorlocaties en bedrijven er in de toekomst behoefte is binnen Kronenburg-Uilenstede en binnen het transformatiegebied.

Enkele belangrijke trends voor de kantorenmarkt in deze regio zijn:

- De voorkeur van gebruikers gaat steeds meer uit naar kantoren in een gemengde stedelijke omgeving. Vooral de jongere generatie hoogopgeleide werkenden eist een dynamische en aansprekende werkomgeving met een hoog voorzieningenniveau, waarin ook na kantoor tijd iets te beleven is. Een goede bereikbaarheid is belangrijk, per auto, ov en fiets (langzaam verkeer).
- Het ruimtegebruik per werknemer op kantoorlocaties neemt in veel sectoren af (onder invloed van het Nieuwe Werken en de automatisering). Er ontstaat behoefte aan kleinschalige en flexibel in te richten kantoorruimten, in plaats van aan grootschalige panden voor één gebruiker. Ook is er steeds meer vraag naar flexibele huurcontracten met contracten met kortere looptijden. Het is momenteel nog onduidelijk wat de effecten zullen zijn van de 'corona-crisis', maar de verwachting is dat steeds meer thuis, dan wel flexibel gewerkt zal worden waardoor de vraag naar reguliere grootschalige kantoren verder zal afnemen.
- De markt 'eist' dat bedrijfspanden duurzamer worden. De huidige panden op Kronenburg zijn verouderd en voldoen niet aan deze eisen. De bestaande panden kunnen worden verduurzaamd, maar in de huidige situatie van leegstand en beperkte transformatiemogelijkheden zijn eigenaren niet geneigd in de panden te investeren.

Wat betekent dit voor Kronenburg-Uilenstede? Te denken valt aan:

- Betaalbare ruimten voor startups en creatief flex-werk. Deze ontwikkeling is al zichtbaar.
- Een 'makersdistrict': ateliers, workshops, gecombineerd (bijv. fietsenmakers, 2e-handszaken/recycling, meubels, etc.), kan profiteren van de aanwezigheid van een creatieve workforce, namelijk studenten. Het gaat hier tevens om bedrijfjes en dienstverlening met een gemengd karakter.
- Onderzoeks- en kennisinstellingen gelinkt aan onderwijs; ontwikkelen en leren kunnen profiteren van de nabijheid van studentenhuusvesting.

- Het maximaal te realiseren oppervlakte aan kantoren binnen het transformatiegebied is gelijk aan wat maximaal mogelijk is binnen het huidige bestemmingsplan.

De ontwikkeling in deze richting vraagt wel een kwalitatief hoogwaardig, gemengd stedelijk milieu met voldoende voorzieningen en gebruikers, en een veilige en een groene omgeving.

Ontspannen en ontmoeten

Essentieel voor de levendigheid, dynamiek en sociale cohesie van het gebied is het maatschappelijk- en commerciële voorzieningenniveau. Om de gewenste sociale interactie tot stand te brengen, is het belangrijk dat deze voorzieningen voor iedereen toegankelijk zijn.

Ontmoeten

Om de sociale interactie te bevorderen zijn er kleinschalige plekken nodig waar mensen elkaar kunnen ontmoeten: zogenaamde 'commons'. Commons passen zeer goed in de positionering van Kronenburg-Uilenstede en bij de beoogde doelgroep. Het zijn multifunctionele gebruiksruidten, die gedurende de dag of seizoen van functie kunnen wisselen. Gebruikers bepalen de invulling. Commons kunnen zich zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving bevinden. In een gebouw bevinden ze zich bij voorkeur op de begane grond, aan de rand, zichtbaar en toegankelijk voor de buitenwereld. Commons zijn vaak privaat beheerd, maar open voor publiek ('community spaces'). Gebruikers van commons hebben een mix van motieven: werken, studeren, contact zoeken, iets produceren, ontwikkelen en/of etaleren. Ook bij commons in de buitenruimte moet iets te doen zijn: stadstuin, sportveld, bootcamp. De buitenruimte op Kronenburg-Uilenstede zal mede om die reden openbaar toegankelijk moeten zijn.

Sport en health

Bewust gezond leven is belangrijk in de positionering van Kronenburg-Uilenstede en past bij de doelgroep. Er zijn al veel sport- en healthvoorzieningen (het Sportcentrum VU of de sportvelden van het Loopveld). Een verbreding van het aanbod (bijvoorbeeld het uitbreiden van de hardlooproute) kan de positionering verder versterken en andere bedrijven uit de healthsector aantrekken.

Denk bij dit soort voorzieningen aan een fitness- en sportschool, spa & wellness, en yogastudio's. Er is veel mogelijk, zolang wordt aangetoond dat er voldoende behoefte aan is of dat deze voorzieningen een aanvulling zijn op de bestaande sportfaciliteiten in het gebied en de omgeving.

Datzelfde geldt voor sportspecialzaken, biovoedingszaken, voedingssupplementenzaken en kookstudio's. Ze hebben wel een connectie met sport en health, maar vallen vooral onder de detailhandel.

Horeca en retail

Horeca kan een belangrijke rol spelen als ontspannings- en ontmoetingsplek. Gezien het te realiseren programma is er behoefte aan meer horeca in het gebied. Naast vaste horecazaken, bij voorkeur gesitueerd in de plinten of op en rond commons, is ook ruimte voor start-up/pop-up horeca. Te denken valt hierbij aan:

- Gesegmenteerde concepten, bijvoorbeeld "The Quiz Pub", kunstcafé, of een bierbrouwerij/café
- Horeca in de openbare ruimte

Tevens is ondergeschikte horeca mogelijk, als onderdeel van andere functies.

Gezien het grote programma lijkt er een zekere behoefte aan een toevoeging van detailhandel (retail). Te denken valt dan aan functies die passen binnen de positionering van het gebied en aansluitend bij de behoefte van de doelgroep. Het dient aanvullend en niet concurrerend te zijn op het bestaande winkelbestand in de nabijheid

van Kronenburg-Uilenstede. Een (kleine-) (bio-)supermarkt is wellicht mogelijk. Detailhandel wordt gesitueerd in de plinten rondom ontmoetingspunten.

Cultureel-maatschappelijke functies

Cultureel-maatschappelijke functies kunnen in een aantrekkelijk gemengd stedelijk milieu niet ontbreken. Dit zorgt voor levendigheid, sociale cohesie en sluit goed aan bij de doelgroep. Net als sport en health trekt ook cultuur gebruikers van buitenaf. Dit zorgt voor de verbinding van Kronenburg-Uilenstede met omliggende wijken.

Momenteel biedt cultuurcentrum de Griffioen het cultuuraanbod. Dit is ook de plek voor toekomstig cultuuraanbod. Er is echter ook ruimte voor nieuwe kleinschalige projecten (bijvoorbeeld ateliers of een museum). Van belang hierbij is dat het gebied aantoonbaar de bezoekersaantallen aankan en dichtbij een vervoersknooppunt ligt.

Ook eerstelijnszorg, sociaal-medische zorg of educatief-medische functies, eventueel aanvullend aan een medisch cluster op Uilenstede, zijn van toegevoegde waarde. Tevens kan gedacht worden aan een buurt- of wijkcentrum of buurtontmoetingsplek.

3.3 Stedenbouwkundig raamwerk

Ambitie

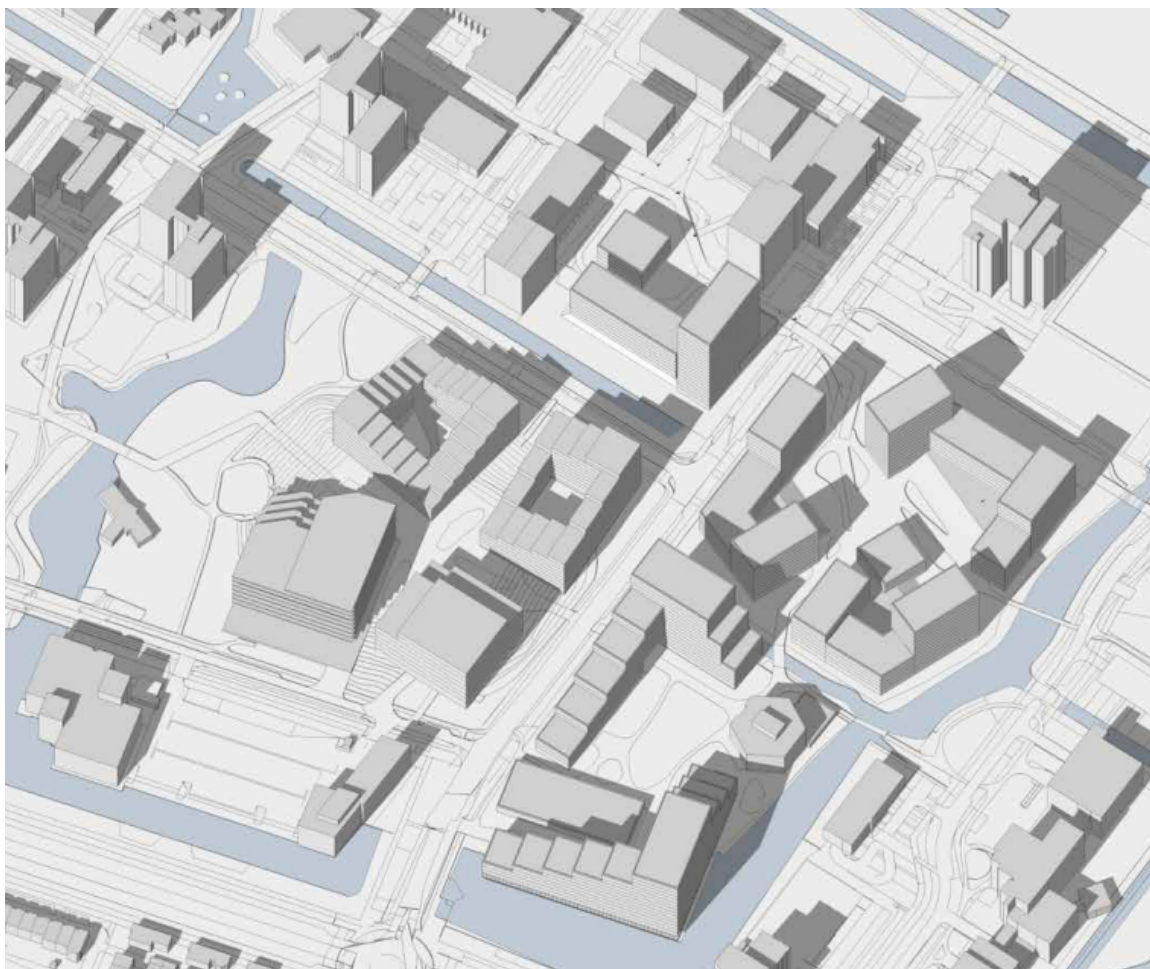
Kronenburg-Uilenstede moet een gebied worden dat geschikt is om te wonen, te werken, te studeren en te ontspannen (functiemix). Dit vraagt naast een passend programma ook om een stedenbouwkundig plan dat past bij het gebied en haar gebruikers. Het gebied wordt stedenbouwkundig en architectonisch een eenheid, openbaar gebied wordt beter toegankelijk, en de verschillende kernen (clusters) worden beter met elkaar verbonden. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende uitgangspunten van belang:

1. De structuur van clusters (kernen) die kenmerkend is voor Uilenstede, wordt doorgetrokken in de hele campus. Elk cluster heeft een eigen sfeer en gezicht.
2. Het centrum van elk cluster (het hart) is vooral bestemd als ontmoetingsplek. Een hart kan meer dan één ontmoetingsplek of 'commons' hebben. De gebouwen binnen een cluster zijn centrumgericht. Elk centrum kan een eigen identiteit of thema bezitten.
3. Een autoluwe omgeving waar het langzaam verkeer de hoofdgebruiker is. Langzaamverkeer hoofdroutes zijn bovenliggend op autoroute: de hoofdroute is een voetgangers- en fietsroute; de auto is te gast (net als in het huidige Uilenstede). De ambitie is deze aan te laten sluiten op de beeldkwaliteit van het inrichtingsprofiel en materialisering van de langzaamverkeer hoofdroutes in Uilenstede. Waar de hoofdroute een autoweg kruist wordt de bestrating, daar waar dit mogelijk is, van het langzaam verkeer doorgezet.
4. De grote hoeveelheid water is kenmerkend voor dit gebied: gebouwen die in het water staan, bepalen het gezicht van de nieuwe campus.
5. In het midden van het gebied is nu een groene zone met water en bomen. Dit gebied kan verder worden ontwikkeld tot een park en centrum van de campus: een oase van ruimte, rust en overzicht.
6. Openbare voorzieningen rondom gebouwen zorgen voor levendigheid op straat.
7. Gebouwen moeten vrij in het landschap komen te staan: geen hekken eromheen, vrij toegankelijk en als het ware 'een geheel met het landschap'.
8. De straten worden 'landschappelijke, groene lanen'. Het parkeren van auto's wordt geconcentreerd op bepaalde plaatsen, bij voorkeur gebouwd of ondergronds.

Voor de ontwikkeling van het gebied is een stedenbouwkundig plan opgesteld. Deze is als Bijlage 27 bij de plantoelichting gevoegd. Hieronder een illustratieve weergave en een 3D beeld van de beoogde ontwikkeling.

Transformatiezone





Beeldkwaliteit en architectuur

Om het gebied het beeld en de uitstraling te geven die past bij het karakter van een woon-werkgebied van hoog niveau, zijn uitgangspunten geformuleerd voor de openbaar toegankelijke ruimte en de architectuur. Deze beeldkwaliteit zorgt voor een borging van uniformiteit van de uitstraling van het gebied. Groen en water zijn structuurbepalend.

Openbaar toegankelijke ruimte

1. In de hele campus vloeit het landschap tussen de gebouwen door, zij het in wisselende vorm: van een parkachtige setting in het centrum van de campus tot open grasvelden in Uilenstede.
2. Elk cluster heeft een hart (centrum). Een cluster bestaat uit centrumgerichte gebouwen met de ingang aan die zijde.
3. De hoofdstructuur voor langzaam verkeer bestaat overal uit hetzelfde materiaal. Dit zorgt voor eenheid en samenhang in het gebied.
4. De waterkant is een herkenbaar element in de openbare ruimte (waterbeleving)
5. Hoofdgebruikers van de campus zijn voetgangers en fietsers; het langzaamverkeersnetwerk (de auto is eventueel te gast) is belangrijker dan de autoroute. Bestaande autoroutes zullen overigens niet verdwijnen.
6. Het landschap loopt door tot aan de rand van de gebouwen (water of groen), ook op particulier terrein
7. Service-elementen zoals laden en lossen en afvalinzamelingspunten zijn op de hele campus gelijk en vormen een integraal onderdeel van het landschap.

Architectuur

1. Midden- hoogbouw past bij de korrel van de bestaande bebouwing.

2. Gebouwen zijn 'alzijdig' (alle zijden zijn representatief, er is geen 'achterzijde').
3. Gebouwen hebben groene en toegankelijke daken; het daklandschap is de 'vijfde gevel'.
4. Door hun architectuur hebben gebouwen op de begane grond een duidelijke verbinding met het landschap (en water).
5. Gebouwen hebben hun in- en uitgang aan de centrumzijde.
6. De gevels hebben een menselijke maat door een zorgvuldige uitwerking van ritmiek, tactiliteit (hoe voelt een materiaal aan) en materialisatie.
7. De plint (de onderste bouwlaag) van een gebouw heeft naar het hart een openbaar en toegankelijk karakter. De functies in de plint zijn zichtbaar en uitnodigend en hebben een menselijke maat.
8. Met het oog op de menselijke maat en de open uitstraling van de plinten (waar de meeste voorzieningen komen) is het de wens om de onderste bouwlagen met een minimale hoogte van 3,5 meter te realiseren. Er worden in de plinten van de gebouwen geen blinde gevels toegepast.
9. Met het oog op de beleving van gebied vanuit gebouwen, is het de ambitie alle daken waarop wordt uitgekeken te ontwerpen als een integraal onderdeel van het gebouw. Het hele dakoppervlak kan zo worden gebruikt als terras, tuin of intensief vegetatiedak (al dan niet in combinatie met zonnepanelen).
10. Technische installaties worden integraal opgenomen in de architectuur van het gebouw.

Ten behoeve van de beoogde herontwikkeling wordt tevens een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit plan wordt door de gemeenteraad, tegelijkertijd met het voorliggende bestemmingsplan, vastgesteld als aanvulling op de Welstandsnota Amstelveen. Het beeldkwaliteitsplan dient specifiek voor dit project aldus als kader voor welstandstoetsing.

Groen en water

Een groene campus is een belangrijk onderdeel van de positionering van Kronenburg-Uilenstede. Het behoud – en renoveren en daarmee versterken van park Kronenburg is een belangrijk aspect om de beleving van het transformatiegebied en geheel Kronenburg-Uilenstede te verbeteren. Het park maakt deel uit van de ecologische structuur van Amstelveen en sluit aan op de stedelijke ecologische verbindingszone.

Het groen in het park van Kronenburg is vooral natuurlijk wijkgroen. Bij de herinrichting van het park wordt bepaald of het huidige natuurlijke karakter in zijn geheel behouden dient te worden of dat een cultuurrijker karakter in de nieuwe situatie misschien meer passend is.

In de plannen voor het transformatiegebied moet ruimte zijn voor bruikbaar groen (voor sport, recreëren, ontmoeten, etc.). Het groen tussen de gebouwen is openbaar toegankelijk en kan uitnodigen tot sport, recreëren en ontmoeten. Groen speelt zo een rol bij de realisatie van onbebouwde 'commons'. Bestaande vitale bomen in het plangebied worden zoveel mogelijk behouden. Als dit niet mogelijk worden ze bij voorkeur verplant; en anders ter compensatie nieuw aangeplant.

Naast groen is ook water belangrijk als structurerend element in de openbare ruimte. Daarnaast is water ook belangrijk voor de waterhuishouding en waterberging. Om dit gebied ook nog ecologisch aantrekkelijk te maken, kunnen natuurvriendelijke oevers worden aangelegd, ter compensatie van de harde oevers (zoals vlonders rondom gebouwen). Dit leidt tot de volgende aandachtspunten:

1. Aanlegplaatsen langs oevers behouden of creëren; oevers bereikbaar houden voor (water)onderhoud.
2. Open watersystemen moeten aangesloten zijn op het systeem van het waterschap.
3. Bij beschoeiingen moet worden gelet op materialen (FSC keurmerk, geen milieubelastende impregnering).

4. Waar water in het plangebied of elders verdwijnt, moet dit worden gecompenseerd. Ditzelfde geldt voor het toevoegen van extra verharding ten opzichte van wat nu mogelijk is. Richtlijnen hiervoor staan in de Keur van AGV.

3.4 Gezondheidsaspecten wonen in relatie tot het vliegverkeer

3.4.1 Inleiding

In het kader van de gebiedsvisie Kronenburg is gedeeltelijke transformatie naar studentenhuisvesting als een kansrijk scenario naar voren gekomen om de neerwaartse spiraal van leegstand en verpaupering op Kronenburg te doorbreken en het gebied nieuw perspectief te bieden. De vraag doet zich echter voor welke risico's zich in dit scenario voordoen vanwege de geluidbelasting door het vliegverkeer van en naar Schiphol. Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk. In deze paragraaf gaan we in op deze aspecten. Op basis hiervan komen we tot een conclusie over de aanvaardbaarheid van het voorkeursscenario van gedeeltelijke transformatie naar studentenhuisvesting vanuit het perspectief van de volksgezondheid en geven we aldooende rekenschap van de aanwezigheid van geluidbelasting, conform de motiveringsplicht van artikel 5e, derde lid van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.4.2 De akoestische situatie op Kronenburg

Voor Uilenstede - Kronenburg is het vliegverkeer van de Buitenveldertbaan bepalend. Het gebied ligt op een afstand van ca. 5 à 6 kilometer precies in het verlengde van deze baan. In het stelsel van strikt geluidpreferentieel vliegen is de Buitenveldertbaan, na de Oostbaan, de minst preferente baan. In beginsel wordt er alleen onder bepaalde weersomstandigheden van de Buitenveldertbaan gebruik gemaakt. De baan wordt substantieel meer ingezet voor landend verkeer dan voor startend verkeer. Het landend verkeer komt relatief laag over in een vaste route die, parallel aan de Kalfjeslaan, recht over het meest noordelijke deel van Kronenburg en het hart van Uilenstede gaat. 's Nachts is de Buitenveldertbaan in principe gesloten, tenzij er geen gebruik kan worden gemaakt van de andere banen.

De Buitenveldertbaan wordt in het geluidpreferentiële stelsel gebruikt voor startend of landend verkeer bij de volgende condities:

- Bij een windrichting uit voornamelijk oostelijke of westelijke richting in combinatie met een windkracht van circa 4 beaufort (ongeveer 15 knopen) of meer en uitschieters (vlagen) hoger dan 4 beaufort. Hierdoor is het naderen van of starten vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan uit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk;
- Bij zichtcondities (horizontaal) van minder dan vijf kilometer en wolkenbasis (verticaal) lager dan 1000 voet. Hierdoor is het parallel naderen van of parallel starten vanaf de Polderbaan en Zwanenburgbaan uit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk;
- Als de wind van zuid naar noord draait en vice versa en er een wisseling van start- en landingsbanen plaatsvindt. In de periode dat de wind westelijk of oostelijk is, wordt dan de Buitenveldertbaan ingezet;
- Bij onderhoud aan één van de andere banen op Schiphol;
- Tijdens buien in de omgeving van de luchthaven. Dan zijn er vaak windvlagen, wat kan resulteren in het gebruik van de Buitenveldertbaan, omdat deze wat zijwind betreft beter ligt;
- Tijdens winters weer (sneeuw en/of ijzel) kan de Buitenveldertbaan (09-27) ingezet worden. In dat geval wordt de Polderbaan vaak buiten gebruik gesteld en in plaats daarvan de Buitenveldertbaan of andere banen gebruikt.

Berekende en gemeten geluidbelasting van het vliegverkeer

Uilenstede en Kronenburg zijn geheel gelegen in zone 4 van het beperkingengebied van het LIB. Daardoor ligt de locatie Kronenburg-Uilenstede binnen de geluidbelastingcontour 55-59 dB Lden en ondervindt een geluidbelasting van 57 dB.

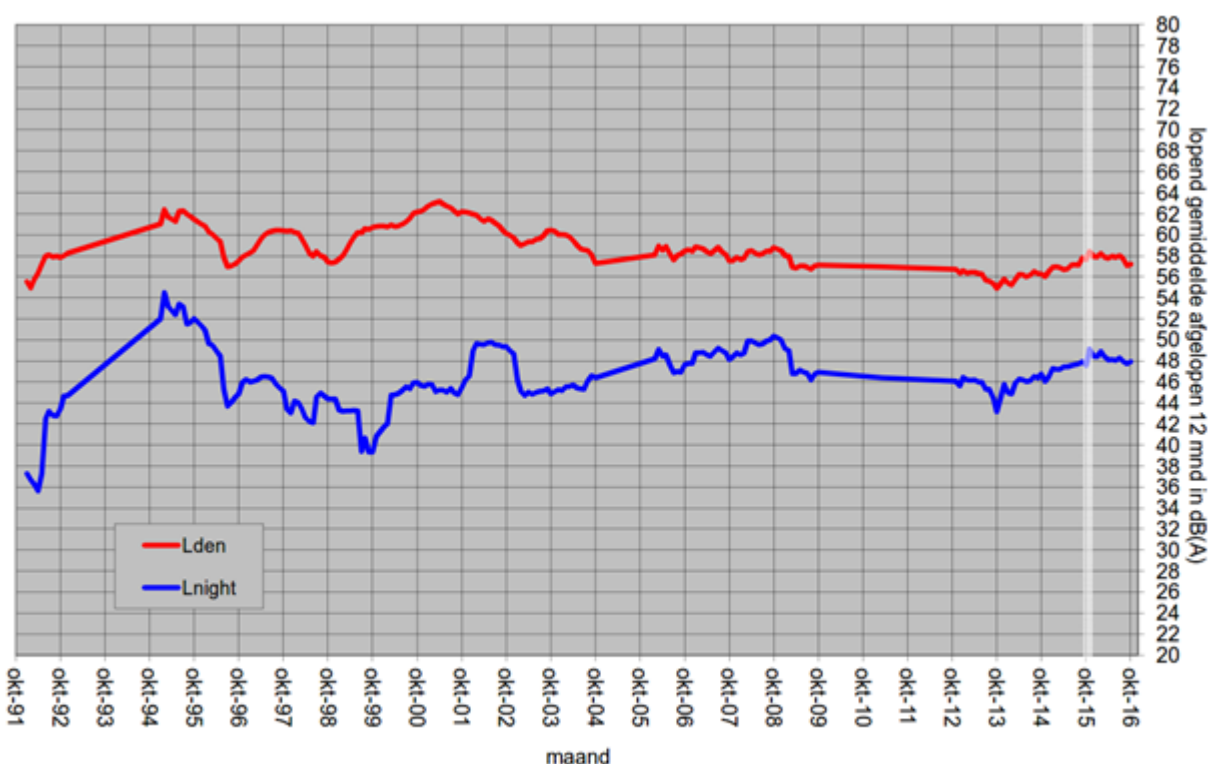
Vanwege de vaste naderingsroute en de omvang van het gebied lijkt het aannemelijk dat de geluidbelasting in de noordelijke rand van het gebied hoger is en in het zuidelijke deel lager. Uit de geluidkaarten die in het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaaï in 2017 opnieuw zijn vastgesteld. Volgens deze kaarten, gebaseerd op de feitelijke vliegoperatie in 2016, ondervindt het gebied Uilenstede/Kronenburg eveneens een geluidbelasting van 55 tot 59 dB(A). Voor het gebied wordt uitgegaan van een Lden van 58 dB.

De geluidkaarten gaan uit van een berekende geluidbelasting behorende bij de feitelijk gerealiseerde vliegoperatie. De gemeente Amstelveen beschikt over een eigen meetstation om het vliegtuiggeluid van de Buitenveldertbaan te meten. Hiertoe heeft de gemeente een monitorinstallatie van het type Luistervink geplaatst op de Bourgondischelaan 43. Het meetstation staat op een locatie die dichterbij de Buitenveldertbaan op een afstand van ca. 250 van de buitengrens van Kronenburg. De geluidbelasting op Kronenburg zal in de praktijk dus iets lager zijn dan volgens de meetgegevens van dit station.



Afbeelding locatie meetstation aan de Bourgondischelaan 43, Amstelveen

Aan de hand van de meetgegevens van het meetstation kan inzicht worden verkregen in de langjarige ontwikkeling van de gemeten geluidsbelasting gemiddeld per heel etmaal (L_{den} , oftewel level day-evening-night, gemeten in dB(A)) en specifiek in de nacht (L_{night}). Zie Bijlage 1 voor de meetgegevens het rapport van Geluidconsult b.v. d.d. 28 juni 2018.



Gemiddelde afgelopen 12 maanden van gehele etmaal (L_{den}) en 's nachts (L_{night}); beide gemeten in dB(A).

Grafiek: ontwikkeling gemeten geluidsbelasting op Kronenburg/Uilenstede, 1991-2016

De gemiddelde geluidsbelasting van vliegverkeer boven Amstelveen Noord vertoont op basis van de gegevens van de monitorinstallatie langjarig een constante trend. Tussen 2004 en 2016 schommelt de gemiddelde L_{den} tussen de 55 en 60 dB(A); vóór die tijd lag het gemiddelde vaak boven de 60 dB(A).

Toekomstperspectief

Zowel uit de op basis van de feitelijke gerealiseerde vliegoperatie berekende, actuele geluidbelasting als uit de feitelijk gemeten geluidbelasting blijkt, dat de geluidbelasting (Lden) in grote delen van Kronenburg minder hoog is dan de ligging in zone 4 van het beperkingengebied doet vermoeden en, afhankelijk van de exacte locatie in het gebied ligt tussen een belasting van 55 dB(A) tot 59 dB(A). Dat is grotendeels lager dan de 58 dB(A), de waarde waarop de grens van zone 4 van het LIB is bepaald. Voor wat de resultaten van de berekende geluidbelasting betreft moet worden aangetekend dat deze berekend zijn met toepassing van het verouderde Nederlandse rekenvoorschrift. Op dit moment wordt gewerkt aan een actualisatie van het rekenvoorschrift in voorbereiding op basis van het in Europees verband ontwikkelde rekenmodel Doc 29. Toepassing van het nieuwe rekenvoorschrift leidt mogelijk tot andere uitkomsten van de berekende geluidbelasting. Nu de berekende en gemeten geluidbelasting min of meer op hetzelfde niveau liggen, is het niet aannemelijk dat toepassing van het nieuwe rekenmodel voor het gebied Uilenstede en Kronenburg grote afwijkingen zal laten zien ten opzichte van de geluidbelasting waarvan nu op basis van het oude rekenvoorschrift wordt uitgegaan. In de concept MER die Schiphol op 28 november 2018 heeft uitgebracht is met het Doc 29 gerekend. Uit de concept MER blijkt dat zelfs bij het hierin doorgekende groeiscenario van 540.000 vluchten het gebied binnen de 58 Lden contour aanzienlijk krimpt, zodanig dat de zuidelijke rand van Kronenburg zelfs buiten de 58 Lden contour komt te liggen. Dit op basis van het nieuwe rekenmodel Doc29. Echter zolang de contouren in het LIB niet zijn aangepast, blijven de regels van zone 4 voor Kronenburg van toepassing.

Op 15 mei 2020 verscheen de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050, waarin richting is gegeven aan de ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart op de lange termijn. In een brief van 5 juli jl. aan de Tweede Kamer heeft de minister zich vooruitlopend op het lange termijn perspectief van de Luchtvaartnota reeds uitgesproken over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol. In het belang van onze open economie en de internationale concurrentiepositie van Schiphol, maar ook om te kunnen investeren in innovatie en duurzaamheid, acht de minister het van belang dat de sector vanaf 2021 perspectief krijgt op groei. Die groei moet wel verdiend worden. Groei kan volgens de minister alleen als dit aantoonbaar veilig kan en als groei gepaard gaat met aantoonbare reductie van de overlast en verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Het aantal ernstig gehinderden en de hinder in de nacht rond Schiphol moet omlaag, waarbij voor de nachtvluchten als uitgangspunt geldt dat deze niet naar de randen van de nacht mogen worden verplaatst. De minister wil tevens dat er concrete en zichtbare maatregelen voor de omgeving worden genomen, die aansluiten bij de wijze waarop omwonenden de hinder beleven. Zij vraagt Schiphol daarom om samen met de sector en de omgeving een uitvoeringsplan hinderreductie op te stellen. Als overgang naar een nieuwe systematiek voor de lange termijn zullen voor de eerste jaren na 2020 groeistappen worden vastgelegd, waarbij per jaar zal worden beoordeeld of aan de reductie van het aantal ernstige geluidgehinderden is voldaan en een beperkte groei voor het volgende jaar is verdiend. Voor de stapsgewijze groei hanteert de minister een bandbreedte van maximaal 540.000 vluchten op jaarbasis. Dit is het in het kader van de concept MER Schiphol onderzochte maximale groeiscenario.

Nu duidelijk is welke ontwikkeling de minister voor Schiphol voor ogen heeft, kan ook met meer zekerheid een uitspraak worden gedaan over de toekomstige situatie in het plangebied voor wat betreft de geluidbelasting van het vliegverkeer. Nu voor de middellange termijn het voor de concept MER Schiphol doorgekende groeiscenario de bandbreedte voor verdere groei van het aantal vluchten aangeeft, kan voor een beoordeling van de toekomstige situatie worden uitgegaan van de uitkomsten van de berekeningen in de concept MER Schiphol. Hiervoor is al aangegeven dat volgens de uitkomsten van deze berekeningen de zuidelijke rand van het plangebied buiten de 58 Lden-contour komt te liggen, zodat het aannemelijk is dat de geluidbelasting in het gebied ten opzichte van de huidige situatie naar verwachting zal verbeteren en in elk

geval niet zal verslechteren. Daar komt bij dat de minister hinderreductie als voorwaarde stelt voor verdere groei van het aantal vluchten, het afstoten van vluchten in de nacht niet mag leiden tot verplaatsing van die vluchten naar de randen van de nacht, en er maatregelen genomen moeten worden die aansluiten bij de beleving van hinder door omwonenden. Dit alles in ogenschouw nemend, kan met een behoorlijke mate van zekerheid worden gesteld dat de huidige akoestische situatie maatgevend is, ook voor de lange termijn

Overige geluidbronnen en cumulatie van geluid

Voor een eindoordeel over de akoestische leefsituatie is ook inzicht nodig in de invloed van andere geluidbronnen, zoals wegverkeer, railverkeer en industrielawaai. Uilenstede en Kronenburg zijn aan de westzijde gelegen in de invloedsfeer van de Beneluxbaan. Het te transformeren gebied ligt buiten de wettelijke geluidzone van de Beneluxbaan. De relatief hoge bebouwing aan de Bavincklaan vormt bovendien een buffer tegen het weg- en tramverkeerslawaai vanwege de Beneluxbaan. De hierachter gelegen delen, waaronder het transformatiegebied van Kronenburg, ondervinden hiervan daarom naar verwachting geen hinder. Bovendien is de kruising van de Beneluxbaan met de Saskia van Uylenburgweg met de komst van de Amstelveenlijn verdiept aangelegd. Dit betekent voor de toekomst een aanzienlijke verbetering van het akoestisch klimaat.

Voor de buitenste bebouwingsring in het zuiden van het plangebied moet rekening gehouden worden met verkeerslawaai van de Saskia van Uylenburgweg. Ten aanzien van de Saskia van Uylenburgweg wordt de voorkeursgrenswaarde op 1 locatie in het te transformeren gebied overschreden. Dit betreft de zuidgevel van de Gemengd - 7 bestemming die het dichtst bij de Saskia van Uylenburgweg is gelegen. De maximale geluidsbelasting op deze gevel betreft 58 dB. Voor wat betreft het vliegverkeer is de geluidsbelasting op deze locatie 58 dB Lden.

Er zijn voor gecumuleerde geluidbelastingen geen grenswaarden in de Wet geluidhinder opgenomen. Op basis van de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting dient het bevoegd gezag een afweging te maken over de toelaatbaarheid (art. 110a,6 Wgh). In het gemeentelijke geluidbeleid van Amstelveen is vastgelegd dat de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 3 dB boven de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting mag zijn. In dit geval is dat dus 71 dB (68+3db zonder aftrek art. 110g Wgh). In dit geval wordt aan het Amstelveense beleid te aanzien van cumulatie voldaan.

3.4.3 Effecten van blootstelling aan geluid

Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk.

Woningbouwontwikkelingen in geluidbelast gebied kunnen in potentie leiden tot meer ernstig gehinderden. Dat geldt ook voor het voorkeursscenario van gedeeltelijke transformatie naar studentenhuysvesting op Kronenburg. Op grond van de gegevens over de geluidbelasting kan worden berekend wat naar verwachting het percentage ernstig gehinderden zal zijn. De geluidbelasting wordt daarbij via dosis-effectrelaties omgezet naar een verwacht percentage ernstige hinder.

In Nederland worden de dosis-effectrelaties van het RIVM gebruikt bij de berekening van het aantal ernstig gehinderden ten aanzien van vliegtuiglawaai. Deze liggen ook ten grondslag aan de gelijkwaardigheidscriteria van het Luchthavenverkeerbesluit. De dosis-effectrelaties van het RIVM laten een hoger percentage ernstig gehinderden zien dan de dosis-effectrelaties die de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties) gebruikt. De WHO is bezig met een wetenschappelijke review van de

gezondheidseffecten van geluid. Op basis van deze review zal de Europese Commissie een herziening van Annex III (Bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten) van de EU Environmental Noise Directive (END, Richtlijn inzake evaluatie en beheersing van omgevingslawaai) publiceren. In de herziene annex worden ook de dosis-effectrelaties geactualiseerd. De geactualiseerde dosis-effectrelaties laten hogere percentages ernstig gehinderden zien, maar deze percentages liggen nog steeds onder de percentages van de door het RIVM gehanteerde relaties.

De dosis-effectrelatie geeft nadrukkelijk het gemiddelde beeld weer. De literatuur geeft aanleiding te verwachten dat jong volwassenen minder last hebben van geluid dan mensen van hogere (middelbare) leeftijd en het geluid beter kunnen verdragen dan de gemiddelde volwassen bevolking (Demographic and attitudinal factors from transportation noise, J. Acoust. Soc. Am. 105, (6) (1999), 3336-3344). De hindercurve laat zien dat de meeste hinder wordt ervaren in de leeftijdscategorie van 32 tot 55 jaar. Indien het inderdaad zo is dat jongeren minder hinder ervaren dan is het waarschijnlijk dat bij een ontwikkeling gericht op studentenhuisvesting de toename van hinder minder is dan bij een normale bevolkingsopbouw verwacht zou mogen worden op basis van de dosis-effect relaties.

In 2013 is in opdracht van de gemeente Amstelveen door de GGD Amsterdam een onderzoek uitgevoerd naar de hinderbeleving door de bewoners van Uilenstede (zie Bijlage 2). Uit het onderzoek bleek dat de bewoners van campus Uilenstede gemiddeld inderdaad minder geluidhinder en slaapverstoring van overvliegende vliegtuigen ervaren dan de algemene volwassen bevolking bij diezelfde geluidbelasting. Het verschil in geluidgevoeligheid tussen jongvolwassenen en de algemene volwassen bevolking kwam overeen met 3 dB (overdag) en 1 dB ('s nachts). De ervaren geluidhinder was geen reden om te willen verhuizen. De waardering van de woning en de woonomgeving was, ondanks de ervaren hinder van het vliegverkeer, vrij hoog en vergelijkbaar met die van jongere en oudere bewoners elders in de regio Amstelland- Meerlanden. In het onderzoek werd geconcludeerd dat er kennelijk positieve factoren waren die het wonen op Uilenstede voldoende aanvaardbaar maakten. Ook werd het tijdelijke karakter van het wonen op de campus en de neiging van jongeren om zich minder bezorgd te maken als een belangrijke factor gezien om het vliegtuiglawaai beter te kunnen verdragen.

In een latere publicatie van de GGD (zie Bijlage 3) naar aanleiding van het onderzoek op Uilenstede werd deze combinatie van omstandigheden als een belangrijke verklaring aangevoerd:

"A relevant factor may be the high mobility amongst young adults: they were more inclined to move and actually do move more often than older adults do. Psychologically this may play an important role in coping with noise: if noise causes too much disturbance, young people are more inclined, or have more possibilities, to move away from the noise."

De bevindingen van de GGD Amsterdam dat jongeren minder last ervaren van geluid en een hogere mobiliteit hebben (in de zin dat ze vaak verhuizen), waren voor de gemeente Amsterdam aanleiding om in de herziening van het geluidbeleid een specifiek doelgroepenbeleid op te nemen.

In het Amsterdamse beleid voor doelgroepenwoningen opgenomen dat het bij huisvesting voor jongeren en studenten vaak gaat om relatief kleine eenheden die eenzijdig op een gevel zijn georiënteerd. Omdat het daardoor vaak niet goed mogelijk is een stille zijde te realiseren en de kosten van maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen in deze situaties veelal onevenredig hoog zijn, mag voor deze doelgroepenwoningen het beleid minder streng worden toegepast en hoeft er geen stille zijde te worden gerealiseerd. Een voorwaarde is dat de doorstroming van de toekomstige bewoners gewaarborgd is, bijvoorbeeld door campuscontracten, jongerencontracten of andere tijdelijke huurovereenkomsten. Dit is conform het advies

(zie Bijlage 4) van de GGD Amsterdam dat een geluidluwe gevel voor jongeren van beperkt belang is, mits geborgd wordt dat inderdaad alleen deze doelgroep daarvoor in aanmerking komt.

Recent onderzoek in 2017 in opdracht van de Omgevingsraad Schiphol naar hinderbeleving van inwoners in de omgeving van Schiphol (zie Bijlage 5) bevestigt opnieuw dat jongeren substantieel minder hinder ervaren van vliegtuiggeluid dan mensen in andere leeftijdscategorieën en dat andere factoren, zoals de nabijheid van voorzieningen, voor jongeren juist een relatief grote rol spelen in de woontevredenheid. Van de omwonenden jonger dan 35 jaar geeft 7% aan in de afgelopen maand frequent hinder door vliegverkeer te hebben ervaren. Van de ondervraagden in andere leeftijdscategorieën heeft in de afgelopen maand een veel groter deel (14% tot 25%) vaak hinder ervaren. Bovendien zijn de ondervraagde jongeren minder vaak van mening (17%) dat overlast als gevolg van vliegtuiggeluid in algemene zin is toegenomen dan omwonenden in andere leeftijdscategorieën (35% tot 65%).

	<i>leeftijdscategorie</i>			
	<35 jaar	35 t/m 49	50 t/m 64	>65 jaar
Heeft u afgelopen maand vaak last gehad van vliegtuiggeluid?	7%	22%	25%	14%
Is overlast van vliegtuiggeluid in het algemeen toegenomen?	17%	35%	48%	65%
Voor ernstig gehinderde ondervraagden: heeft u last van slaapverstoring?	28%	32%	45%	27%

Tabel resultaten hinderbelevingsonderzoek 2017, naar leeftijdscategorie

In samenhang met het hinderbelevingsonderzoek is een focusgroep onderzoek uitgevoerd naar opvattingen van jongeren over Schiphol en omgeving. Hieruit kwam onder meer naar voren dat jongeren tal van positieve effecten zien van Schiphol. Een grote zorg onder jongeren is de krapte op de woningmarkt en de mogelijkheid dat zij geen goede en betaalbare woning in de regio zullen kunnen vinden.

De uitkomsten van de hinderbelevingsonderzoeken worden ondersteund door de wachtlijstindicaties voor een woning op Uilenstede. Zoals in hoofdstuk [3.2](#) is aangegeven bedraagt de wachttijd voor een zelfstandige wooneenheid op Uilenstede liefst 66 maanden, veel langer dan de wachttijd van 48 maanden die voor studentenwoningen elders in de stad gelden. Deze cijfers wijzen er op dat Uilenstede voor studenten een populaire woonomgeving is. Uit enquêtes van de Vrije Universiteit onder (internationale) studenten en uit de wijkprofielen van de gemeente Amstelveen blijkt eveneens een hoge woontevredenheid. Dit heeft te maken met de locatie (dichtbij openbaar vervoer waardoor het centrum van Amsterdam en het stadshart van Amstelveen snel bereikbaar zijn en dichtbij de Vrije Universiteit), met de betaalbaarheid van de woningen en de aantrekkingskracht van de campus Uilenstede. De leefbaarheid op de campus is met de vernieuwing van Uilenstede in de afgelopen jaren enorm vergroot, waardoor Uilenstede meer dan ooit een groene, veilige en sportieve campus is. De hinder van vliegtuiglawaai is voor studenten bepaald geen reden om niet op Uilenstede te willen wonen (zie Bijlage 6). Uit het wijkprofiel dat de gemeente Amstelveen onlangs heeft opgemaakt voor de wijk Uilenstede/Kronenburg blijkt dat niet vliegtuiglawaai, maar burengerucht de belangrijkste ergernis is op de campus.

Omgevingsfactoren kunnen bijdragen aan het ontstaan of verergeren van hart- en vaataandoeningen. Er bestaat over het algemeen een verband met blootstelling aan geluid. Blootstelling aan geluid kan leiden tot stressverschijnselen die zowel direct als

indirect effect hebben op het hart- en vaatstelsel. Langetermijn gezondheidsrisico's worden in de literatuur vooral in verband gebracht met nachtelijk geluid en slaapverstoring. Er bestaat echter nog maar weinig inzicht over de termijn waarop deze risico's ontstaan. Net als bij geluidhinder spelen ook niet akoestische factoren een rol, zoals verwachtingen over geluid, geluidgevoeligheid, mate van schrikreactie, angst, leeftijd en geslacht. Kwetsbare groepen in dit verband zijn ouderen, kinderen, zwangere vrouwen en mensen met chronische aandoeningen. Preventie van slaapverstoring is mogelijk door vermindering aan de bron en door geluidwerende maatregelen aan de woningen.

Uit onderzoek blijkt dat blootstelling aan geluid mogelijk de leerprestaties kan beïnvloeden. Naar dit onderwerp is nog maar weinig onderzoek gedaan, maar er zijn aanwijzingen dat blootstelling aan vliegtuiggeluid leidt tot achterstanden bij begrijpend lezen bij kinderen. Omdat het bij de beoogde transformatie van Kronenburg om een andere doelgroep gaat, kunnen de conclusies uit deze onderzoeken niet zomaar worden overgenomen als het gaat eventuele effecten op de leerprestaties bij studenten. Over onderzoek naar verstoring van studieprestaties bij jong volwassenen of ouderen is niets bekend.

Er is in elk geval door de jaren heen geen enkele aanleiding geweest om bezorgd te zijn over de studeeromstandigheden op Uilenstede of voor de veronderstelling dat studenten die op Uilenstede woonachtig zijn minder presteren dan andere studenten. Daarbij dient tevens in ogenschouw genomen worden dat studentenwoningen elders in de stad niet persé minder geluidbelast zijn. Vliegtuiglawaai is een specifieke bron van geluid op Uilenstede, maar hinder van andere geluidbronnen is hier ten opzichte van studentenwoningenlocaties in de stad juist relatief beperkt. In de periodes dat er geen vliegtuigen vliegen is het hier voor een stedelijk gebied uitzonderlijk stil.

Gelet op wat er bekend is over de gezondheidsrisico's van blootstelling aan geluid, kan worden geconcludeerd dat studenten niet tot de kwetsbare groepen behoren en gemiddeld als gevolg van de levensfase waarin zij verkeren in combinatie met de tijdelijkheid van hun verblijf minder hinder ervaren.

Gezondheidsrisico's kunnen voorts worden teruggebracht door voorlichting en goede communicatie, gericht ook op bewustwording van niet akoestische factoren, en door 'soundscaping' bij de verdere inrichting van het gebied (zie [3.4.4](#)). Uit onderzoek komen steeds meer aanwijzingen dat een groene woonomgeving een positief effect heeft op de hinderbeleving. Juist op Kronenburg zijn er door de ruime en groene opzet van de locatie, volop mogelijkheden om hierop in te spelen. Voorts is van belang dat op het deel van Kronenburg waar de studentenhuisvesting is voorzien de oorspronkelijke bebouwing reeds is gesloopt of op de nominatie staat om te worden gesloopt. Er is daar eerder sprake van sloop-nieuwbouw dan van een functiewijziging van bestaande gebouwen. De nieuwbouw biedt uitstekende kansen om op akoestisch gebied de nodige geluidwerende maatregelen te nemen en met de aanwezigheid van vliegtuiggeluid rekening te houden zowel op het schaalniveau van stedenbouw, als op gebouw- en materiaalniveau. Op grond van het Bouwbesluit is hoe dan ook bij nieuwbouw een goede geluidwering en adequaat binnenmilieu van de studentenwoningen gewaarborgd. In het kader van het verdere stedenbouwkundige ontwerp en bij het ontwerp van de verschillende gebouwen zal rekening worden gehouden met de nieuwste wetenschappelijke inzichten om hierbij tot een reductie van het vliegtuiggeluid te komen en wordt rekening gehouden met voldoende "beschutte" plekken in de verschillende clusters.

In verband met de formele aanvraag om vvgb die de gemeente in 2017 heeft ingediend, heeft de gemeente Amstelveen zekerheidshalve opnieuw advies gevraagd aan de GGD Amsterdam. De GGD ziet geen aanleiding het oordeel over de

aanvaardbaarheid van uitbreiding van studentenhuisvesting op Uilenstede/Kronenburg te herzien. De GGD stelt:

"De resultaten van het onderzoek bij Uilenstede (Gevolgen van overvluchten op de gezondheid en woontevredenheid te Uilenstede van 4 oktober 2013) kunnen gebruikt worden voor eventuele studentenwoningen op Kronenburg. Ik doel dan vooral op de conclusies. (...). De verhuismobiliteit is later nader onderzocht met als resultaat bijgaande notitie. Bij nieuwe studentenhuisvesting op een zwaar door vliegtuiggeluid belaste plek is het aan te bevelen naar verbetering te streven. Ik kan enkele elementen daarvoor noemen:

- Met een hoge geluidwering van de gevel worden geluiden binnen het gebouw opvallender. Bij de voor vliegtuiggeluid geïsoleerde woningen in Uilenstede bleken 'buren' de belangrijkste bron van slaapverstoring door geluid. Een goede geluidisolatie tussen woningen is daarom van belang. Een mogelijk nadeel van een goede geluidisolatie van de gehele woning is dat het in de woning 'dood'stil wordt. Wellicht zijn hiervoor nog creatieve oplossingen mogelijk.*
- Met een campuscontract kan ervoor worden gezorgd dat het altijd om een in tijdsduur beperkt verblijf gaat. Het is aan te bevelen dat een huurcontract gebaseerd is op een proefperiode van, bijvoorbeeld, een maand. Mocht het geluid een bewoner (die dat geluid voorheen niet gewend was) ernstig tenvallen, dan is deze bewoner niet aan een langlopend contract gebonden.*
- Het lijkt mogelijk mensen al vooraf te informeren of zij tot de groep behoren die meer dan anderen last heeft van lawaai. Dat kan op basis van twee kenmerken: geluidgevoeligheid en een neiging tot bezorgdheid.*
- Je kunt op Kronenburg vrij van vliegtuiggeluid slapen, althans tussen 23 en 7 uur, maar soms –met stevige westenwind- toch ook weer niet. Dus dan ramen dicht, hoewel ze vaak best open kunnen (en $\frac{3}{4}$ van de mensen in NL wil, in elk geval 's zomers, met open raam slapen). Het zou prettig zijn als er, ook los van Kronenburg, een 'weerbericht' zou zijn dat vertelt of er het komende etmaal (startende en/of landende) vliegtuigen worden verwacht op vliegroute X. Dat 'weerbericht' is natuurlijk net zo (on)betrouwbaar als het echte weerbericht en zal dus niet altijd, maar gemiddeld over de tijd wel betrouwbaar zijn. Dit zou passen in zoveel mogelijk openheid van zaken en goede communicatie.*
- Bij het ontwerp van gebouwen kan rekening worden gehouden met vliegtuiggeluid. Hoewel dit nog weinig ontwikkeld is, kunnen er met akoestische kennis toch al wel aanwijzingen worden gegeven voor een beter stedenbouwkundig (plaatsing van gebouwen) en architectonisch (oppervlak muren) ontwerp".*

In het kader van de bezwarenprocedure tegen het weigeringsbesluit is naar aanleiding van vragen van de IL&T om een aanvullend advies van de GGD gevraagd. Dit briefrapport is in mei 2018 uitgebracht (zie Bijlage 7), waarbij de GGD opnieuw een positief advies afgeeft over de realisering van studentenhuisvesting op Kronenburg. Volgens de GGD is vanwege hun jonge leeftijd en de relatief korte duur dat zij in het gebied woonachtig zijn, de kans dat zij gezondheidsklachten ontwikkelen door vliegtuiglawaai extreem klein en altijd kleiner dan nagenoeg elke andere groep mensen die daar zou wonen.

3.4.4 Geluidbewust bouwen

Het advies van de GGD luidt dat studenten geen gezondheidsrisico's zullen ondervinden van het wonen op Kronenburg. Dat betekent natuurlijk niet dat er geen hinder kan optreden.

We weten al lange tijd dat maatregelen in de bebouwde omgeving geluid kunnen beperken. En dat de inrichting van de bebouwde omgeving van invloed is op de hinder die de mensen die er wonen of verblijven ervaren. Naast geluid spelen ook andere

factoren een rol. Nieuwe benaderingen als sound- en sensenscaping zijn gericht op het ontwerpen van gebieden die comfort geven aan gebruikers, zodat zij zich veilig en prettig voelen. Dat vermindert alertheid en stress en daarmee gezondheidsrisico's.

Lang is gedacht dat tegen geluid "van boven" niets te doen is. Recent onderzoek uit 2019 (Lugten) heeft uitgewezen dat dit mogelijk onterecht is. Ook voor vliegtuiggeluid geldt dat een slimme inrichting van de bebouwde omgeving kan helpen de impact van het geluid te verminderen.

Deze inzichten zijn voor de gemeente reden geweest Lugten opdracht te geven advies uit te brengen over het stedenbouwkundig ontwerp zoals dat in het planproces is ontwikkeld. Gekozen is voor een aanpak in twee fasen.

Eerst is een geluidstresstest uitgevoerd op het oorspronkelijke stedenbouwkundig ontwerp. Hoe scoort het ontwerp met het oog op blootstelling aan vliegtuiggeluid en zijn er misschien verbeteringen mogelijk. Deze eerste ronde heeft geleid tot de conclusie dat de keuze voor clusters met een horentypologie met relatief hoge bouwhoogten gunstig is vanuit het perspectief van vliegtuiggeluid. Wel zijn naar aanleiding van de stresstest een aantal aanpassingen doorgevoerd, met name om de reflectie van geluid tussen gebouwen te voorkomen. Ook zijn een aantal bouwvolumes in hoogte of vorm aangepast, om hinderlijke geluidsreflecties tussen gebouwen te verminderen.

In de tweede fase is gezocht naar de mogelijkheden om per cluster in de buitenruimte een zogenaamde "sweet spot" te realiseren, een plek waar het relatief stil is, maar die met het oog op zon en wind ook gunstig is gelegen, zodat iemand daar aangenaam kan vertoeven en de rust kan opzoeken. Hiervoor is het belangrijk dat de piekniveaus van passerende vliegtuigen zoveel mogelijk omlaag worden gebracht, maar in elk geval onder de grenswaarde van 65 dB (A) uitkomen. Een nadere studie van het ontwerp heeft uitgewezen dat zulke sweet spots in elk cluster kunnen worden gerealiseerd. De landschapsinrichting, en de plaatsing van geluid-producerend programma (zoals cafes, terrassen, ontmoetingsplekken), is vervolgens afgestemd op de plekken van de sweet spots. De aanbevelingen daartoe zijn vertaald in het stedenbouwkundig plan, het inrichtingsplan en/of in het beeldkwaliteitplan.

De geluidstresstest en het advies omtrent sweet spots zijn bijgevoegd in Bijlage 26

3.4.5 Luchtkwaliteit

Vanuit het beleidskader LIB speelt de situatie voor wat betreft luchtkwaliteit geen rol. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in een zorgvuldige belangenafweging van de beoogde ontwikkeling natuurlijk ook het aspect luchtkwaliteit te worden betrokken. Luchtverontreiniging kan leiden tot luchtwegaandoeningen, zoals acute infecties van neus en keel, longontsteking en bronchitis en astma en COPD (chronische obstructieve longaandoeningen).

Een mogelijk verband tussen luchtwegaandoeningen en Schiphol is onderzocht in het kader van het onderzoeksprogramma Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (GES) van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). In het GES-onderzoek is specifiek gekeken naar luchtwegaandoeningen bij kinderen. De globale conclusie was dat er geen relatie kan worden aangetoond met Schiphol. Dit bleek ook uit later GES-onderzoek op basis van een vragenlijstenonderzoek en apotheek- en ziekenhuisregistraties. Een onderzoek van de GGD in 2009 wees uit dat vliegverkeer en een luchthaven in vergelijking met andere bronnen slechts 3% bijdragen aan de luchtverontreiniging. De bijdrage van verbrandingsemissies en op- en overslag van kerosine aan de koolwaterstofconcentraties in de directe omgeving bedraagt gemiddeld ca. 1-2%, waarbij de hoogste concentratie wordt gemeten bij Badhoevedorp (2-5%). Door de beperkte bijdrage van Schiphol aan de luchtverontreiniging is het noodzakelijk

om daar ook andere vervuilende bronnen bij te betrekken, zoals wegverkeer en industrie en leefstijlfactoren.

De laatste jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor de gezondheidseffecten van ultrafijnstof. Over de effecten van uitstoot van (ultra)fijnstof door vliegtuigen op de gezondheid van omwonenden is nog maar weinig bekend. In maart 2016 heeft het RIVM een verkennend onderzoek naar de effecten van ultrafijnstof afgerond. In dit onderzoek werden de sterftestatistieken geanalyseerd en de mogelijkheden voor vervolgonderzoek geïnventariseerd. Er werden in dit verkennende onderzoek geen duidelijke aanwijzingen gevonden dat de sterfterisico's in de omgeving van Schiphol afwijken ten opzichte van die in andere regio's in Nederland. Volgens het RIVM zijn er echter aanwijzingen dat ultrafijnstofdeeltjes van vliegtuigmotoren gezondheidseffecten veroorzaken. De staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de aanbevelingen voor nader onderzoek overgenomen en het RIVM opdracht gegeven voor vervolgonderzoek (Kamerbrief d.d. 20 april 2016, 20175, nr.238). Het vervolgonderzoek zal een aantal jaren in beslag nemen. De eindresultaten worden over 4 à 5 jaar verwacht (RIVM, Onderzoeksprogramma gezondheidsrisico's ultrafijnstof rond Schiphol, 15 mei 2017). Onlangs op donderdag 27 juni 2019 zijn de resultaten van het deelonderzoek naar de acute gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan concentraties van ultrafijnstof bekend gemaakt. In deze module wordt geconcludeerd dat er inderdaad gezondheidseffecten zijn, maar dat deze niet anders lijken dan we al weten van ultrafijnstof van andere bronnen. Bij tijdelijke blootstelling aan ultrafijnstof zijn kortdurende verminderingen van de longfunctie gemeten, zowel bij kinderen als volwassenen. Gemiddeld genomen zijn de veranderingen klein en hoeven ze niet tot gezondheidsklachten te leiden.

Vanwege de overwegend zuidwestelijke windrichting bevinden Uilenstede en Kronenburg zich in het gebied waar concentraties van (ultra)fijnstof te verwachten zijn. Lange termijn effecten op de gezondheid vanwege ultrafijnstof van vliegtuigen worden niet verwacht vanwege de relatief korte duur van het woonverblijf op de campus. Studenten behoren voorts niet tot de kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Wel is het zaak (toekomstige) bewoners te informeren over de mogelijkheid dat de klachten van personen die al een luchtwegaandoening hebben of daar gevoelig voor zijn, mogelijk worden verergerd. Of deze personen op andere locaties beter af zijn is voor een groot deel overigens ook afhankelijk van de mate van luchtverontreiniging door het wegverkeer op die locaties.

3.4.6 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de gezondheidsaspecten die met de gedeeltelijke transformatie naar studentenhuysvesting zijn genoemd, toegelicht. Voor wat betreft de gezondheidseffecten die kunnen optreden als gevolg van blootstelling van geluid, is in de eerste plaats relevant dat zowel de berekende als de gemeten geluidbelasting laat zien dat deze in grote delen van het gebied lager is dan op grond van de ligging in zone 4 van het LIB zou mogen worden verwacht en tevens dat een eventuele verdere groei van Schiphol niet zal leiden tot een verslechtering van de akoestische situatie in de toekomst. Dit blijkt uit de concept MER Schiphol die op 28 november 2018 is gepubliceerd. Gelet op de inzet van de minister op gecontroleerde groei onder voorwaarde van hinderreductie voor de toekomstige ontwikkeling van Schiphol lijkt een verslechtering van de akoestische situatie in het plangebied ten opzichte van de situatie zoals die nu is, niet aannemelijk.

Vanuit het perspectief van gezondheid is tevens van belang dat de Buitenveldertbaan, na de Oostbaan, de minst preferente baan is. De baan is 's nachts in beginsel gesloten en overdag wordt er niet structureel gevlogen. Er zijn dus ook rustperiodes. Naast vliegtuiggeluid is er in het plangebied nauwelijks hinder van andere geluidbronnen,

zodat het er voor een hoogstedelijk gebied ook relatief stil kan zijn. Jongvolwassenen, dus ook studenten, ervaren gemiddeld minder hinder dan de gemiddelde bevolking met een hogere leeftijd. De specifieke levensfase waarin studenten verkeren speelt hierbij een rol, evenals het feit dat het woonverblijf een tijdelijk karakter heeft. Om diezelfde redenen en op basis van op de campus Uilenstede uitgevoerde hinderbelevingsonderzoek worden door de gemeente Amsterdam aan deze doelgroepenwoningen ten aanzien van de bescherming tegen wegverkeerslawaaï minder hoge eisen gesteld dan aan andere woningen.

De GGD Amsterdam adviseert positief over de voorgenomen gedeeltelijke transformatie tot studentenhuisvesting, mits de tijdelijkheid van het verblijf geborgd wordt en er voldoende aandacht is voor geluidwerende maatregelen. In dat kader is geconstateerd dat het feit dat de studentenhuisvesting is voorzien op het deel van Kronenburg waar de oorspronkelijke bebouwing reeds is gesloopt of zeer waarschijnlijk gesloopt zal worden, voldoende kansen biedt om zowel op stedenbouwkundig als op gebouwniveau rekening te houden met het vliegtuiggeluid.

Hoewel luchtkwaliteit strikt genomen geen onderdeel is van het beleidskader LIB, heeft de gemeente in het belang van een zorgvuldige afweging ook dit aspect meegenomen in de afweging.

Ook voor luchtkwaliteit en de blootstelling aan uitstoot van ultrafijnstof, geldt dat juist door het tijdelijke karakter van het woonverblijf, de kans op de ontwikkeling van langetermijn gezondheidsklachten verwaarloosbaar is. Wel is er een risico voor verergering van klachten van toekomstige bewoners die reeds luchtwegaandoeningen hebben.

Vanuit het perspectief van de volksgezondheid bestaan er geen bezwaren tegen de gedeeltelijke transformatie van Kronenburg naar studentenhuisvesting.

HOOFDSTUK 4 PLANOPZET

4.1 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.

Voor het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de in de Wet ruimtelijke ordening opgenomen standaardvorm van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). 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.

4.2 De planregels en bestemmingen

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen en de reikwijdte van dit bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bouwbeperkingen worden geregeld.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Artikelsgewijze beschrijving regels en bestemmingen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

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

Wijze van meten (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.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Bedrijf (artikel 3)

Binnen de bestemming Bedrijf zijn bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 3.1. In dit geval gaat het om verkooppunten motorbrandstoffen.

Bedrijf - Nutsvoorziening (artikel 4)

De bestaande nutsgebouwtjes zijn bestemd als 'Bedrijf-Nutsvoorziening'. Deze gronden zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van het openbaar nut, zoals transformatorgebouwen, gebouwen ten behoeve van de gasvoorziening, waterzuiveringsinstallatie, warmte- en koudeopslag en daarmee gelijk te stellen gebouwen. Daarnaast heeft het gastontvangststation gelegen aan de Beneluxbaan een veiligheidszone in het kader van de externe veiligheid. Dit is geregeld middels de dubbelbestemming 'Veiligheidszone-gastontvangststation'.

Cultuur en ontspanning (artikel 5)

De bestemming Cultuur en Ontspanning komt eenmaal voor in het plangebied en betreft de gronden van het Uilenstede - theater. De gronden zijn bestemd voor culturele en sociale voorzieningen. Tevens zijn toegestaan een horecavoorziening en verenigings- en vergaderruimten.

Gemengd -1 (artikel 6)

Een deel van Uilenstede en de voormalige Hogeschool heeft de bestemming Gemengd - 1. Binnen deze bestemming zijn woningen toegestaan. Het totaal aantal woningen binnen deze bestemming en de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2 mag niet meer bedragen dan 3423. Bedrijven tot en met categorie 2, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, detailhandel en kantoren zijn tevens toegestaan. Het totaal oppervlakte aan voorzieningen binnen deze bestemming en de bestemming Wonen- 2 niet meer bedragen dan 2500 m². Horeca tot en met categorie 2 is toegestaan daar waar dit nader aangeduid is. Als nadere eis is gesteld dat 100% van de woningen in de sociale huur dient te vallen.

Gemengd - 2 t/m 7 (artikel 7 t/m 12)

De bestemmingen Gemengd 2 t/m 7 is opgenomen voor de percelen in het transformatiegebied. Binnen de bestemmingen Gemengd-2, 4, 6, en 7 zijn studentenkamers toegestaan en binnen de bestemmingen Gemengd-2, 3, 4, en 7 zijn tevens extended stay (horeca categorie 6) voorzieningen toegestaan. Voorzieningen zoals dienstverlening en horeca categorie 1 en 2 zijn over het algemeen binnen alle gemengde bestemmingen toegestaan.

Binnen de bestemming Gemengd- 2 is naast bovenstaande functies ook een gezondheidscentrum voorzien van maximaal 500 m² bvo.

De bestemming Gemengd - 3 geldt voor een bestaand kantoorpand in het plangebied. De hoofdfunctie voor dit pand blijft kantoor, waar hoofdzakelijk extended-stay voorzieningen aan worden toegevoegd.

De bestemming Gemengd - 5 geldt voor een bestaande parkeergarage in het plangebied. Deze parkeergarage wordt getransformeerd. Binnen deze bestemming zijn kantoren, horeca en detailhandel en publieke voorzieningen toegestaan. De detailhandel en horeca moet in volume wel worden afgestemd met de bestemming Gemengd 6.

Binnen de bestemming Gemengd-6 zijn tevens zelfstandige kantoren toegestaan. Het maximum oppervlak aan kantoren binnen deze bestemming mag tezamen met de nader met 'kantoor' aangeduide bestemming Kantoor niet meer bedragen dan 38.000m² bvo.

Bij Gemengd-7 is naast eerdergenoemde functies ook 3300 m² bvo aan sportvoorzieningen waarvan ter plaatse van de aanduiding 'zwembad' tevens een zwembad mogelijk is van maximaal 1000 m² bvo.

Voor de studentenwoningen en extended-stay voorzieningen geldt dat er per bestemming (waar deze zijn toegestaan) een maximum aantal is opgenomen. Voor de overige voorzieningen is per kavel/ bouwvlak opgenomen wat aan maximum oppervlak per voorziening is toegestaan. Voor studentenwoningen geldt dat deze binnen de sociale huur dienen te vallen.

Groen (artikel 13)

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, sport- en speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, parkeervoorzieningen, kunstwerken en kunstobjecten.

Horeca (artikel 14)

Binnen de bestemming Horeca zijn horecavoorzieningen in de categorie 2 toegestaan, en hotels (categorie 5). De betreffende gebouwen zijn nader aangeduid met de toegestane categorie. Binnen de hotelvoorzieningen is ondergeschikte horeca in categorie 1 en 2 toegestaan en ondergeschikte dienstverlenende voorzieningen zoals en wasserette.

Kantoor (artikel 15)

De bestaande kantoorgebouwen danwel de planologisch nog mogelijk te realiseren kantoorgebouwen uit het voorgaande bestemmingsplan zijn per vestiging bestemd. Op elk bestemmingsvlak zijn bouwvlakken aangegeven, waar van de bebouwingsnormen, de maximale omvang van de toegestane bebouwing is weergegeven. Ondergeschikte horeca ten dienste van de bestemming is toegestaan. Daar waar op de verbeelding de nadere aanduiding 'kantoor' is opgenomen is, tezamen met de bestemming Gemengd - 6, een maximum oppervlak aan kantoren toegestaan van 38.000m² bvo. Binnen de bestemming zijn 2 wijzigingsbevoegdheden opgenomen gekoppeld aan een aanduiding. Binnen wijzigingsgebied 1 is het mogelijk om een nieuwe vestiging op te richten bestaande uit 502 extended stay kamers. Bij wijzigingsgebied 2 is het mogelijk om een hotel op te richten met een maximum van 180 kamers.

Sport - Sporthal (artikel 16)

De bestemming Sport-Sporthal is toegekend aan het sportcentrum VU in Uilenstede. Ondersteunende horeca en detailhandel aan de sportbestemming is toegestaan

Tuin (artikel 17)

Op de bijbehorende gronden van de woningen met de bestemming Tuin mag behoudens bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van ondergeschikte betekenis, geen bebouwing worden opgericht.

Verkeer (artikel 18)

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, straten en paden, parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende bruggen, viaducten, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, openbare nutsvoorzieningen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geluidwerende voorzieningen, fietsenstallingen en infrastructurele voorzieningen met het oog op het beheer van de bestemming.

Verkeer - Openbaar vervoer (artikel 19)

De bestemming Verkeer - Openbaar Vervoer is opgenomen voor de tram over de Beneluxbaan.

Verkeer - Parkeren (artikel 20)

De bestemming Verkeer - Parkeren is bedoeld voor de in het plangebied aanwezige parkeerterreinen en parkeergarages.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 21)

De gronden die bestemd zijn voor fiets- en voetpaden, (speel)pleinen, verblijfsruimten en openbare ruimten hebben de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied gekregen. Deze ruimtes zijn in principe niet toegankelijk voor autoverkeer. Terrassen zijn toegestaan daar waar het verblijfsgebied grenst aan een horecavoorziening. Gebouwde

fietsenstallingen zijn toegestaan daar waar deze nader zijn aangeduid. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - loopbrug' is een loopbrug toegestaan. Dit betreft een gesloten luchtbrug tussen twee gebouwen.

Water (artikel 22)

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding, waterlopen, waterpartijen. Met de bij voorstaande behorende: bruggen, steigers, dammen en / of duikers, openbare nutsvoorzieningen en speelvoorzieningen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voorzieningen met het oog op het beheer van de bestemming, kunstwerken en kunstobjecten.

Het is verboden de voor water bestemde gronden te gebruiken als ligplaats voor woonschepen, passagiersvaartuigen en bedrijfsschepen en ten behoeve van drijvende steigers en daarmee vergelijkbaar drijftuig.

Wonen - 1 (artikel 23)

Het totaal aantal woningen binnen deze bestemming en de bestemmingen Gemengd -1 en Wonen - 2 mag in totaal niet meer bedragen dan 3423. Als nadere eis is gesteld dat 100% van de woningen in de sociale huur dient te vallen. Kantoren op de begane grondlaag zijn toegestaan daar waar dit nader is aangeduid.

Wonen -2 (artikel 24)

Het totaal aantal woningen binnen deze bestemming en de bestemmingen Gemengd -1 en Wonen -1 mag niet meer bedragen dan 3423. Als nadere eis is gesteld dat 100% van de woningen in de sociale huur dient te vallen. Bedrijven tm categorie 2, maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, detailhandel en kantoren zijn tevens binnen de bestemming toegestaan. Het totaal oppervlakte aan voorzieningen binnen deze bestemming en de bestemming Gemengd -1 mag niet meer bedragen dan 2500 m².

Leiding - Gas (artikel 25)

Vanwege de in het plangebied aanwezige aardgastransportleiding is een dubbelbestemming voor deze leiding opgenomen. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen.

Het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb) stelt algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen. Zo is het verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende van 4 tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen.

Conform het Bevb geldt een geclausuleerd bouwverbod voor secundaire bestemmingen binnen de belemmeringstrook. Er kan alsnog toestemming verleend worden voor het bouwen als de veiligheid met betrekking tot de buisleiding niet wordt geschaad. Verder is een omgevingsvergunning verplicht gesteld voor de uitvoering van de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, die de buisleiding kunnen beschadigen.

Waarde - Archeologie 2 en 5 (artikel 26 en 27)

Voor de gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2 en 5 geldt dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn. Deze regels zijn van toepassing bij de volgende bodeningrepen:

- Waarde archeologie 2: dieper dan 0,30 meter en groter dan 100 m²

- Waarde archeologie 5: dieper dan 0,30 meter en groter dan 10000 m²

Waterstaat - Waterkering (artikel 28)

Voor de gronden binnen het plangebied waar een regionale waterkering is gelegen is de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering opgenomen. Dit ten behoeve van de bescherming van de waterkerende functie. Deze bestemming voorziet in een vrijwaringszone aan weerszijde van de waterkeringen waarvoor specifieke regels zijn opgenomen ten aanzien van het bouwen binnen deze bestemming.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 29)

Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een 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 30)

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.

Algemene afwijkingsregels (artikel 31)

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

Luchtvaartverkeerszone-LIB (artikel 32 t/m 35)

Hier wordt aangegeven waar de gronden binnen de gebiedsaanduidingen en vrijwaringszones (Luchtvaartverkeerszones LIB) voor bedoeld zijn. Binnen deze bestemmingen gelden regels ten aanzien van gevoelige bestemmingen (woningen, woonwagens, woonschepen, gebouwen met een gezondheidszorgfunctie en gebouwen met een onderwijsfunctie), maximale bouwhoogtes (toetshoogte en radarhoogte) en beperkingen ten aanzien van de vogelaantrekkende werking.

Deze algemene regels hebben, gelet op het bepaalde in de Wet luchtvaart en het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol een deels informatief karakter.

Op grond van het bij gewijzigde artikel 8.8, derde lid, van de Wet luchtvaart, bepaalt artikel 3.1, eerste lid, van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB) dat gemeenten een bestemmingsplan in overeenstemming met het LIB moeten brengen bij de eerstvolgende wijziging van het bestemmingsplan. Dat is met dit bestemmingsplan gebeurd. Verwezen zij naar de planregels en de toelichting, in het bijzonder paragraaf [5.4](#).

Met de artikelen 32.1 (algemeen), 32.2 (bouwen) en 32.4 (gebruik) in dit bestemmingsplan wordt bevestigd dat de in het bestemmingsplan opgenomen (directe) bouw- en gebruiksmogelijkheden voldoen aan de regels in het LIB (art. 2.2.1c) met betrekking tot de zone met nummer 4 (beperkingen met het oog op de geluidbelasting). De artikelen 32.3 en 32.5 stellen zeker dat als een aanvraag om omgevingsvergunning wordt ingediend voor het binnen- of buitenplans afwijken van deze bouw- en gebruiksmogelijkheden en die afwijking niet in overeenstemming is met het LIB (en dus strijdig met artikel 32.2 resp. 32.4), B en W de bevoegdheid hebben om bij omgevingsvergunning af te wijken van het LIB, mits een verklaring van geen bezwaar conform het bepaalde in artikel 8.9 lid 1 Wlv is verleend. Bij de vraag of B en W deze omgevingsvergunning verlenen maken zij een afweging van de relevante betrokken belangen.

De artikelen 33 en 34 kennen een vergelijkbare systematiek. Lid 1 bevestigt dat in het bestemmingsplan de toetshoogten voor bouwen in acht zijn genomen, als weergegeven op de bijlagen 4 en 4A bij het LIB. Lid 2 specificeert de maximale bouwhoogten, onder verwijzing naar de artikelen 2.2.2 en 2.2.2a LIB. Lid 3 geeft aan onder welke condities B en W bij omgevingsvergunning kunnen afwijken van deze hoogten. Daarbij zij overigens gewezen op het bepaalde in artikel 8.12 Wlv, omtrent het ontheffingsvereiste voor omgevingsvergunningvrije bouw- en aanlegactiviteiten.

Artikel 35 regelt activiteiten met een vogelaantrekkende werking. Deze komen in het onderhavige plangebied niet voor en zijn ook niet bestemd. Aan artikel 35.2 is dus als vanzelf voldaan. Zouden binnen het plangebied initiatieven ontplooid worden voor dergelijke activiteiten, dan stelt artikel 35.3 buiten twijfel dat B en W de bevoegdheid hebben om bij omgevingsvergunning af te wijken van het LIB (artikel 2.2.3), mits een verklaring van geen bezwaar conform het bepaalde in artikel 8.9 lid 1 Wlv is verleend. Bij de vraag of B en W deze omgevingsvergunning verlenen maken zij een afweging van de relevante betrokken belangen.

Veiligheidszone - gasstation (artikel 36)

De voor Veiligheidszone-gasstation aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico voor kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten vanwege een Gasontvangststation. Binnen het gebied van deze aanduiding mogen, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de binnen dit gebied voorkomende bestemmingen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

Overige regels (artikel 37)

Een bepaling waarin de wet- en regelgeving wordt geduid die in dit bestemmingsplan wordt genoemd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 38)

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 39)

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

HOOFDSTUK 5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

5.1.1 Financieel-economische haalbaarheid

Voor het conserverende deel van het bestemmingsplan blijkt dat er enkel kosten optreden die verband houden met het opstellen van het bestemmingsplan. Hiervoor staan dekkende fondsen uit de algemene middelen van de gemeente ter beschikking.

5.1.2 Verhaal van kosten

De gemeente is op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om bij het mogelijk maken van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, een exploitatieplan vast te stellen ten behoeve van het verhalen van de door de gemeente te maken kosten, tenzij voorafgaand aan de vaststelling van de bestemmingswijziging een overeenkomst tot stand is gekomen waarin dit kostenverhaal is verzekerd. Voor de ontwikkelingen in het gebied Kronenburg zullen anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren afgesloten worden. Deze overeenkomsten zullen zijn afgesloten voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

5.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In dit bestemmingsplan vindt een nieuwe stedelijke ontwikkeling plaats binnen de zogenaamde transformatiezone. De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied. De revitalisering van het plangebied is van substantiële omvang en is boven de grens van 500 m². Dit betekent dat op grond van artikel 3.1.6 Bro de behoefte van deze ontwikkeling onderbouwd moet worden.

Plangebied

Voor het programma in het nu voorliggend bestemmingsplan heeft Bureau Stedelijke Planning onderzoek gedaan naar de behoefte van nieuwe stedelijke functies in het plangebied (zie Bijlage 8).

Onderzoek is gedaan naar de behoefte aan studentenhuisvesting, extended stay, horeca, detailhandel, sportvoorzieningen en overige kleinschalige voorzieningen (cultureel, maatschappelijk, medisch, dienstverlening). Per functie is een regioafbakening gemaakt en is gekeken naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

Studentenhuisvesting

De huidige markt voor studentenhuisvesting laat grote tekorten zien waardoor studenten gedwongen zijn om thuis te blijven wonen of in een andere stad te gaan wonen. Het gaat om een tekort van circa 11.000 studenteneenheden. Het saldo van de grote toename van het aantal (internationale) studenten, de verwachte afname van tijdelijke studentenkamers en de geplande voorraad permanente en tijdelijke studentenkamers resulteert in de komende tien jaar in een extra behoefte van nog eens 10.775 tot 14.605 studentenkamers. De kwalitatieve behoefte aan studentenhuisvesting richt zich op zelfstandige kamers met eigen voorzieningen. Zo wenst 77% van de studenten een zelfstandige studentenkamer, terwijl slechts 55% van de studentenkamers van in Amsterdam studerende studenten een zelfstandige kamer betreft. In Kronenburg wordt goed op deze behoefte ingespeeld. Er is voldoende

kwantitatieve en kwalitatieve behoefte voor de ontwikkeling van 2500 studentenkamers op de locatie Kronenburg.

Extended stay

In de regio bestaat een behoefte aan een kleine 39.000 extended stay-eenheden. Aangezien het huidige aanbod niet toereikend is om de grote vraag aan extended stay op te vangen is er momenteel al meer dan genoeg behoefte aan de ontwikkeling van 1580 extended stay-eenheden op locatie Kronenburg. Amstelveen Kronenburg is een aantrekkelijke locatie voor de extended stay-doelgroep, mede door de goede bereikbaarheid waar voorzien kan worden in een deel van de behoefte. Gezien de sterke groei van de doelgroepen zal naar verwachting de vraag verder toenemen, Daarmee voldoet extended stay in Kronenburg aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking en is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

Horeca

Op basis van de berekeningen van de kwantitatieve marktruimte in het onderzoeksgebied kan er minimaal 7.600 m² vvo en maximaal 12.000 m² bvo horeca worden toegevoegd aan Amstelveen.

Daarnaast zorgt het toevoegen van horeca voor versterking van het multifunctionele totaalconcept van het gebied Kronenburg. De ontwikkeling sluit aan op het gemeentelijk beleid om meer ruimte te geven aan horeca en past het volledig binnen de doelstellingen van de gebiedsvisie. De doelgroepen binnen Amstelveen-Kronenburg zijn grootgebruikers van horeca, hetgeen een bovengemiddeld bestedingspotentieel oplevert. Alleen al vanuit deze extra bewoners en gebruikers die de ontwikkeling in Amstelveen-Kronenburg genereert, is er al ruimte om minstens 4.075 tot 4.345 m² bvo horeca toe te voegen. De toevoeging in dit bestemmingsplan van maximaal 2.500 m² bvo aan horeca voldoet dan ook ruimschoots aan de ladder.

Detailhandel

In Amstelveen is er tot 2025 ruimte om 13.500 tot 38.600 m² wvo detailhandel toe te voegen. Daarmee kan een ruim voorzieningenaanbod worden gerealiseerd. Vanuit het plangebied Amstelveen-Kronenburg ontstaat er de komende jaren veel vraag naar detailhandel door de groei van het inwonertal, het aantal werknemers en verblijvers. De uitbreidingsruimte voor dagelijkse detailhandel bedraagt 1.400 m² wvo (exclusief de reeds bestaande supermarkt). Voor het niet-dagelijkse segment is dit circa 1.500 m² wvo, verdeeld over de verschillende sectoren:

- Maximaal 900 m² wvo voor de branche In en Om Huis;
- Maximaal 500 m² wvo voor de branche Mode & Luxe;
- Maximaal 100 m² wvo voor de branche Vrije Tijd (exclusief de reeds bestaande Duikwinkel Sublub).

Het toevoegen van detailhandel versterkt het multifunctionele totaalconcept van het gebied. Daarbij is het voorziene detailhandel programma vooral ondersteunend aan het gehele programma en primair gericht op de bewoners en verblijvers van Kronenburg. Middels dit bestemmingsplan wordt maximaal 1.500 m² bvo aan detailhandel toegevoegd waarvan maximaal 750 m² bvo ten behoeve van een supermarkt. Hiermee voldoet het programma ruimschoots aan de ladder.

Sport

In Amstelveen betreft de uitbreidingsruimte voor sport (fitness en kleinschalige sport) 950 m² bvo, oplopend naar 1.800 m² bvo in 2030.

Gezien de focus op sport in de gebiedsvisie zou de helft tot de volledige marktruimte op Kronenburg kunnen landen, waardoor Kronenburg als dé sportlocatie in Amstelveen uit kan groeien. De uitbreidingsruimte voor zwembaden betreft één vestiging van een omvang van ongeveer 2.000 m² bvo. Voor het zwembad ligt de focus op de realisatie van een zwembad gericht op sport (banenbad), waardoor logischerwijs slechts de helft van de marktruimte moet worden toegewezen aan het gebied (1.000 m² bvo). In totaal

kan dus tot 2.800 m² sport gemotiveerd worden. Naast de voornoemde aantallen bestaat ook nog behoefte aan een multifunctionele sporthal. Sport en health is één van de belangrijkste uitgangspunten voor de positionering van Amstelveen-Kronenburg. Het toevoegen van sport en health versterkt het multifunctionele totaalconcept van het gebied. Daarnaast versterkt het de sociale binding en levendigheid in het gebied. Het voorziene programma sport & health is primair gericht op de bewoners en verblijvers van Kronenburg en de directe omgeving. Met een programma van maximaal 3.300 m² bvo aan in pandige sportvoorzieningen (oa fitness, sporthal, en zwembad) voldoet dit bestemmingsplan aan de ladder

Overige voorzieningen

In juli 2020 is door Bureau Stedelijke Planning nog een nader onderzoek gedaan naar de behoefte aan dienstverlenende voorzieningen en medische voorzieningen, dit onderzoek is eveneens opgenomen onder Bijlage 8 en hieronder vind u de conclusies.

Het draagvlak voor medische voorzieningen in het onderzoeksgebied neemt de komende jaren fors toe.

- Voor Kronenburg-Uilenstede is er vooral behoefte aan eerstelijnszorg, te weten huisartsen, tandartsen, fysiotherapeuten en apotheken. Uit de behoeftetoets blijkt dat er voor Kronenburg-Uilenstede behoefte is aan 6 tot 8 medische voorzieningen de komende tien jaar. Dit komt neer op 490 tot 760 m² bvo. Aan alle type (eerstelijns)zorg is de behoefte aannemelijk gemaakt.
- Daarnaast is er ook behoefte aan andere specialistische zorg op de campus (zoals psychologen, logopedisten en diëtisten), doch niet als zelfstandige praktijk, maar voor één of enkele dagen per week als onderdeel van het medisch cluster.
- Clustering van de verschillende zorgvoorzieningen draagt bij aan optimale zorg, waarbij zorgverleners direct kunnen ondersteunen patiënten én gemakkelijk doorverwijzen.
- Afstemming met de gevestigde zorgaanbieders op en rondom de campus is gewenst om zo het programma optimaal af te kunnen stemmen op de behoefte vanuit de doelgroepen (en bestaande zorgverleners).

Binnen het bestemmingsplan wordt maximaal 500 m² bvo aan maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt (in de vorm van een medisch centrum). Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan de ladder.

Net als voor medische voorzieningen geldt dat het draagvlak voor dienstverlening in het onderzoeksgebied fors toeneemt.

- De behoefte voor dienstverlening is bepaald voor een vijftiental dienstverlenende branches, verdeeld over de hoofdbranches Verhuur (zoals rijwiel- en gereedschapsverhuur), Ambacht (zoals reparatie, kapper, schoonheidssalon, drukwerk/copyshop) en Particuliere dienstverlening (zoals bellen/internet, fietsenstalling, stomerij/wassalon).
- Uit de behoeftetoets blijkt dat er voor Kronenburg-Uilenstede de komende tien jaar behoefte is aan 13 tot 20 dienstverlenende voorzieningen. Dit komt neer op 650 tot 2.000 m² bvo.
- Een slimme mix van dienstverlening draagt bij aan een gevarieerd voorzieningenpakket, zowel voor de campus-bewoners als gebruikers. Door exploitaties te combineren en samenwerking met onderwijsinstellingen (bijvoorbeeld door stages) aan te gaan, wordt invulling gegeven aan de roltrapfunctie van het gebied. Binnen het bestemmingsplan is in totaal 650 m² bvo aan dienstverlening mogelijk gemaakt. Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan de ladder.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan maakt binnen de bestemmingen 'Gemengd 2 t/m 7' diverse nieuwe stedelijke functies mogelijk. Deze functies zijn onderzocht in het behoeftetoetsonderzoek stedelijke functies. De ontwikkeling voldoet aan de eisen uit de Ladder voor

Duurzame Verstedelijking. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. De functies passen binnen het geldende beleid en er is voldoende behoefte aan deze functies.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.3.1 Bro-partners

In het kader van het wettelijk vooroverleg op grond van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp toegezonden aan de hieronder genoemde instanties op 6 december 2019.

De toezending is gedaan met het verzoek om binnen 6 weken te reageren en met de mededeling, dat indien niet binnen die termijn zal zijn gereageerd, wordt aangenomen, dat het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
2. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
3. N.V. Nederlandse Gasunie
4. Gemeente Amsterdam
5. Brandweer Amsterdam Amstelland
6. NMF erfgoedadvies
7. Steunpunt Monumenten & Archeologie Noord-Holland (MOOI Noord-Holland)

De reactie van Provincie, Brandweer Amsterdam-Amstelland, Gasunie en Waterschap AGV hebben aanleiding gegeven het bestemmingsplan enigszins te wijzigen.

De reactienota op de vooroverlegreacties is toegevoegd als Bijlage 25

5.3.2 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan is gedurende 6 weken terinzage gelegd. De binnengekomen zienswijzen hebben voor een deel geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Een Nota van Beantwoording zienswijzen is opgenomen als bijlage bij deze plantoelichting.

5.4 Juridische uitvoerbaarheid

Het plangebied ligt geheel binnen zone 4 en 5 van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

5.4.1 Regels LIB 4

Binnen LIB 4 gelden op grond van artikel 2.2.1c LIB bouwbeperkingen voor geluidgevoelige gebouwen.

Bestaand gebruik van geluidgevoelige gebouwen is zonder meer toegestaan op grond van onderdeel a van artikel 2.2.1c. Bestaand gebruik is omschreven in artikel 2.2.1e. Onder bestaand gebruik vallen in elk geval geluidgevoelige gebouwen die op 1 januari 2018 rechtmatig aanwezig zijn, zoals de bestaande studentenflats van Uilenstede. Onder bestaand gebruik valt ook herbouw van een gebouw dat rechtmatig aanwezig is geweest maximaal 10 jaar voorafgaand aan de datum waarop een omgevingsvergunning is aangevraagd voor de herbouw. Bij herbouw moet het gaan om een gebouw op dezelfde plaats, met gelijke schaal en aard. Het in 2013 gesloopte woonzorgcentrum van Amstelring kan onder deze bepaling tot en met 2023 als bestaand gebruik worden beschouwd.

Artikel 2.2.1c, onderdelen b tot en met d bevat de voorwaarden waaronder nieuwe woningbouwontwikkelingen binnen LIB4 zijn toegestaan. Als sprake is van bestaand stedelijk gebied als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h van het Besluit ruimtelijke ordening is het mogelijk op een kavel te verdichten, te transformeren en te herstructureren met, voor zover het de gronden binnen LIB4 betreft, steeds een maximum van 25 nieuwe woningen per bouwplan. Ook mogen geluidgevoelige gebouwen worden vervangen door nieuwe geluidgevoelige gebouwen, als het te vervangen gebouw wordt verwijderd of de functie ervan naar een niet-geluidgevoelige functie wordt omgezet. Dit laatste betekent dat salderen binnen een gebied mogelijk is. Dit wordt in de Nota van Toelichting bevestigd.

In de Nota van Toelichting wordt verder nog opgemerkt dat er geen sprake mag zijn van het faseren of opknippen van plannen op een dusdanige wijze dat daardoor het maximum van 25 woningen per bouwplan alsnog wordt overschreden.

Toets

Het plangebied is conform de definitie in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdeel h van het Besluit ruimtelijke ordening aan te merken als bestaand stedelijk gebied. Dit betekent dat de ontwikkelingsmogelijkheden als opgenomen in artikel 2.2.1c, onderdelen a tot en met d van toepassing zijn.

In het plangebied worden in totaal 2500 nieuwe woningen voorzien. Dit programma is verdeeld over diverse kavels binnen het plangebied. Daarbij is de bestaande kavelstructuur leidend. Hiermee wordt voldaan aan de voorwaarde dat er geen sprake mag zijn van een ongeoorloofde fasering of opknippen van plannen.

Het programma is opgebouwd door benutting van de mogelijkheden om:

- Op kavelniveau te verdichten met maximaal 25 woningen per bouwplan;
- De bestaande gevoelige bestemmingen (zoals een onderwijsgebouw en een woonzorgcomplex) te vervangen door een woonbestemming met gelijke aard en schaal;
- Te salderen tussen (de bouwmogelijkheden voor) verschillende kavels.

Gelet op de omvang van het gebied, de bestaande kavelstructuur en de bestaande geluidgevoelige bestemmingen, past het programma van 2500 studentenwoningen ruimschoots binnen de ontwikkelingsmogelijkheden van artikel 2.2.1c LIB.

Een overweging ten overvloede is nog dat het programma van 2500 woningen ook grotendeels gerealiseerd kan worden door te salderen tussen de (nog niet) gerealiseerde woonbestemming ter plaatse van de campus Uilenstede en de nieuwe wooncomplexen. Het aantal woningen op Uilenstede is in het vigerende bestemmingsplan gemaximeerd op 3.423, conform het aantal bestaande woningen in de telling van vóór de wijziging van het BAG in 2017. Als gevolg van de wijziging van de BAG bedraagt het feitelijke aantal woningen op Uilenstede nog slechts 1268 woningen. Een vermindering van het woningbestand met 2160 woningen.

Voor de onderbouwing dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat verwijzen wij naar [3.4](#)

5.4.2 Regels LIB 5

Vanwege LIB 5 gelden voor bestaand stedelijk gebied geen bouwbeperkingen. Wel geldt op grond van artikel 2.2.1.d, onderdeel 2 een plicht om te motiveren hoe rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Aan deze motiveringsplicht is voldaan. Hiervoor verwijzen wij naar paragraaf [7.4](#).

5.4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de bepalingen en beleidsdoelstellingen van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

5.5 Handhaving

Handhaving op het gebied van ruimtelijke ordening spitst zich toe op het gebruik van de gronden en opstellen, de maatvoering van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Handhaving kan kortweg worden omschreven als: elke handeling die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Handhaving is geen doel op zich maar draagt bij aan de realisatie van de ruimtelijke doelstellingen die met het bestemmingsplan worden beoogd en de bescherming van de verschillende belangen die worden gewaarborgd.

Een bestemmingsplan bevat daarom een handhavingsparagraaf. Hierin wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het bestemmingsplan handhaaft, dat door middel van de planregels in samenhang met de planverbeelding in het leven is geroepen.

Het niet naleven van een bestemmingsplan komt neer op het ondergraven van één van de meest waardevolle en invloedrijkste instrumenten van de gemeentelijke overheid. Daarnaast is het een inbreuk op en aantasting van de belangrijkste waarborgen die de burger en bedrijven op gemeentelijk niveau hebben. De maatschappij mag immers verwachten en eisen van de gemeentelijke overheid dat zij de regelgeving die zij in het bestemmingsplan heeft opgenomen ook zal handhaven. Het niet naleven en handhaven van het bestemmingsplan tast de geloofwaardigheid van de gemeente in het algemeen aan. Om deze redenen is het noodzakelijk het bestemmingsplan te handhaven en te blijven handhaven.

De gemeente is verplicht om uitvoerings- (vergunningverlening) en handhavingsbeleid vast te stellen in een of meer documenten, waarin gemotiveerd wordt aangegeven welke doelen wij onszelf stellen bij de uitvoering en handhaving en welke activiteiten we daarvoor zullen uitvoeren. Deze verplichting is nu al opgenomen in het Besluit omgevingsrecht en komt ook in de Omgevingswet terug.

De gemeente heeft aan deze verplichting invulling gegeven in het actuele VTH beleidsplan, waarin zowel het uitvoerings- als het handhavingsbeleid is opgenomen. Deze nota beschrijft de visie, doelstellingen, prioriteiten, uitgangspunten en strategieën op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. Het is gebaseerd op een analyse van de problemen die zich kunnen voordoen met betrekking tot de naleving van de geldende wetgeving, waaronder dit bestemmingsplan. Een andere belangrijk uitgangspunt zijn de toepasselijke algemeen verbindende voorschriften, de beleidskaders en een analyse van inzichten, technieken en werkwijzen die gebruikt kunnen worden voor de uitvoering.

Het gehele uitvoerings- en handhavingsbeleid geeft ten minste inzicht in:

- De prioriteiten bij de uitvoering van voorgenomen activiteiten.
- De methodiek die de gemeente gebruikt om te bepalen of gestelde doelen worden bereikt.
- De objectieve criteria voor het beoordelen van aanvragen voor en beslissingen over een omgevingsvergunning en het afhandelen van meldingen.
- De werkwijze bij vergunningverlening en het afhandelen van meldingen.
- De afspraken die door de gemeente met de Omgevingsdienst en met de organen die belast zijn met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt.

- De wijze waarop het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de betrokken wetten bepaalde wordt uitgeoefend om de gestelde doelen te bereiken.
- De wijze waarop bestuurlijke sancties en de termijnen die bij het geven en uitvoeren daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de aard van de geconstateerde overtredingen.
- De wijze waarop de gemeente handelt na overtredingen die zijn begaan door of in naam van de eigen gemeente of van andere organen behorende tot de overheid.

In de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's worden deze prioriteiten vertaald in daadwerkelijke activiteiten. Jaarlijks evalueren we de uitgevoerde inspanningen en toetsen we de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen. Doen we nog de juiste dingen op de juiste wijze of signaleren we ontwikkelingen die een aanpassing van het (ruimtelijke) beleid vragen? Het uitvoeringsprogramma, jaarverslag en de evaluatie worden toegestuurd aan de gemeenteraad.

HOOFDSTUK 6 BELEIDSKADER

6.1 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.

6.2 Rijksbeleid

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

6.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en AMvB Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de Amvb Ruimte. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

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

De in het Barro geregelde onderwerpen hebben geen invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied.

6.2.2 Ontwerp Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 20 juni 2019 heeft het Rijk online het Ontwerp NOVI beschikbaar gesteld. De officiële ter inzagelegging van het NOVI zal naar verwachting eind augustus starten.

De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten.

1. Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Voor het plangebied geldt de prioriteit "Sterke en gezonde steden en regio's". Binnen deze prioriteit zijn een aantal beleidskeuzes gesteld waaronder de beleidskeuze "het hanteren van een integrale verstedelijkingsstrategie". Verstedelijking vraagt zorgvuldig en gebiedsgericht maatwerk vanuit een brede benadering. In lijn met de drie afwegingsprincipes moet integrale leefomgevingskwaliteit voorop staan als basis voor de te maken keuzes. Op basis daarvan kan een afweging plaatsvinden waarbij aan alle relevante ruimtelijk-fysieke opgaven zoveel mogelijk recht wordt gedaan. Er moet daarbij voor worden gezorgd dat er flexibel en snel kan worden ingespeeld op nieuwe wensen en ontwikkelingen in de samenleving.

Vanwege de relatie met verschillende nationale belangen (waaronder die op het gebied van klimaat, milieu, duurzaamheid, leefomgevingskwaliteit, bereikbaarheid) en de rijksrol daarbij, doet ook het Rijk actief mee bij de integrale uitwerking van deze verstedelijkingsstrategie. In samenwerking met gemeenten, provincies, metropoolregio's en andere relevante stakeholders worden, bijvoorbeeld via de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's van de metropoolregio's Amsterdam (MRA), Rotterdam Den Haag (MRDH) en Utrecht (MRU), nadere keuzes over en de mogelijke gebiedsontwikkelingen gemaakt.

Zoekgebieden voor grootschalige ontwikkellocaties binnen de meest gespannen woningmarktregio's zijn:

- Metropoolregio Amsterdam (MRA): de acht regionale 'sleutelgebieden' die de MRA heeft vastgesteld, waaronder Havenstad en Almere (waarbij de locatie Kronenburg nog nadere besluitvorming vraagt)
- Metropoolregio Utrecht (MRU): Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park/Rijnsweerd, en A12-zone (breed);
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH): Den Haag CID/Binckhorst, Rotterdam Stadionpark en A16-zone, overige zone Verstedelijkingsalliantie Zuid-Holland;
- Metropoolregio Eindhoven (MRE): Spoorzone Eindhoven (waaronder Eindhoven Internationale Knoop XL, Strijp S en Strijp T);
- Stad Groningen: Suikerfabriekterrein en Eemskanaalzone.

Het plangebied valt binnen de acht regionale 'sleutelgebieden' van de MRA.

Woondeal MRA

De regio Amsterdam moet de komende zes jaar 100.000 woningen bouwen. Tot 2040 betreffen dit 230.000 woningen (huidige prognose). Deze woningen moeten structureel voldoende betaalbaar blijven. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft deze afspraken met de MRA op 5 juli 2019 ondertekend in een woondeal. De Minister en Regio spannen zich in om voldoende woningproductie te realiseren om te voldoen aan de groeiende woningbehoefte en de tekorten in alle segmenten terug te dringen. In deze woondeal zijn tevens de hiervoor genoemde acht 'sleutelgebieden', waarbinnen Kronenburg Amstelveen valt, opgenomen.

6.2.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB), die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De procedures voor een vvgb en een radaradvies gelden allebei afzonderlijk van elkaar maar kunnen ook samenvallen wanneer verschillende toetsvlakken worden doorsneden. De genoemde beperkingen betreffen:

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd en mogen bestaande geluidgevoelige gebouwen vervangen worden door een nieuw geluidgevoelig gebouw. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour gelden nu en ook onder het regime van het nieuwe LIB geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw. In het landelijk gebied is een verbod verankerd in het LIB op nieuwe woningbouwlocaties. Zie voor een nadere uitwerking van deze regelwijziging paragraaf 5.4. PM

Relevantie plangebied

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, en artikel 2.2.2.a van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogtes zijn gerelateerd aan het N.A.P. In het kader van het LIB geldt hier een toets bouwhoogte oplopend van 50 tot 65 meter. Voor de toetshoogtes radar geldt een hoogte van 42 oplopend tot 46 meter. In onderhavig bestemmingsplan worden geen bouwhoogtes toegestaan die boven de maximale hoogtes van het LIB uitkomen.

Voor het plangebied gelden tevens beperkingen ten aanzien van geluidgevoelige objecten. Het plangebied ligt binnen zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit. In paragraaf 3.4 wordt nader ingegaan op de gezondheidsaspecten (geluid) ten aanzien van wonen in relatie tot het vliegverkeer. Daarnaast ligt het plangebied binnen de 20 Ke-zone. In dit gebied (afgebakend door de voorheen geldende planologische 20 Ke zone) bestaat er een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Gelet hierop dienen gemeenten op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 LIB te motiveren de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. In paragraaf 7.4 wordt hier nader op ingegaan.

Tenslotte ligt het plangebied binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen) zijn toegestaan. Het bestemmingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

6.3 Provinciaal en regionaal beleid

6.3.1 Omgevingsvisie NH2050

De "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" is op 19 november 2018 door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld.

De Omgevingsvisie NH2050 betreft een structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en

leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

In de omgevingsvisie worden ambities genoemd op het gebied van de leefomgeving, het gebruik van de leefomgeving en de energietransitie.

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt. De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

6.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening - Omgevingsverordening

De provincie heeft, voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid, diverse juridische instrumenten tot haar beschikking waaronder een provinciale ruimtelijke verordening (PRV). Door middel van de PRV is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. In de verordening is het provinciale beleid in regels vertaald. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen binnen het gehele provinciale grondgebied (hoofdstuk 2, artikelen 5a t/m 8a) en specifiek voor het landelijke gebied van Noord-Holland waarmee een provinciaal belang mee gemoeid is (hoofdstuk 3, artikelen 13a t/m 18). Daarnaast worden er regels gesteld over thema's die betrekking hebben op de Groene Ruimte (hoofdstuk 4), de Blauwe Ruimte (hoofdstuk 5) en Energie (hoofdstuk 6).

Bestaand stedelijk gebied/Landelijk gebied

De PRV maakt onderscheid tussen bestaand stedelijk gebied (BSG) en Landelijk gebied. Tot BSG wordt gerekend het gebied als bedoeld in artikel 1.1.1 onder h. van het Besluit ruimtelijke ordening: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Het BSG/BSG wordt ook niet langer aangeduid op een illustratieve kaart bij de PRV. Het plangebied Kronenburg-Uilenstede is gelegen binnen Bestaand Stedelijk Gebied.

In beginsel worden er binnen BSG geen regels gesteld met betrekking tot verstedelijking. Enkel als het gaat om het vestigen van detailhandel op bedrijven- of kantoorlocaties (art. 5b). In ieder geval is er altijd een regionale afstemming nodig bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Regels met betrekking tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Uitgangspunt is dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen (zoals gesteld in artikel 1.1.1, onder i. Bro) zoals woningbouw, aanleg van bedrijventerrein of kantoren in overeenstemming is met regionale afspraken (artikel 5a). Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 nadere regels vastgesteld om deze regionale afspraken te concretiseren. Artikel 2 van deze regels beschrijft waaraan regionale woningbouwafspraken dienen te voldoen. Regionale woningbouwafspraken:

- betreffen de woningbouwlocaties in kwantiteit, kwaliteit en fasering per gemeente (woningbouwmonitor);
- geven op kaart de locatie buiten bestaand stedelijk gebied (BSG) aan;
- worden overeengekomen door de colleges van de gemeenten binnen de regio;
- zijn onderwerp van monitoring;
- kunnen worden bijgesteld als daar aanleiding voor is.

Uitgangspunt is dat de regionale afspraken zijn gebaseerd op het Regionaal Actie Programma Wonen (RAP).

Ten aanzien van de huisvesting van woonstarters (studenten en jong woningzoekende) is er door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een plan van aanpak opgesteld. De MRA is een economisch sterke regio, met een sterke aantrekkingskracht op jonge mensen. Het gevolg is dat veel jonge werkende en studerende mensen vanuit binnen- en buitenland zich vestigen en een leven opbouwen in de MRA. De druk op de woningmarkt in de MRA is groot, de hele regio wordt duurder. Dit leidt ertoe dat verschillende doelgroepen in de knel komen bij het vinden van passende huisvesting. Zo ook jongeren en studenten en andere woonstarters. Het wordt steeds duidelijker dat grotere delen van de woningmarkt steeds minder toegankelijk worden voor de jongere woningzoekende die aan het begin van zijn/ haar wooncarrière staat.

Er wordt vanuit het Programma Bouwen en Wonen binnen de MRA nagedacht hoe de grote woningbouwopgave en de wensen van verschillende doelgroepen gefaciliteerd kunnen worden. De MRA wil immers een diversiteit aan mensen een plek kunnen geven. Het programma Bouwen en Wonen richt zich daarbij vooral op een horizon tot 2025, zonder het belang van de korte termijn (versnellingsopgave) uit het oog te verliezen. Betaalbaarheid en toegankelijkheid van de woningmarkt zijn belangrijke voorwaarden en genoemd als speerpunt in het Programma Bouwen en Wonen 2018. Een specifieke opgave binnen het thema betaalbaarheid en toegankelijkheid is de positie van jongeren en starters op de woningmarkt.

Daarnaast is er binnen de MRA het 'Actieplan internationaal talent' opgesteld en het 'Voorstel betere spreiding internationaal talent'. Doel is om de achterstand voor internationals op de woningmarkt bij te benen, met name door Engelstalige communicatie in de woningmarkt te verbeteren en de metropool als één geheel richting de internationale doelgroep te positioneren en duidelijk te maken waarin de deelgebieden zich van elkaar onderscheiden. Ook richten de inspanningen zich op het vergroten van specifieke woonconcepten en mogelijkheden voor kort verblijf (extended stay), want met name de eerste landingsplek is een probleem.

Het plan van aanpak is tot stand gekomen na een inventarisatieronde bij de regiogemeenten over de ontwikkeling van jongeren- en studentenhuishuisvesting. Ook bij een verdere inventarisatie en het plan van aanpak zullen de regiogemeenten betrokken worden.

Regels woningbouw 20 Ke-contour

Conform artikel 5e van de PRV kan een bestemmingsplan voorzien in nieuwe woningen binnen de 20 Ke-contour uitsluitend binnen het BSG. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe woningen toestaat binnen de 20 Ke-contour, dient in de bestemmingsplantoelichting rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de

locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid dat op de locatie nieuwe woningen worden bestemd.

De locatie ligt voor een groot deel binnen de 20Ke-contour. Ter plaatse van de projectlocatie zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan hoofdzakelijk kantoren (zorg) woningen en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Dergelijke voorzieningen en gronden vallen onder BSG. De ontwikkeling is in overeenstemming met artikel 5e van de PRV voor zover de planontwikkeling is gelegen binnen het BSG. Voor de wijze waarop rekenschap worden gegeven verwijzen we naar paragraaf [3.4](#) en [7.4](#).

Regels met betrekking tot de blauwe ruimte

Indien binnen het plangebied regionale waterkeringen gelegen zijn, voorziet het bestemmingsplan in de bescherming van de waterkerende functie. In het plangebied is een waterkering gelegen. In paragraaf [7.6](#) wordt hier nader op ingegaan.

Regels met betrekking tot energie

Artikel 33 van de PRV stelt dat bestemmingsplannen voor onder andere woningbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan (inzet van) energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Daarnaast dient een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen. Paragraaf [7.10](#) van deze toelichting gaat in op de wijze waarop met het aspect energie en duurzaam bouwen is omgegaan.

Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 is op 22 oktober 2020 door Provinciale Staten vastgesteld.

In de Omgevingsverordening 2020 zijn de eerste stappen gezet om in het de geest van de Omgevingswet naar nieuwe regels te streven die zien op het 'hoe': 'hoe kom je tot een goede fysieke leefomgeving'. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Voor de provinciale regelgeving op de wettelijke taken en bevoegdheden is gekozen deze beleidsneutraal om te zetten in de omgevingsverordening. Dan gaat het over regelgeving op de terreinen milieu, luchthavens, de ontgrondingen, de kwaliteit op het terrein van de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving en de regels over leges, schadevergoeding en andere financiële aspecten in het fysieke domein. Het beleidsneutrale karakter betekent dat bestaande regelgeving op deze domeinen zonder aanpassing van de normstelling en met een gelijkwaardig beschermingsniveau is overgezet in deze integrale omgevingsverordening. Waar nodig zijn de regels wel verduidelijkt en vereenvoudigd.

6.3.3 Sleutelgebieden woningbouwopgave MRA

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) wil samen met de rijksoverheid optrekken om te voorzien in de enorme woningbouwbehoefte in de regio. De totale behoefte is 230.000 woningen tot 2040, waarvan een groot deel al moet worden gebouwd voor 2025.

De MRA is zowel nationaal als internationaal een populaire regio. De ontwikkelingen gaan snel, waardoor de regio onder druk staat. Voorbeelden hiervan zijn de sterke groei van het aantal inwoners en banen, de snel stijgende huizenprijzen en

verdringingseffecten op de woningmarkt, de groei van de economie op steeds geconcentreerdere plaatsen en de druk op de mobiliteit. De vraagstukken van de energietransitie, klimaatdoelstellingen en circulaire economie komen hier nog bij. Bij elkaar zijn deze opgaven bijzonder groot en complex.

Het platform Ruimte van de MRA heeft acht 'sleutelgebieden' benoemd om richting te geven aan de gesprekken met het Rijk. Bij de selectie van de sleutelgebieden is gekeken naar het belang van de woningbouwplannen op regionale en nationale schaal en naar de impact van de projecten op de omgeving. er moet niet alleen bijgedragen worden aan de woningbouwbehoefte, maar ook aan de versterking van de leefbaarheid, betaalbaarheid en duurzaamheid. Binnen de 8 sleutelgebieden is het gebied Kronenburg Amstelveen opgenomen.

6.4 Gemeentelijk beleid

6.4.1 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.

Bereikbaarheid

Amstelveen kent een vrij uitgebreid lokaal wegennet waarbij de wegen met een ontsluitende functie voor het verkeer goed vertegenwoordigd zijn. De hoge verkeersdruk op de Beneluxbaan zorgt voor het naderen van de kritische grens wat betreft de luchtkwaliteit voor omwonenden. Amstelveen heeft geen NS-station daarom is het van groot belang dat er hoogwaardige en toekomstvast openbaar vervoerverbindingen met de omliggende stations ontstaan. Bij nieuwbouwplannen (in principe) en bij bestaande herstructurerings en -transformatieprojecten zal ondergronds of onder gebouwen worden geparkeerd. Openbaar vervoer wordt gezien als de ruggengraat van de mobiliteitsstructuur. Er wordt gepleit voor een goede koppeling en wisselwerking tussen verkeer en ruimtelijke ontwikkeling. Amstelveen blijft zich inzetten voor een busdoorsteek naar Amsterdam aan de noordzijde van Amstelveen via de Prof. Keesomlaan. Deze doorsteek is ook opgenomen in de structuurvisie van de gemeente Amsterdam. Zo kan worden ingezet op een rechtstreekse openbaar vervoersverbinding tussen het HOV-station en NS-station Amstel.

Wonen

Amstelveen wil haar positie op de regionale woningmarkt verder versterken. Hierbij zet zij onder andere in op de volgende speerpunten:

- het vergroten van het aanbod aan woonruimte voor (internationale) studenten: studenten wonen bij voorkeur in Amsterdam, maar door de grote schaarste aan huisvestingsmogelijkheden, zoeken zij steeds vaker buiten de ring van Amsterdam. Dat betekent dat ook locaties ten zuiden van Uilenstede aantrekkelijk gaan worden.

Zeker wanneer we bedenken dat de kwaliteit en de snelheid van het openbaar vervoer waarschijnlijk zullen worden verhoogd;

- het ontwikkelen van een centrumstedelijk woonmilieu in een groene setting, met internationale allure. Amstelveen is al aantrekkelijk voor expats. Deze aantrekkelijkheid kan Amstelveen verder versterken door aantrekkelijke faciliteiten aan woongebouwen toe te voegen, zoals conciërges, schoonmaakdiensten en was- en strijkservice. Daarnaast door voorzieningen in de naaste woonomgeving als horeca en catering toe te voegen. Ook het versterken en verder uitbouwen van de infrastructuur van (internationale) onderwijsvoorzieningen is een belangrijke vestigingsfactor;

Werken

Grote kantorenvoorraad, hoge leegstand

Kronenburg is één van de belangrijkste kantoorlocaties van Amstelveen. Vanwege een fors aanbod aan nieuwe en bestaande kantoorlocaties in de Metropoolregio Amsterdam zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over kantoorontwikkeling. Nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen zijn ongewenst. De ambitie is om de leegstand van kantoren terug te dringen. De positie van de Amstelveense kantorenmarkt is sterk afhankelijk van de ligging ten opzichte van de Zuidas en Schiphol. Deze positie wil Amstelveen graag behouden. Amstelveen ambieert een sterke terugdringing van de leegstand op de kantorenmarkt. Maar omdat kantoorpanden in eigendom zijn van beleggers en investeerders heeft de gemeente weinig directe invloed op de kantorenmarkt. Amstelveen staat open voor initiatieven van marktpartijen. De primaire verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de leegstand ligt bij de eigenaren van de leegstaande panden. Voor het plangebied staat aangegeven 'versterken relatie tussen Kronenburg en Uilenstede'. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van een meer gemengd woon-werkgebied mogelijk gemaakt. Dit om de leegstand terug te dringen en de relatie tussen Uilenstede en Kronenburg te versterken.

Voorzieningen

Bij voorzieningen gaat het om alle zaken die het beleven van wonen en werken in Amstelveen aangenaam maken en het leven vergemakkelijken. Om de wijken aantrekkelijk en leefbaar te houden en de lokale economie te behouden, is het belangrijk dat een aantal winkelwijkvoorzieningen (winkelcentrum Bankras/Kostverloren) in stand blijft. Hiertoe wordt gestimuleerd dat het aanbod op een aantal plekken in de stad wordt geconcentreerd. Daarnaast kan gedacht worden aan het nog meer combineren van functies op centrale locaties in de wijken.

Energie

Het doel is dat Amstelveen door optimale energiebesparing en met zoveel mogelijk eigen duurzame energieopwekking, in 2040 deel uitmaakt van een energieneutrale regio. De Beneluxbaan is aangemerkt als bundelingsmogelijkheid infrastructuur, energietransport en ecologie. Verder zijn er mogelijkheden voor doorontwikkeling van het stadsverwarmingsnet. Voor het gebied bij Kronenburg is een zonering voor warmte-koude opslag opgenomen.

Thema's uit de structuurvisie

Versterken bestaande kwaliteiten

Amstelveen wil dat allereerst doen door haar bestaande kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Dit zijn een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Dit laatste is het grootste punt van zorg, zowel de bereikbaarheid van de stad als binnen de stad zelf. Dit vergt grote investeringen in hoofdwegen en openbaar vervoerssystemen. Voor de stedelijke ontwikkeling van Amstelveen op langere termijn is dit thema van doorslaggevend belang.

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.

6.4.2 Nota Parkeernormen Amstelveen

Voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor elke ruimtelijke ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor nieuwe ontwikkelingen wordt in de regels verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernorm Amstelveen'. Op grond van artikel 3.1.2. tweede lid Bro mogen parkeernormen worden neergelegd in een beleidsregel (Nota Parkeren). In een planregel dient dan tot uitdrukking worden gebracht dat bij de toets op het onderdeel parkeren, de beleidsregel betrokken moet worden. Dit mag een dynamische verwijzing zijn. Dat betekent dat in de planregel tot uitdrukking kan worden gebracht dat te allen tijde wordt getoetst aan de meest actuele versie van het beleid. Tussentijdse wijzigingen van het beleid zijn dus hangende de planperiode van het bestemmingsplan mogelijk. Hierdoor kan elke initiatief waarvoor een omgevingsvergunning wordt ingediend getoetst worden aan de meest actuele parkeernormen.

Bij het toepassen van de parkeernorm worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
3. De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen op basis hiervan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar paragraaf [7.2](#).

6.4.3 Ruimtelijk Ontwikkelperspectief Wonen in Amstelveen

In het door de gemeenteraad op 9 november 2016 vastgestelde 'Ruimtelijk Ontwikkelperspectief Wonen in Amstelveen', is Kronenburg formeel aangewezen als 'transformatiegebied' (verandergebied). Een onderdeel van de plannen is het toevoegen van studentenhuisvesting in het middengebied (de transformatiezone).

Amstelveen streeft naar versterking van de campus Uilenstede, door uitbreiding van studentenhuisvesting in het gebied, gecombineerd met onderwijs en voorzieningen. Studenten verblijven door onder meer campuscontracten maar beperkte tijd in het gebied, Amstelveen vindt daarom transformatie naar deze vorm van wonen vanuit gezondheidsaspecten aanvaardbaar. Dit kan gecombineerd worden met (onderwijs)voorzieningen, extended stay voor expats en faciliteiten voor (kleinschaliger) werkgelegenheid.

6.4.4 Ruimte voor groen; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008-2018

In september 2008 is het geactualiseerde Groenstructuurplan 'Ruimte voor Groen' vastgesteld. Amstelveen is naast een stad met een rijke groentraditie een stad in ontwikkeling. Juist door het bijzonder groene karakter raken veranderingen in de stad al snel de stedelijke groenstructuur.

In plan Ruimte voor Groen zijn de volgende zaken vastgelegd:

- De ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de groenstructuur;
- Het behouden en waar mogelijk versterken van het groen in Amstelveen zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit door het vaststellen van structuur en beeldbepalende delen van het Amstelveense groen;
- De bijzondere karakteristiek alsmede de functionele betekenis van de groenstructuur;
- Een heldere groenvisie op hoofdlijnen op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt;
- Concrete actiepunten die bijdragen aan het behouden en verder ontwikkelen van de groenstructuur in al haar facetten.

Het is de ambitie van Amstelveen om de hoofdgroenstructuur duurzaam in stand te houden en verder te ontwikkelen. De hoofdgroenstructuur geeft Amstelveen zijn karakteristiek groene parkachtige uitstraling en zorgt voor een bijzonder aantrekkelijke leefomgeving. Dat geldt niet alleen voor het stedelijk gebied maar ook voor het buitengebied. Licht het accent van de kwaliteit van de hoofdgroenstructuur binnen de stad op fraaie lanen en rijk beplante parkstroken, in het buitengebied bepaalt de landschappelijke opbouw in belangrijke mate de kwaliteit.

Bij de ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede is het uitgangspunt dat de bestaande water- en groenstructuur in het gebied versterkt wordt. Zie voor de inrichting van het groen en water tevens paragraaf [3.3.](#)

6.4.5 Erfgoednota Amstelveen

Op 28 september 2016 is de Erfgoednota vastgesteld door de gemeenteraad. Met de vaststelling van de Erfgoedwet per 1 juli 2016 en het vervallen van de Monumentenwet moest de gemeentelijke Erfgoedverordening geactualiseerd worden. Beleidsstukken van het Amstelveense erfgoed waren versnipperd en moeilijk vindbaar. Met de Erfgoednota is het gehele erfgoedbeleid weer actueel en overzichtelijk gebundeld.

In deze Erfgoednota beschrijft de gemeente de ambitie en de visie van de gemeente op de omgang met haar culturele erfgoed, vervolgens de historische groei en de wijkopbouw tot het aanwezige waardevolle culturele erfgoed en als laatste de middelen die we ter beschikking hebben om onze visie en ambitie waar te maken. Met cultureel erfgoed bedoelen we in deze nota het fysieke, veelal gebouwde en/of ontworpen erfgoed binnen de ruimtelijke omgeving. Dat kunnen zowel aangewezen monumenten zijn, als wel objecten, landschappen of structuren met cultuurhistorische waarde.

In paragraaf [7.7](#) staat een toelichting geschreven over de aanwezige cultuurhistorische waarden, het beleid op gebied van archeologie en de aanwezige monumenten in het plangebied.

6.4.6 Horecabeleid

In 2008 is de horecanota 2008-2012 vastgesteld door de gemeenteraad. Inmiddels wordt al enige jaren gewerkt met dit horecabeleid en zijn de uitgangspunten van het vastgestelde horecabeleid niet gewijzigd.

De doelstelling van het gemeentelijk horecabeleid is als volgt geformuleerd:

"Het horecabeleid van de gemeente Amstelveen heeft tot doel de huidige en toekomstige ontwikkelingen van de Amstelveense horecasector in beeld te brengen en op basis daarvan gemeentelijk beleid te formuleren. Dit beleid dient te resulteren in richtlijnen (en toetsingscriteria) voor de verlening van de gemeentelijke vergunningen en ontheffingen waarover de horeca-inrichtingen dienen te beschikken inclusief voorstellen tot vermindering van de administratieve lastendruk waarmee horecaondernemers te maken hebben".

In de horecanota is deze doelstelling verder uitgewerkt en uitgebouwd. Daarbij is aandacht besteed aan:

- de huidige situatie met betrekking tot de horeca in Amstelveen;
- de trends en ontwikkelingen;
- beleid ten aanzien van de horeca voor de komende jaren;
- de uitvoering en handhaving.

De gemeente Amstelveen zet steeds meer in op deregulering en vermindering van administratieve lasten ten gunste van ondernemers. Daarnaast blijken bepaalde regels in de praktijk niet voldoende duidelijk. Om die reden is de uitvoeringskader horeca 2015 vastgesteld. In dit uitvoeringskader wordt aandacht besteed aan deregulering en aan enkele vereenvoudigingen en verduidelijkingen van de uitvoeringsregels voor horeca.

De Algemene Plaatselijke Verordening (hierna: APV) stelt regels omtrent horeca-exploitatie. De APV wordt op basis van dit uitvoeringskader aangepast, waarbij het uitgangspunt is dat waar mogelijk aansluiting wordt gezocht bij de model APV van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG).

De laatste jaren is de behoefte aan ondergeschikte horeca toegenomen. Ondergeschikte horeca is horeca die ondergeschikt is aan de hoofdfunctie volgens het bestemmingsplan en de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of complementeert. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie gelet op het vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting. Dit betreft bijvoorbeeld een koffiecorner bij een bakker.

Het uitgangspunt is dat deze vorm van horeca een minimale invloed heeft op de woon- en leefsituatie in de omgeving en er geen risico is voor de openbare orde. Deze vorm van horeca wordt daarom net als in Amsterdam vrijgesteld van de exploitatievergunningplicht. In het bestemmingsplan is daarom ondergeschikte horeca binnen diverse bestemmingen toegestaan.

6.4.7 Standplaatsenbeleid 2018

In dit beleidsstuk staan de regels waarbinnen de gemeente vergunningen voor standplaatsen kan afgeven of weigeren en om, indien van toepassing, te handhaven.

Uitgangspunten standplaatsenbeleid:

- De gemeente hanteert een maximumstelsel voor standplaatsen.
- De mobiele verkoopinrichting dient elke avond te worden verwijderd en mag alleen gedurende de openingstijden van winkels zijn geopend.
- Voor huidige vergunninghouders is het oude beleid nog van toepassing (zgn. uitsterfconstructie)
- Geen uitbreiding van het aantal vaste standplaatsen

In dit beleidsstuk zijn de locaties voor standplaatsen opgenomen. In dit bestemmingsplan zijn dat:

- Uilenstede (parkeerterrein)

Uit jurisprudentie is gebleken dat ondanks het tijdelijke karakter van standplaatsen er een definitieve planologische reservering noodzakelijk is. In dit bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden. De standplaatsen staan op de openbare weg binnen de verkeersdoeleinden. Deze worden ook als zodanig toegestaan binnen deze bestemming. In de begripsbepaling is een link gelegd naar de standplaatsenbeleid en de bijbehorende bijlagen waar staat vermeld op welke locaties de standplaatsen zijn toegestaan.

6.4.8 Sportnota Amstelveen 2013-2020

De gemeente Amstelveen stimuleert haar inwoners de komende jaren meer te bewegen en sporten. Sport is goed voor de gezondheid, de sociale contacten en het vestigingsklimaat van de stad. Na een periode van investeren in binnen- en buitensportaccommodaties zal de sportnota voor de periode tot 2020 vooral ingaan op het inhoudelijk sportbeleid en het formuleren van nieuwe ambities. Aanleiding hiervoor zijn veranderingen in de beoefening en beleving van sport, nieuwe behoeften en ambities van sportverenigingen en ontwikkelingen op andere beleidsterreinen.

De sportnota heeft een beperkte ruimtelijke relevantie. Gemeentelijk sportbeleid stond lange tijd gelijk aan sportaccommodatiebeleid. Dat ligt nu anders. Sportbeleid is meer dan accommodatiebeleid. Sportbeoefening is niet langer het primaat van de sportvereniging. Daarom is het ook niet langer vanzelfsprekend dat het accommodatiebeleid uitsluitend op sportverenigingen is toegesneden. De toename van het aantal anders georganiseerde sporters stelt andere eisen aan de inrichting van zowel accommodaties als de openbare ruimte. De gemeente beoogt een voldoende kwalitatief, hoogwaardig aanbod aan binnen- en buitensportaccommodaties in stand te houden dat toegankelijk is voor alle doelgroepen en gericht is op multifunctioneel gebruik. Dit multifunctionele gebruik bevordert de zelfredzaamheid van de bedrijfsvoering van de ondernemers op de sportparken. Tot slot vindt er een doorlopende monitoring van de behoefte naar accommodaties plaats.

6.4.9 Accommodatiestrategie en toeristenbelasting

De gemeente wil grip hebben op de ontwikkeling van verblijfsaccommodaties in Amstelveen. Amstelveen zet in op selectieve, duurzame groei van accommodaties in de stad. De groei van het aantal aanbieders en aantal kamers zal slechts onder voorwaarden worden toegestaan.

Er wordt niet ingezet op maximale groei, wel op selectieve, duurzame groei. Nieuwe initiatieven worden onder voorwaarden toegestaan. Er is een kwantitatief plafond ingesteld van maximaal 500 kamers, in de komende 3 jaar (tot medio 2022, exclusief extended stay).

Belangrijk daarin is dat een nieuw initiatief, of de uitbreiding van een bestaande accommodatie, een toegevoegde waarde heeft voor Amstelveen. Om dat te kunnen toetsen zijn er de volgende uitgangspunten:

- Een verblijfsaccommodatie draagt bij aan de hoge 'quality of life' van Amstelveen, met haar grote en diverse aanbod van voorzieningen en prettige leefklimaat (rust en ruimte, maar ook stedelijk).
- Een verblijfsaccommodatie draagt bij aan de versterking van het Amstelveense vestigingsklimaat, met haar grote (internationale) zakelijke dienstverlening. Dit gaat om hotels gericht op zakelijke doelgroepen in het hogere segment.
- Amstelveen wil het gebruik van het toeristisch-recreatief aanbod in de stad door bezoekers van verblijfsaccommodaties stimuleren. De accommodatiestrategie past binnen de visie Toerisme en Recreatie.
- Initiatieven dragen bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente, zoals toekomst vaste panden, multifunctioneel ruimtegebruik en sterke (ov) bereikbaarheid.

- Leefbaarheid: een verblijfsaccommodatie past in het DNA van Amstelveen is goed ingebed in de structuur van de stad. Amstelveen wil dat zowel bewoners, bedrijven als bezoekers de stad als aantrekkelijk ervaren. Bezoekers zijn van waarde voor bewoners en bedrijven en veroorzaken zo min mogelijk overlast.
- Amstelveen geeft zelf sturing aan nieuwe verblijfsaccommodatie ontwikkelingen, met de mogelijkheid om advies in te winnen bij het MRA expertteam (dat is voortgekomen uit het MRA accommodatiebeleid).
- Amstelveen wil selectieve, duurzame groei faciliteren rekening houdend met het bestaande aanbod, niet alleen voor nieuwe initiatieven, maar ook samen met de bestaande ondernemers: die moeten ook ruimte krijgen om te innoveren en groeien.

De ruimtelijke componenten van hotelontwikkelingen zijn benoemd door verschillende kansrijke deelgebieden aan te wijzen. Ook is daarbij gekeken naar wat een deelgebied 'aankan', zoals balans met bestaande functies in het gebied. Een kaart met zoekgebieden voor nieuwe accommodatieontwikkelingen volgt hierna.

Om handhaving mogelijk te maken, is er een horecacategorie aan de APV toegevoegd, te weten Horeca 6. In categorie 6 heeft extended stay een plek gekregen, zodat kan worden gehandhaafd op een minimaal verblijf van 7 nachten. Om dit werkbaar te maken is er het voornemen om de exploitatievergunning voor beide categorieën verplicht te stellen.

Relevantie plangebied

Binnen Uilenstede-Kronenburg worden nieuwe extended stay-kamers mogelijk gemaakt met een bestemming Horeca in de categorie 6. Deze kamers, de doelgroep en de locatie sluiten aan op de vastgestelde accommodatiestrategie.

6.4.10 Woonagenda 2020-2023

Op 12 februari 2020 heeft de raad de Amstelveense woonagenda vastgesteld. In de Metropoolregio Amsterdam wordt ingezet op een bouwproductie van 230.000 woningen tot 2040 (huidige prognoses) en ruim 100.000 woningen in de periode 2018 tot 2025. Een bouwproductie met voldoende woningen in alle segmenten, met in het bijzonder voldoende betaalbare woningen voor lagere en middeninkomens, verspreid over de regio. Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. Om aan de vraag te voldoen verwachten wij de aankomende jaren ongeveer 10.000 woningen toe te voegen. De druk binnen alle segmenten is hoog. De Woonagenda 2020-2023 beschrijft de visie en beleidsmaatregelen die worden ingezet de druk op de Amstelveense woningmarkt te verlichten, zodat Amstelveen een stad voor jong tot oud blijft, van goede kwaliteit, met volop voorzieningen, ruimte, groen en veiligheid.

De volgende speerpunten staan centraal in de Woonagenda 2020-2023:

1. Amstelveense jongeren en starters meer kansen bieden op de woningmarkt

Het gaat hierbij om kleinere betaalbare woningen bouwen voor jongeren en starters, tijdelijke woningen bouwen voor spoedzoekers en jongeren, de financiële drempel verlagen om een woning te kopen en daarnaast binnen de sociale huur de lokale ruimte optimaal benutten.

2. Meer woningen voor Amstelveense ouderen en specifieke doelgroepen

Ouderen wonen langer zelfstandig. Sommige ouderen redden zich met hulp van familie en vrienden prima, maar er is ook een groep voor wie dit niet geldt. Daarnaast maakt de ambulantisering van de zorg en de invoering van de Wet verplichte ggz (Wvvggz) dat steeds meer bewoners, die nu nog bij een instelling wonen, in aanmerking komen voor zelfstandige woonruimte dan wel begeleid wonen. Het woningaanbod moet zich aan deze groepen aanpassen.

3. Een goede dienstverlening en communicatie tussen corporaties en huurders

Afspraken met corporaties en bewonersraad worden gemonitord.

4. Meer (betaalbare) koop en huur woningen voor Amstelveners met behoud van groene leefbare wijken

Wijken moeten bestaan uit een goede mix van appartementen en grondgebonden woningen. In verschillende prijsklassen, zowel huur als koop en voor verschillende doelgroepen. Zo behouden wij goed gemengde en krachtige wijken. Bij de geplande nieuwbouw van woningen is een belangrijke voorwaarde dat Amstelveen het ruimtelijke en groene karakter behoudt. Dit geldt ook bij stadsvernieuwing.

5. Meer sociale huurwoningen beschikbaar voor Amstelveners

Er zijn voldoende sociale huurwoningen in Amstelveen. Een deel van de woningen is echter niet beschikbaar voor de doelgroep. Er wordt daarom ingezet op doorstroming. Verder wordt bij nieuwbouwprojecten bepaald of voor specifieke doelgroepen sociale huurwoningen moeten worden toegevoegd.

6. Stadsvernieuwing en verduurzaming bevorderen

Meerdere akkoorden, zoals het Klimaatakkoord, de landelijke Energieagenda, het regeerakkoord Rutte III en Greendeal aardgasvrije wijken (met Amstelveen als partner), het Rijksbrede programma Nederland circulair 2050 en het collegeprogramma Amstelveen vragen om een aanpak die de woningvoorraad toekomstbestendig maakt voor de korte en lange termijn.

Relevantie plangebied

Het bestemmingsplan Uilenstede - Kronenburg is van groot belang voor de realisatie van de Woonagenda 2020-2023. Het maakt de realisatie mogelijk van (onder meer) een flink aantal studentenwoningen.

HOOFDSTUK 7 OMGEVINGSKWALITEIT

7.1 Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.)

Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

Voor de beoogde ontwikkeling van de transformatiezone van het plangebied Kronenburg-Uilenstede is vanwege de aard en omvang van het project een aanmeldnotitie m.e.r. beoordeling opgesteld. In deze notitie wordt beoordeeld of voor de voorgenomen activiteiten, vanwege mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is.

Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer en in het daarop gebaseerde Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen activiteiten, die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten, die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten). Tot slot is voor activiteiten die wel genoemd zijn in bijlage D, maar die niet voldoen aan de gestelde drempelwaarde de verplichting tot een vormvrije m.e.r.-beoordeling in het ruimtelijk plan.

M.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten zijn activiteiten waarvoor de beslissing of wel of niet de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, niet bij wet vastligt, maar door het bevoegd gezag moet worden genomen. Het bevoegd gezag moet bepalen of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/ noodzakelijk zouden maken.

M.e.r. - beoordeling Kronenburg-Uilenstede

Binnen het plangebied Kronenburg-Uilenstede wordt binnen het transformatiegebied verschillende soorten functies mogelijk gemaakt. Deze functies worden mogelijk gemaakt middels (sloop)-nieuwbouw en transformatie van bestaande kantoorgebouwen en een parkeergarage.

De ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede moet worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in categorie 11.2 van bijlage D van het Besluit m.e.r. Tevens wordt het voornemen mogelijk gemaakt met een in de vierde kolom van bijlage D genoemd plan/besluit en wordt de in de bijlage genoemde drempel van 2000 woningen overschreden (uitgaande dat studentenkamers niet gelijk zijn aan reguliere, volwaardige woningen). Er is daarom geen sprake van een directe m.e.r.-plicht. In dit geval is er de verplichting van het bevoegd gezag om zich er van te vergewissen dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Voor de ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede heeft Royal Haskoning DHV in oktober 2020 derhalve een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd (zie Bijlage 9).

Resultaten m.e.r.-beoordeling

Het plangebied kenmerkt zich door een hoge mate van stedelijkheid, waarbij het een plek aan de rand van de stad inneemt, tussen twee woonwijken, belangrijke infrastructuur en bedrijvigheid. Kronenburg-Uilenstede is een bestaand kantorenpark en studentencampus. Het gaat primair om het realiseren van nieuwe gebouwen met een andere functie dan kantoor, maar ook om het mogelijk maken van andere functies in bestaande gebouwen. In het kader van de m.e.r.-beoordeling is het van belang om de toe te voegen hoeveelheid vierkante meters te beschouwen.

In de m.e.r.-beoordeling is gekeken naar de kenmerken van de belangrijke nadelige (milieu)effecten, die de activiteit kan hebben. Per milieuthema zijn de effecten van het plan Kronenburg-Uilenstede beschreven. De effecten zijn beschreven ten opzichte van de toekomstige (autonome) situatie, zonder de ontwikkeling van het plangebied Kronenburg-Uilenstede. Gekeken is naar effecten binnen het plangebied en naar effecten die daarbuiten, in het studiegebied, optreden.

De thema's die in de m.e.r.-beoordeling beschreven zijn, zijn:

- verkeer
- bodem en water
- geluid
- luchtkwaliteit
- externe veiligheid
- luchthavenindelingbesluit
- natuur
- cultuurhistorie en archeologie

De belangrijkste te overwegen effecten:

- Verkeer - In het Verkeersonderzoek (bijlage 1) wordt berekend dat twee rotondes aan de Saskia van Uylenburgweg modelmatig in 2030 hun maximale capaciteit bereiken als gevolg van het plan. Om te voorkomen dat er overbelasting op de rotondes bij de Prof. J.H. Bavincklaan en Laan van Kronenburg ontstaat, wordt in het Verkeersonderzoek aangegeven dat de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen met 15-20% gereduceerd dient te worden. In de Gebiedsvisie Kronenburg zet de gemeente Amstelveen volop in op de transitie van automobiliteit naar fiets en ov en in combinatie met de beoogde bewonersdoelgroep (studenten en jonge kenniswerkers) en de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (de Amsteltram) en de relatieve nabijheid van belangrijke bestemmingen is de prognose dat de verkeersgeneratie lager zal zijn dan de gebruikelijke verkeersgeneratie per woning en arbeidsplaats zoals in het verkeersmodel is gebruikt. Daarom verwacht de gemeente Amstelveen dat de reductie van 15-20% van de berekende verkeerstoename gerealiseerd kan worden en de rotondes ook in 2030 over voldoende afwikkelcapaciteit beschikken. Zou in de toekomst blijken dat de verkeersgeneratie toch zodanig hoog wordt dat dit leidt tot afwikkelingsproblemen op de rotondes langs de Saskia van Uylenburgweg, dan bestaat de mogelijkheid deze rotondes te voorzien van bijvoorbeeld rotondedosering of te kiezen voor een andere inrichting van de kruisingen.
- Geluid – Uit het Akoestisch onderzoek (bijlage 2) blijkt dat bij de nieuwbouw sprake is van een goed woon- en leefklimaat, en dat er bij de bestaande woningen geen sprake is van een verhoging van de geluidbelasting tot een 'ontoelaatbaar hoog niveau'. Er wordt geadviseerd om de Saskia van Uylenburgweg bij het eerstvolgende reguliere onderhoud te voorzien van een geluid reducerend wegdektype ter hoogte van de bestaande woningen.
- Externe veiligheid - Door de aanwezigheid van verschillende risicobronnen in het plangebied en de omgeving en het toevoegen van nieuwe gevoelige bestemmingen (zoals woningen) zijn externe veiligheidsrisico's aan de orde. Ondanks dat het groepsrisico nergens toeneemt, maar de oriëntatiewaarde wel in de autonome situatie boven de 0 uitkomt, is een Verantwoording Groepsrisico (VGR) uitgevoerd. De VGR is, net als de beoordeling van de ernst van effecten in deze m.e.r.-beoordeling, een

bestuurlijke afweging waarbij voor het groepsrisico geen wettelijk maximum geldt. In principe kan verantwoord worden dat, zo nodig met diverse maatregelen, een verhoogd groepsrisico aanvaardbaar is en dat belangrijke veiligheidsrisico's zijn voorkomen. Omdat de VGR een uitgebreidere beoordeling is dan deze m.e.r.-beoordeling, wordt in deze m.e.r.-beoordeling aangenomen dat er geen sprake is van belangrijke externe veiligheidsrisico's, als het groepsrisico in de VGR aanvaardbaar wordt bevonden. In de VGR zijn diverse maatregelen beschreven, waarmee de risico's worden beperkt. De gemeente acht daarmee het groepsrisico aanvaardbaar. Wel dient de gemeente nog het advies van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland te vragen.

- **Natuur** – Binnen het plangebied komen beschermde soorten (buisard, vleermuizen, bunzing) voor, waarvoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Een eventuele ontheffing kan alleen worden verleend indien een gunstige staat van instandhouding van een soort gegarandeerd blijft, al dan niet met behulp van maatregelen. Onder die voorwaarden is aannemelijk dat een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.
- **Stikstofdepositie** – In de fase van het definitief bestemmingsplan zal het effect als gevolg van de permanente gebruiksfase en de tijdelijke aanlegfase worden berekend met de meest recente versie van AERIUS Calculator. Als er, binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden, aanzienlijke bijdragen van de stikstofdepositie als gevolg van het plan worden berekend, dan zal een ecologische beoordeling worden uitgevoerd en eventuele maatregelen worden genomen, zodat significant negatieve effecten op Natura 2000 gebieden worden voorkomen. Onder die voorwaarden is aannemelijk dat een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.
- **Archeologie** – op basis van de resultaten van het archeologisch bureauonderzoek (bijlage 14) blijkt dat archeologische resten mogelijk bedreigd worden door de werkzaamheden. Daarom wordt aanbevolen een vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van een verkennend booronderzoek (IVO-O). Aan de hand daarvan en eventueel verder vervolgonderzoek kan worden bepaald of, en zo ja, welke maatregelen genomen moeten worden om eventuele archeologische resten in de bodem veilig te stellen. Met dit vervolgonderzoek en eventuele maatregelen kan voorkomen worden dat waardevolle archeologische resten verloren gaan.

Onder voorbehoud van bovenstaande punten (positief advies Veiligheidsregio, een reductie van de verkeersgeneratie, geluidreducerend wegdektype op de Saskia van Uylenburgweg bij eerstvolgende reguliere onderhoud, maatregelen beschermde soorten/ontheffing) kan worden vastgesteld dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden door het plan Kronenburg-Uilenstede, waardoor geen verdere m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden en het opstellen van een MER niet nodig is. Ook op grond van het onderzoek naar stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden kan definitief worden bevestigd dat een MER niet nodig is.

7.2 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf wordt de bereikbaarheid / ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht.

7.2.1 Verkeer

Autoverkeer

De wijk Kronenburg/Uilenstede wordt ontsloten via twee 50 km/u ontsluitingswegen voor autoverkeer: aan de westkant door de Beneluxbaan en aan de zuidkant door de Saskia van Uylenburgweg. Via deze twee wegen is de wijk ontsloten voor autoverkeer. Via de Beneluxbaan-Oranjobaan is de A9 in 6 minuten bereikbaar. De A10 is via de Beneluxbaan-Europaboulevard in 8 minuten bereikbaar. Aan de noordkant wordt het

gebied begrenst door een wandel- en fietspad (Kalfjeslaan) en aan de oostkant door een Sportpark dat gedeeltelijk openbaar toegankelijk is, maar geen directe verbinding kent met Kronenburg.

Binnen dit raamwerk zijn een vijftal erftoegangswegen (30 km/u) te onderscheiden, namelijk Uilenstede, Laan van Kronenburg, Prof. J.H. Bavincklaan, Prof E.M. Meijerslaan en Prof. W.H. Keesomlaan. De woongebouwen van Uilenstede zijn niet rechtstreeks op de 'laan' Uilenstede ontsloten, maar liggen gegroepeerd aan meerder woonerven, aan beide zijden van de 'laan' Uilenstede (eveneens met de straatnaam Uilenstede). Deze woonerven vormen in Uilenstede de belangrijkste verbindingen voor langzaam verkeer. De bestaande verkeersstructuur in Uilenstede functioneert goed en zorgt voor een aangenaam woonklimaat met ruimte voor langzaam verkeer en met een zekere mate van openheid. Het ligt voor de hand deze structuur van erftoegangswegen en woonerven voort te zetten op de kavels die worden getransformeerd van kantoorbestemming naar studentenwoningen. Gezien de te verwachten bewonersdoelgroep (studenten) dient speciale aandacht besteed te worden aan de bereikbaarheid op pandniveau voor met name bezorgdiensten en verhuisbewegingen.

Openbaar vervoer

De wijk Kronenburg wordt momenteel ontsloten door middel van twee tramhaltes (Uilenstede en Kronenburg). Deze tramhaltes worden bedient door een tweetal tramlijnen, namelijk lijn 5 Stadshart-Westerpark (via Amsterdam Zuid en Leidseplein) en lijn 25 (Amsteltram) Uithoorn-Amsterdam Zuid. In de nacht worden beide tramhaltes bedient door nachtbus 284 (Amsterdam Centraal-Amstelveen Busstation). De loopafstanden voor het oostelijk deel van de wijk (Laan Kronenburg, Prof. W.H. Keesomlaan) tot de tramhaltes zijn vrij fors. De gebruikelijke maximale afstand van 400 meter hemelsbreed voor regulier OV wordt niet gehaald. De afstand die wordt aangehouden voor hoogwaardig OV van 800 meter wordt maar net gehaald. Met name het noordelijke deel van de Prof W.H. Keesomlaan kent grote loopafstanden (1200 meter) tot de dichtstbijzijnde tramhalte. Een langzaamverkeerverbinding tussen de W.H. Keesomlaan en de Laan van Kronenburg, met aansluiting op de woonerfstructuur door Uilenstede kan de bereikbaarheid van dit deel van de wijk aanzienlijk verbeteren.

Langzaam verkeer

Binnen de wijk Kronenburg/Uilenstede zijn er, uitgezonderd de Beneluxbaan en Saskia van Uylenburgweg, geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. Deze zijn, gezien de wegencategorisering (zone 30), ook niet noodzakelijk. Fietsverkeer deelt de rijbaan met gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers zijn er trottoirs aanwezig langs de erftoegangswegen. Binnen de woonerven delen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer allemaal dezelfde rijbaan. Bestuurders dienen hier stapvoets te rijden (15 km/u). De paden in Park Kronenburg zijn enkel voor voetgangers toegankelijk. Langs de wijk loopt aan de noordzijde een belangrijke regionale fietsroute over de Kalfjeslaan. Deze druk gebruikte fietsroute zorgt voor comfortabele fietsverbindingen met onder andere Amsterdam. Door de wijk loopt over de Laan van Kronenburg richting Kalfjeslaan een belangrijke fietsroute vanuit Bankras/Kostverloren richting Amsterdam. Ook de fietspaden langs de Beneluxlaan vormen belangrijke fietsverbindingen richting Amsterdam en de rest van Amstelveen.

Verkeersafwikkeling volgens Goudappel Coffeng bij ontwikkeling plangebied

Voor de geplande herontwikkeling rondom Kronenburg is door bureau Goudappel Coffeng onderzocht wat het effect van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt is op het omliggende wegennet.

Voor de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen is gerekend met een hoge economische groei in combinatie met met een lage verkeersgeneratie (minimum kencijfers). Uit de analyse met het gekalibreerde verkeersmodel 'NZH 2.4 trend hoog, prognosejaar 2030' blijkt dat de meeste percentuele toename van motorvoertuigen op

de Laan van Kronenburg en de oostzijde van de Uilenstede is. De percentuele toename is respectievelijk 536% en 333%. De absolute toename op deze wegen bedraagt respectievelijk 9.600 mvt/etm en 2.800 mvt/etm. Op Uilenstede zijn de intensiteiten in de huidige situatie dusdanig laag, dat deze weg de groei aan motorovertuigen op kan vangen. De Laan van Kronenburg is de enige weg in het onderzoeksgebied waar de intensiteiten hoger komen te liggen dan de geschatte capaciteit van de weg. Oorzaak hiervoor zijn de aantallen wooneenheden die zich in zone 1339 en 1341 bevinden. In de praktijk zal wellicht een deel van het verkeer richting deze zones ook via de J.H. Bavincklaan gaan i.p.v. de Laan van Kronenburg. Ook op gebiedsontsluitingswegen is de toename van verkeer relatief groot. Zo nemen de intensiteiten op de Rembrandtweg toe van 5.800 mvt/etm naar 14.200 mvt/etm. Deze toename blijft echter nog onder de geschatte capaciteit van 15.000 mvt/etm.

Met betrekking tot de verkeersafwikkeling is naar voren gekomen dat beide rotondes op de Saskia van Uylenburgweg het verkeer in de autonome situatie in 2030 het verkeer prima kunnen verwerken, maar het verkeer in de 2030 planvariant vastloopt. Het toepassen van een andere rotondevorm of een VRI is in deze omgeving niet gewenst. Daarom is onderzocht welke verkeersreductie er gerealiseerd dient te worden op beide rotondes, zodat de huidige vormgeving het verkeer op een goede manier af kan wikkelen. Op de rotonde bij de J.H. Bavincklaan is een afname van 15% tot 20% nodig, op de oostelijke rotonde (bij Laan van Kronenburg) dient een reductie van 10% tot 15% gerealiseerd te worden. De gemeente Amstelveen zet in haar beleid in op de fiets en het OV. Hiermee is te onderbouwen waarom er voor een lage verkeersgeneratie is gekozen. De verkeersafwikkeling op het kruispunt zal tijdens en na de realisatie van de ontwikkeling goed gemonitord moeten worden om de verkeersafwikkeling te kunnen borgen.

Het meest westelijke kruispunt is recent heringericht, hierbij is het doorgaand verkeer op de Beneluxbaan en de tramvoorziening weggewerkt onder het maaiveld. In de autonome situatie kan de rotonde het verkeer goed verwerken, er ontstaan geen verkeersproblemen. In de planvariant treed er op een aantal richtingen een lichte verliestijd op. De verkeersafwikkeling blijft echter redelijk tot goed: het kruispunt heeft voldoende capaciteit om het verkeersaanbod in de plansituatie op een acceptabele manier te verwerken.

Conclusie met betrekking tot verkeersreductie door gemeente Amstelveen

Goudappel Coffeng heeft in het bovengenoemd Verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de herontwikkeling van kantorengedrag Kronenburg. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de toename van de verkeersbewegingen die voortkomen uit de in de herontwikkelingsplannen opgenomen toe te voegen studentenwoningen en extended stay accommodatie over het algemeen geen problemen oplevert. Het bestaande wegennet heeft voldoende capaciteit om deze toename aan verkeer op te vangen. Dit geldt echter niet voor de twee rotondes aan de Saskia van Uylenburgweg. De rotondes bij de Prof. J.H. Bavincklaan en Laan van Kronenburg bereiken modelmatig in 2030 hun maximale afwikkelcapaciteit. Om te voorkomen dat er overbelasting van de genoemde rotondes ontstaat, wordt door Goudappel Coffeng aangegeven dat de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen met 15-20% gereduceerd dient te worden.

De gemeente Amstelveen heeft in 2019 de Mobiliteitsvisie Amstelveen vastgesteld. De Mobiliteitsvisie Amstelveen geeft inzicht in hoe we de komende jaren tot een toekomstbestendig, duurzaam en veilig bereikbaar Amstelveen komen. Met name de transitie van automobiliteit naar fiets en ov staat centraal in deze visie. De gemeente Amstelveen zet in de gebiedsvisie Kronenburg volop in op deze transitie. Kronenburg wordt herontwikkeld tot een woon-werkomgeving, waarbij de beoogde bewonersdoelgroep vrijwel volledig bestaat uit studenten en jonge kenniswerkers. De

wijk zal hier ook volledig op ingericht worden. Laag autobezit en –gebruik staan hierin centraal. Dit uit zich in een bijzonder lage parkeernorm, in combinatie met het invoeren van betaald parkeren, hetgeen ook aansluit bij het lage autobezit van de beoogde doelgroep. In deelmobiliteit zoals deelauto's en met name deelfietsen/scooters zal worden voorzien. Een pakkethub reduceert het aantal vervoersbewegingen door bezorgdiensten en de vele voorzieningen binnen het gebied zijn zelfs lopend te bereiken voor de bewoners. In combinatie met de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer (de Amsteltram) en de relatieve nabijheid van belangrijke bestemmingen (VU-campus en Zuidas liggen op 5 minuten fietsen, Amsterdam Centrum op 25 minuten fietsen) is de prognose dat de verkeersgeneratie fors lager zal zijn dan de gebruikelijke verkeersgeneratie per woning en arbeidsplaats. Ook de recente ontwikkelingen op het gebied van thuiswerken zijn nog niet meegenomen in de verkeersprognoses van Goudappel Coffeng en zullen naar verwachting bijdrage aan een reductie van verkeersbewegingen en een gelijkmatigere spreiding over de dag.

Gezien bovenstaande ontwikkelingen verwacht de gemeente Amstelveen dat de door Goudappel Coffeng voorgestelde reductie van 15-20% van de berekende verkeersstroom gerealiseerd kan worden. Zou in de toekomst blijken dat de verkeersgeneratie toch zodanig hoog wordt dat dit leidt tot afwikkelingsproblemen op de rotondes langs de Saskia van Uylenburgweg, dan bestaat de mogelijkheid deze rotondes te voorzien van bijvoorbeeld rotondedosering of te kiezen voor een andere inrichting van de kruisingen. De verwachting is echter dat de rotondes ook in 2030 over voldoende afwikkelcapaciteit beschikken.

7.2.2 Parkeren

Gereguleerd parkeren

Om de wijk leefbaar, bereikbaar en veilig te houden is een goed parkeerbeleid van belang. Uit onderzoek onder bewoners van Uilenstede is gebleken dat er in Uilenstede draagvlak is voor betaald parkeren met vergunningen. Dit zou de hoge parkeerdruk in deze wijk moeten verlichten. In 2018 was deze gemiddeld 91% (twee meetmomenten). De gemeenteraad heeft in december 2018 ingestemd met betaald parkeren. Het parkeerterrein met de snackkraam naast de Beneluxbaan blijft voorlopig vrij parkeren, om zo te voorkomen dat dit parkeerterrein onnodig leegstaat en de parkeerdruk elders toeneemt. Op verzoek van het Sportcentrum VU komt er een blauwe zone met tien parkeerplaatsen ter hoogte van het sportcentrum. Er ligt ook een voorstel om betaald parkeren in te voeren in de wijk Kostverlorenhof en dichtbij liggende delen van Randwijck. Kronenburg zal dan omringd worden door betaald parkeren met vergunningen. De verwachting is dat ook in Kronenburg het betaald parkeren met vergunningen wordt ingevoerd, en wel rond 2021-2022.

Het aantal af te nemen parkeervergunningen per belanghebbende en of een belanghebbende in aanmerking komt voor een parkeervergunning in dit gebied staat beschreven in de 'beleidsregels afgifte parkeervergunningen'. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt geen vergunning afgegeven voor parkeerplekken in openbaar gebied.

Parkeernormen auto

Nieuwe ontwikkelingen dienen te voldoen aan de Nota Parkeernormen Amstelveen. Voor studentenwoningen en hotelvoorzieningen wordt een (sterk) dalende trend geconstateerd. De huidige normen worden, gezien de locatie en de hoge concentratie aan kamers, als te hoog ervaren. De parkeergarage in het oostelijk deel van Uilenstede, gebaseerd op de huidige norm, kent overcapaciteit. Studenten bezitten slechts sporadisch een auto Volgens het CBS bedroeg het autobezit van studenten in Amsterdam in 2015 4,6%, met een dalende trend. Ook de overige studentensteden in Nederland kennen een autobezit onder studenten van 3 tot 5%. Uitgaande van het éénpersoons studentenkamers zou een norm van 0,04 parkeerplaats per kamer,

waarbij ook rekening gehouden wordt met bezoek en eventuele deelauto's, voldoende moeten zijn. Dergelijke lage normen voor studentenwoningen gelden alleen indien, bijvoorbeeld door middel van campuscontracten, gegarandeerd wordt dat de woningen uitsluitend aan studenten worden aangeboden.

Bij hotelontwikkelingen is het erg afhankelijk op welke wijze een hotel zich wil profileren. De norm voor hotelkamers zou wel minimaal moeten voldoen aan de minimale norm die het CROW hanteert voor een 1-steren hotel buiten het centrum. Derhalve is een minimale norm van 0,2 parkeerplaats per hotelkamer realistisch. De ontwikkelaar staat het uiteraard wel vrij om naar eigen inzicht een hogere norm te hanteren. Voor overige functies blijven in principe de reguliere normen gelden. Short stay en extended stay worden gezien als een vorm van hotelontwikkeling. In tegenstelling tot reguliere studentenwoningen kan bij dergelijke hotelvoorzieningen namelijk niet vooraf met zekerheid gesteld worden dat hier enkel en alleen maar studenten zullen verblijven. Ook starters, reguliere expats of tijdelijke werknemers (Zuidas!) zijn goed mogelijk. Van dergelijke doelgroepen is bekend dat het autobezit (aanzienlijk) hoger ligt dan onder studenten.

Aan deze verlaging van de parkeernormen dienen wel een aantal voorwaarden te worden gekoppeld. Om afwenteling van parkeerproblemen op huidige bewoners en omwonenden te voorkomen, dient openbaar parkeren in Kronenburg/Uilenstede gereguleerd te worden (betaald parkeren, met een vergunningensysteem voor de huidige gebruikers). Nieuwe ontwikkelingen dienen parkeren op eigen terrein te accommoderen en worden per definitie uitgesloten van de mogelijkheid tot aanvragen van parkeervergunningen in de openbare ruimte. Dit dient vastgelegd te worden in de Amstelveense parkeerverordening. Parkeren op eigen terrein dient bij voorkeur in een (ondergrondse) gebouwde voorziening gerealiseerd te worden. Kleine aantallen kunnen eventueel ook op maaiveld gerealiseerd worden. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met maaiveldplekken voor laden en lossen ten behoeve van verhuisbewegingen en bezorgdiensten. Daarnaast dient ruimte geboden te worden voor initiatieven op het gebied van nieuwe mobiliteit. Te denken valt aan (elektrische) deelauto's en deelfietsen.

Parkeernormen fiets

Ook fietsparkeren dient goed geregeld te worden. Voor studentenhuisvesting geldt een fietsparkeernorm van 1 per studentenkamer. Deze fietsparkeerplekken dienen op een gemakkelijk toegankelijke en dicht bij de entree gelegen locatie geacommodeerd te worden in, bij voorkeur overdekte, gezamenlijke stallingen. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met bezoekers fietsparkeren in de openbare ruimte. Hiervoor kan een norm van 0,1 worden aangehouden. Short stay en extended stay vallen officieel binnen de hotelbestemming en kennen daarmee geen fietsparkeernorm. In de praktijk zal echter ook door de bewoners van deze hotelkamers gebruik worden gemaakt van fietsen. Afhankelijk van het aanbod aan goed toegankelijke deelfietsen zal er sprake zijn van een hoger dan wel lager fietsgebruik, maar ook eventueel eigen bezit van een fiets dient zeker niet uitgesloten te worden. Vandaar dat voor extended stay een norm van 0,5 fietsparkeerplek per hotelkamer wordt voorgeschreven, inclusief stalling van deelfietsen en bezoekers fietsparkeren. Fietsparkeren dient op eigen terrein geacommodeerd te worden in, bij voorkeur overdekte, gezamenlijke fietsenstallingen.

Parkeerplaatsen voor mindervaliden/ gehandicapten

Ten slotte dient rekening gehouden te worden met parkeren voor mindervaliden/ gehandicapten. Reguliere bewoners hebben recht op een invalidenplek op kenteken. Dit wordt geregeld op individuele aanvraag en dienen op max 100m van de voordeur van het betreffende wooncomplex gerealiseerd te worden.

Bij alle overige functies, zoals hotels (extended stay), kantoor, winkels horeca etc. dient uitgegaan te worden van de algemene norm van gemiddeld 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats op 50 parkeerplaatsen.

7.3 Geluid

7.3.1 Beleid en regelgeving

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 wegverkeerslawaaï en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaaï 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.

Industrie algemeen

Voor de kleinere bedrijfsterreinen waarvoor zonering niet verplicht is geven de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (VROM 1998) en de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering', richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid in bestemmingsplannen moet worden omgegaan. De Handreiking geeft onder meer, ter voorkoming van geluidshinder bij geluidsgevoelige bestemmingen, streefwaarden. Voor de grote industrieterreinen, spoor- en verkeerswegen is in de Wet geluidhinder (Wgh) een wettelijk kader ontwikkeld voor geluidzonering gekoppeld aan een systeem van grenswaarden.

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.

7.3.2 Relevantie plangebied

Industrielawaai

Binnen het plangebied zijn geen gezoneerde industrieterreinen aanwezig. Het plangebied ligt ook niet binnen een geluidszone van een buiten het plangebied gelegen industrieterrein.

Spoorweglawaaï

Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van een spoorweg.

Wegverkeerslawaaï

Met betrekking tot het wegverkeerslawaaï zijn er binnen het plangebied een aantal wegen die aan weerszijde een geluidszone hebben liggen. Deze geluidszone geeft het akoestisch aandachtsgebied weer. Dit is met name rond de doorgaande wegen zoals de Beneluxbaan en de Saskia van Uylenburgweg. Wegen met een snelheidsregime van 30 km/h en woonerven zijn niet gezoneerd. Het transformatiegebied is gelegen binnen de wettelijke geluidszone van de Saskia van Uylenburgweg en binnen de niet zoneplichtige (30 km/u) wegen Uilenstede, Laan van Kronenburg en Professor W.H. Keesomlaan. Het transformatiegebied ligt buiten de geluidszone van de Beneluxbaan.

Ten aanzien van het wegverkeerslawaaï heeft Royal Haskoning DHV een akoestisch onderzoek uitgevoerd (23 september 2020, zie Bijlage 10). Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de ontwikkeling van studenteneenheden in het transformatiegebied. Daarnaast worden in het transformatiegebied extended stay voorzieningen gerealiseerd waar één week tot maximaal 6 maanden verbleven kan worden. Dit betreft geen geluidgevoelige bestemming. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de extended stay voorzieningen wel meegenomen in het onderzoek.

Het akoestisch ziet op de ontwikkeling van de vijf clusters A t/m E in het transformatiegebied. Aangezien nog niet bekend is hoe de bouwplannen definitief vormgegeven worden, is uitgegaan van de maximale bouwmogelijkheden op deze kavels.

Zoneplichtige weg Saskia van Uylenburgweg

Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat vanwege het wegverkeer op de Saskia van Uylenburgweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de zuidgevel van cluster C (Gemengd-7) (dichtstbijzijnde gevel aan de Saskia van Uylenburgweg) overschreden wordt. De maximale geluidsbelasting op deze gevel is 51 dB en blijft daarmee onder de hoogste toelaatbare waarde van 63 dB. De voorkeursgrenswaarde wordt op de overige clusters niet overschreden. Aangezien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is een onderzoek naar maatregelen van toepassing.

Het gebruik van geluidreducerend asfalt levert een reductie op van ongeveer 2 á 3 dB op. Geluidreducerende wegdekken zijn vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet haalbaar binnen een korte afstand van een kruispunt en rotonde, omdat de meeste geluidreducerende verhardingen minder bestand zijn tegen wringend verkeer. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op. Cluster C ligt dichtbij een kruispunt. Geluidreducerend asfalt wordt dan ook niet geadviseerd.

Op de Saskia van Uylenburgweg kan wel geluidreducerend asfalt worden toegepast, tot op bepaalde afstand van de rotondes. Dit zal voor de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen geen of weinig verlaging van de geluidbelasting op de gevels opleveren, maar voor de bestaande woningen zal dit wel effect hebben en de geluidbelasting terugbrengen tot een in stedelijk gebied aanvaardbaar niveau.

Geluidschermen zijn in een stedelijke situatie vaak moeilijk inpasbaar, zeker in de nabijheid van kruisingen. Om bij hoogbouw effect te hebben op de hogere verdiepingen zijn hoge schermen nodig. Bij cluster C zijn schermen niet effectief gezien de ligging van het gebouw en de hoogte.

Aangezien maatregelen niet doelmatig of wenselijk zijn, dienen voor Cluster C (zuidgevel) hogere waarden te worden vastgesteld van ten hoogste 51 dB ten gevolge van de Saskia van Uylenburgweg.

Cumulatie

De nieuwbouw ligt naast wegverkeer ook binnen de LiB4-contouren van Schiphol. Ten gevolge van het wegverkeer is de geluidbelasting op de zuidgevel van cluster C ten hoogste 58 dB. Voor wat betreft vliegverkeer is de geluidbelasting 58 dB. Cumulatief (conform cumulatie bijlage 1 van het Rmg2012) is dit (mimimaal) 64 dB.

Er zijn voor gecumuleerde geluidbelastingen geen grenswaarden in de Wet geluidhinder opgenomen. Op basis van de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting dient het bevoegd gezag een afweging te maken over de toelaatbaarheid (art. 110a,6 Wgh). In het gemeentelijke geluidbeleid van Amstelveen is vastgelegd dat de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 3 dB boven de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting mag zijn. In dit geval is dat dus 71 dB (68+3db zonder aftrek art. 110g Wgh). In dit geval wordt aan het Amstelveense beleid te aanzien van cumulatie voldaan.

Beoordeling niet zoneplichtige wegen (30 km/uur)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting van de omliggende 30 km/uur wegen beoordeeld. Bij de nieuwbouw is vanwege deze wegen de geluidsbelasting ten hoogste 56 dB incl. aftrek 110g Wgh. Dit kan als 'in stedelijk gebied toelaatbaar' worden beoordeeld. Er is geen sprake van strijdigheid met de eisen aan een goed leefklimaat.

Beoordeling geluidsbelasting op de extended stay voorzieningen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting op de extended stay-voorzieningen beoordeeld. Bij de nieuwbouw in cluster D (extended stay ontwikkeling student experience) is de hoogste geluidbelasting 54 dB. Bij cluster E is dat 49 dB. Dit kan als 'in stedelijk gebied toelaatbaar' worden beoordeeld. Er is geen sprake van strijdigheid met de eisen aan een goed leefklimaat.

Beoordeling verkeersaantrekkende werking ontwikkeling

Ten gevolge van het extra verkeer van en naar de nieuwbouw is de geluidbelasting op bestaande geluidgevoelige bestemmingen beoordeeld. Ten gevolge van het extra verkeer van en naar de nieuwbouw zijn er wegvakken waar sprake is van toenames ≥ 2 dB. Echter, langs deze wegvakken zijn geen bestaande geluidgevoelige bestemmingen gelegen of is de (toekomstige) etmaalintensiteit en daarmee het geluidniveau relatief laag. Dit kan als 'in stedelijk gebied toelaatbaar' worden beoordeeld.

Vliegtuiglawaai

Het plangebied heeft een relevante geluidsbelasting vanwege luchthaven Schiphol. Voor de afweging van de impact van het vliegverkeer op de kwaliteit van het woon- en leefmilieu van de toekomstige bewoners wordt verwezen naar paragraaf [3.4](#).

7.4 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. In het plangebied Uilenstede-Kronenburg speelt ook externe veiligheid met betrekking tot het vliegverkeer een rol.

7.4.1 Beleid en regelgeving

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.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

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.

Luchthavenindelingbesluit

Per wijziging van 1 januari 2018 van het LIB is een nieuw 'afwegingsgebied' (zone 5) toegevoegd aan bijlage 3 van het LIB. In dit gebied (afgebakend door de voorheen geldende planologische 20 Ke zone) bestaat er een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Gelet hierop dienen gemeenten op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 LIB te motiveren de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

7.4.2 Relevantie plangebied

In het kader van de ontwikkelingen die plaatsvinden in het plangebied heeft Royal Haskoning DHV een inventarisatie uitgevoerd van de risicobronnen die in het kader van

externe veiligheid relevant zijn voor het plangebied (zie Bijlage 11). Daarnaast heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) een risicoanalyse uitgevoerd van de binnen en buiten het plangebied gelegen hogedruk aardgastransportleidingen (zie Bijlage 12). Onderstaand worden de diverse risicobronnen besproken.

Inrichtingen

Het te transformeren gebied is gelegen buiten de invloedsgebieden van risicovolle inrichtingen. Onderzoek naar externe veiligheid in het kader van risicovolle inrichtingen is daarmee niet aan de orde.

LPG-tankstation

In het zuidwesten van het plangebied, aan de Beneluxbaan, is een LPG-tankstation gevestigd. De vergunde doorzet is <1000m³ LPG/jaar. Voor een LPG-tankstation is het Bevi en het Revi (Regeling externe veiligheid) van toepassing. Volgens Revi hebben zowel het LPG-vulpunt als het LPG-reservoir een invloedsgebied van 150 meter. Daarnaast dient voor LPG-tankstations getoetst te worden aan (geprojecteerde) objecten binnen effectafstanden als beschreven in de 'Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations'. Deze effectafstanden zijn gemeten vanaf het vulpunt en bedragen respectievelijk 60 en 160 meter. Binnen 160 meter mogen geen zeer kwetsbare objecten worden gerealiseerd en binnen 60 meter geen (beperkt) kwetsbare objecten. Het transformatiegebied waar ontwikkelingen plaatsvinden ligt op een afstand van circa 415 meter van het LPG-tankstation en ligt daarmee buiten het invloedsgebied en de effectafstanden.

Voor mogelijke toekomstige ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van het LPG-station is reeds het groepsrisico bepaald (deze ontwikkelingen worden niet meegenomen in dit bestemmingsplan). Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico in de huidige situatie 3 maal de oriëntatiewaarde bedraagt en in de toekomstige situatie (met ontwikkeling) 9 maal de oriëntatiewaarde.

Aangezien het invloedsgebied van het LPG-tankstation binnen het plangebied ligt en gelet op het groepsrisico in de huidige situatie, is het van belang in het kader van de verantwoording groepsrisico naar de aspecten beheersbaarheid van een incident, de zelfredzaamheid van aanwezigen in het gebied en effectmaatregelen te kijken. Zie hiervoor onder 'verantwoording groepsrisico'.

In aanvulling op de beheersbaarheid, zelfredzaamheid en de effectmaatregelen wordt hier nog nader ingegaan op aspecten die specifiek betrekking hebben op risico's bij LPG-stations. In 2016 is een Safety Deal tussen het ministerie van I&M en de LPG-branch gesloten. Deze Safety Deal heeft er voor gezorgd dat LPG-tankwagens ook in de toekomst voorzien zijn van hittewerende bekleding. Met het doorvoeren van hittewerende bekleding is het risico op het plaatsvinden van een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion) aanzienlijk lager. Indien een incident plaatsvindt is het LPG tankstation voor de hulpdiensten over de Beneluxbaan zowel vanuit het noorden als uit het zuiden bereikbaar. Het tankstation is vanaf de brandweerkazerne (2,5 kilometer) in 4 minuten te bereiken.

Inmiddels biedt het verkooppunt motorbrandstoffen niet langer LPG aan. Hierdoor is de noodzaak komen te vervallen om deze in regels en verbeelding op te nemen en positief te bestemmen.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Over de Beneluxbaan valt met name transport van LPG te verwachten vanwege de bevoorrading van het LPG-station. Het aantal transporten zal per jaar tussen de 40 en 70 liggen gelet op de doorzet van het LPG station. Er is dan geen contour voor het plaatsgebonden risico. Aangenomen wordt dat het invloedsgebied van de Beneluxbaan 355 meter bedraagt. Het te transformeren gebied ligt op een afstand van circa 440

meter van de Beneluxbaan en ligt hiermee buiten het invloedsgebied. Het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Beneluxbaan is laag. Van belang is dat er gekeken wordt naar de aspecten beheersbaarheid van een incident en de zelfredzaamheid van aanwezigen in het gebied. Daarnaast zijn er ten aanzien van de beperking van slachtoffers mogelijkheden ten aanzien van effectmaatregelen. Zie hiervoor onder 'verantwoording groepsrisico'.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Over de spoorlijnen bij Duivendrecht worden giftige stoffen vervoerd. Theoretisch valt het invloedsgebied van ongeveer 4 kilometer over het transformatiegebied. In het kader van het groepsrisico wordt geen significante bijdrage verwacht en algemeen gesteld hoeven buiten 200 meter van een transportas geen ruimtelijk relevante maatregelen meer te worden genomen. Van belang is dat de gebouwen in het transformatiegebied uitgevoerd worden volgens het Bouwbesluit, zodat ramen en deuren gesloten kunnen worden en mechanische ventilatie uitschakelbaar is. Hierdoor kan in het gebouw geschuild worden. In het plangebied zijn voldoende gebouwen aanwezig waarbinnen geschuild kan worden tegen toxische stoffen.

Hogedruk aardgastransportleidingen

Langs de Beneluxbaan ligt een hogedruk aardgasleiding (12"40 Bar W540-01). Buiten het plangebied (Kalfjeslaan gemeente Amsterdam) liggen twee hogedruk aardgasleidingen (30" 66.2 Bar A-807 en 16" 40 Bar W-534-01). Het invloedsgebied van deze leidingen ligt voor een groot deel over het te transformeren deel van het plangebied. In dit geval is er nader onderzoek gedaan naar het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Voor de leidingen W540-01 en W-534-01 geldt dat er geen plaatsgebonden risico voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar is. Voor deze leidingen geldt dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de ontwikkelingen in het plangebied.

Geconcludeerd kan worden dat alleen leiding A-807 langs een beperkt deel van de leiding een contour voor het plaatsgebonden risico $PR=10^{-6}$ heeft. Deze contour (ten noorden van de rioolwaterzuiveringsinstallatie, Machineweg Middelpolder), die geldt als wettelijke grens- en richtwaarde, valt niet over het plangebied. Voor leiding A-807 zijn in het verleden risicomitigerende maatregelen getroffen. Dit betreft een strikte begeleiding van werkzaamheden op en bij de leiding door de Gasunie, om de kans op graafschade extra te reduceren. Het vaststellen van het bestemmingsplan is niet in strijd met de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De invloedsgebieden van de leidingen A-807 en W-534-01 vallen over het transformatiegebied. Geconcludeerd kan worden dat deze leidingen relevant zijn voor het bepalen van het groepsrisico.

Het invloedsgebied van leiding W-540-01 valt niet over het transformatiegebied en is niet meegenomen in het bepalen van het groepsrisico voor dit gebied. In het kader van mogelijke toekomstige ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van deze buisleiding is reeds het groepsrisico bepaald. Deze ontwikkelingen worden niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Voor deze leiding wordt in de huidige situatie een groepsrisico gevonden van 0,141 maal de oriëntatiewaarde. In de toekomstige situatie wordt een groepsrisico gevonden van 0,508 maal de oriëntatiewaarde. Aangezien het invloedsgebied van de leiding W-540-01 binnen het plangebied ligt en gelet op het groepsrisico in de huidige situatie, is het van belang in het kader van de

verantwoording groepsrisico naar de aspecten beheersbaarheid, zelfredzaamheid en bron- en effectmaatregelen te kijken. Zie hiervoor onder 'verantwoording groepsrisico'.

In de huidige situatie wordt voor leiding A-807 een groepsrisico gevonden van 0,304 maal de oriëntatiewaarde. Voor leiding W-534-01 wordt een groepsrisico gevonden van 3.696E-004 maal (0,0003696) de oriënterende waarde voor het groepsrisico.

Uit de berekeningen blijkt dat in de toekomstige situatie het groepsrisico voor beide leidingen gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie. Het groepsrisico als gevolg van het toevoegen van de beoogde bouwvlakken wijzigt niet. Om dit te verifiëren zijn de groepsrisico's nogmaals doorgerekend, waarbij genoemde kengetallen respectievelijk eerst met een factor 2 en later met een factor 4 zijn vermenigvuldigd. Ook in deze gevallen blijft de uitkomst hetzelfde. Een analyse van de groepsrisico-curve geeft op de achtergrond minimale verschillen die in het eindresultaat dus geen zichtbaar verschil in uitkomst geven.

Geconcludeerd kan daarom worden dat het groepsrisico bepaald wordt door de bebouwing die reeds aanwezig is in de 100% letaliteitszone én dat het toevoegen van functies en bevolking in het transformatiegebied (gelegen in deze zone tussen 100 %-letaliteit en 1%-letaliteit) niet leidt tot een significante wijziging van het groepsrisico.

Op basis van deze resultaten moet het groepsrisico worden verantwoord conform artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Gelet op artikel 12 lid 3 onder b in samenhang met artikel 8 van de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) mag de verantwoording volgens artikel 12 lid 1 onder c tot en met e achterwege blijven. Concreet zal de verantwoording zich dan richten op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Verantwoording groepsrisico

Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. In sommige gevallen moet er ook een beperkte verantwoording afgelegd worden als er geen toename of overschrijding is. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen zijn afgewogen. Het is voorgeschreven het bestuur van de regionale brandweer hierbij om advies te vragen. Ten aanzien van de verantwoording groepsrisico wordt naar de volgende aspecten gekeken: bronmaatregelen, effectmaatregelen, beheersbaarheid en zelfredzaamheid.

Bronmaatregelen

De mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst, met betrekking tot de transport van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ontwikkeling en de voor- en nadelen hiervan.

De risicobepalende factor voor een ongeval met gas(leidingen) zijn voornamelijk het gevolg van (graaf)werkzaamheden door derden. In de risicomethodiek voor aardgastransportleidingen wordt hier specifiek rekening mee gehouden. Daarnaast is de bijdrage van het falen van een leiding als gevolg van corrosie in de risicomethodiek opgenomen.

Omdat de kans op een leidingbreuk voornamelijk door graafwerkzaamheden wordt bepaald, is de kans op een beschadiging afhankelijk van de diepteligging van de leiding. Of een beschadiging resulteert in een leidingbreuk hangt vervolgens weer af van de diameter, wanddikte, druk, staalsoort en kerfslagwaarde.

In het bestemmingsplan is voor de gronden waar de gasleidingen zijn gelegen (dubbelbestemming Leiding-Gas) een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Dit geldt tevens voor de gasleidingen gelegen in Amsterdam. Het bestemmingsplan staat daardoor niet toe dat er zomaar mag worden gegraven in de nabijheid van hogedruk aardgasleidingen. Daarnaast dient er bij werkzaamheden in de grond een clic-melding gedaan te worden en een Wior vergunning te worden aangevraagd. Naar aanleiding daarvan dient de grondroerder contact op te nemen met de Gasunie om te vragen om toezicht bij het graven. Dit minimaliseert de kans op een ongeval.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het gevaar van een ongeval te beperken. Met betrekking tot hoge druk aardgas zijn dat voornamelijk maatregelen die de kans op een ongeval in het plangebied verkleinen, zoals markeren en vrijhouden van de omgeving en het beschermen van de leiding en installatie van de leiding tegen beschadigingen.

Effectmaatregelen:

Effectgerichte maatregelen zijn voornamelijk bouwkundig van aard. Deze maatregelen zijn gericht op het reduceren van het aantal gewonden, als gevolg van brand of explosies. Te overwegen maatregelen zijn:

- Constructies van gebouwen zodanig uitvoeren dat zij bestand zijn tegen de effecten en gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen en voldoende mogelijkheden bieden om binnen te schuilen. Het rapport bouwkundige maatregelen (Bouwkundige maatregelen externe veiligheid; IPO 10; januari 2010) kan hierbij als handreiking gehanteerd worden.
- Onbelemmerde en beschermde vluchtroutes van de risicobronnen af realiseren.
- Mogelijkheden onderzoeken om de indeling van de gebouwen zo uit te voeren dat bescherming kan worden geboden tegen de effecten van de mogelijke scenario's.

In het plangebied zijn voldoende wegen aanwezig die het vluchten van de risicobronnen af mogelijk maakt.

Beheersbaarheid

Beheersbaarheid behelst de mogelijkheden van voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in de Wet rampen en zware ongevallen.

Voor de hulpverlening wordt gekeken naar:

- de bereikbaarheid van het gebied (vluchtmogelijkheden);
- de aanwezige bluswatervoorzieningen;
- de capaciteit om het maatgevende scenario aan te kunnen.

Bereikbaarheid

Bij de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is stilgestaan bij de ontsluiting. Het is aan te bevelen dat een plangebied via twee routes bereikbaar is voor motorvoertuigen. Eén ingang voor de hulpdiensten om het gebied te bereiken en één uitgang voor de vluchtenden om het gebied te verlaten.

Het gebied is zowel via de hoofdontsluiting aan de westzijde (Saskia van Uylenburgweg en Uilenstede) als via de zuidzijde (Eleanor Rooseveltlaan, Jeanne d'Arclaan en Frits Mullerlaan) te bereiken. Het plangebied is voor vluchtenden op deze manier ook te verlaten. Daarnaast kunnen vluchtenden het plangebied aan de noordzijde (voetgangers- fietsbrug) verlaten.

Bluswatervoorziening

Naast de algemene bluswatervoorziening in Kronenburg-Uilenstede, moeten ook de individuele gebouwen beschikken over voldoende blusvoorzieningen. Hiertoe moet overleg plaatsvinden tussen de ontwerpers en de brandweer. In het plangebied is voldoende water aanwezig voor eventuele secundaire waterwinning.

Hulpverleningscapaciteit

Het aantal mogelijke slachtoffers (gewonden) bepaalt of de brandweer en de geneeskundige hulpverlening in geval van het maatgevende scenario, de hulpvraag aankunnen. Opschaling vindt plaats wanneer dit noodzakelijk geacht wordt. De brandweer en de geneeskundige hulpverlening kunnen in de huidige situatie aan maximaal 200 – 250 slachtoffers hulp bieden in een bepaald gebied. Dit is gebaseerd op de Leidraad Maatramp en de Leidraad Operationele Prestaties.

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden.

Zelfredzaamheid

Met betrekking tot zelfredzaamheid wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van mensen en de mogelijkheden om te kunnen vluchten. De mate van zelfredzaamheid wordt bepaald aan de hand van de mate waarin mensen zelfstandig kunnen besluiten te vluchten en tevens in staat zijn te vluchten. Kinderen, ouderen en minder validen zijn voorbeelden van verminderd zelfredzame mensen. De beoogde ontwikkelingen van Kronenburg-Uilenstede betreffen geen object specifiek voor minder-zelfredzame personen. Te overwegen maatregelen in het kader van de zelfredzaamheid zijn volgens de brandweer voornamelijk in de communicatie gelegen. In dit geval kan gedacht worden aan informeren van mensen/ bewoners in het gebied over de mogelijkheden tot vluchten en schuilen. In het plangebied kunnen aanwezige personen van de risicobronnen af naar het noorden, zuiden en westen vluchten. In het plangebied zijn tevens voldoende gebouwen aanwezig om in te kunnen schuilen.

Voldoende bedrijfshulpverleners

In het plangebied dienen met name bij bedrijven, kantoren en logiesvoorzieningen voldoende bedrijfshulpverleners aanwezig te zijn met voldoende bijgehouden kennis om in het geval van een calamiteit adequaat te kunnen optreden. Gebouwen kunnen dan snel en onafhankelijk van de hulpdiensten geëvacueerd worden. Het laten opstellen van een noodplan waarin rekening is gehouden met de mogelijke risico's bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

Gebouwwitgangen haaks op de risicobron

De mogelijkheden om een pand te verlaten zijn ook van belang in het kader van zelfredzaamheid. Het heeft de voorkeur dat aanwezigen het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de risicobronnen kunnen ontluchten.

Advies brandweer Amsterdam-Amstelland

Hieronder zijn een aantal maatregelen aangegeven die de risico's voor het plangebied kunnen beperken. Deze maatregelen zijn niet limitatief, er zijn mogelijk nog andere maatregelen die toegepast kunnen worden.

- Opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen realiseren, hier kan met name invulling aan worden gegeven in het nog te ontwikkelen transitiegebied;
- Een goede ontsluiting vanuit het plangebied realiseren. In verschillende richtingen, onder andere van de risicobron aardgastransportleidingen af gericht;

- Vluchtroutes en uitgangen vanuit de nog te realiseren bouwblokken in het transitiegebied realiseren die van de risicobron aardgastransportleidingen af gericht zijn;
- Voorzieningen treffen om de ondergrondse buisleidingen te beschermen;
- Strikte regulering met betrekking tot de organisatie van (graaf)werkzaamheden nabij de ondergrondse buisleidingen;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor bewoners en aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten.

De uitvoering van gebouwen en communicatie en noodplannen zijn niet vast te leggen in het bestemmingsplan. Dit zal een plek moeten krijgen bij de uiteindelijke ontwikkeling van het gebied. De inrichting van het gebied is wel zo dat mensen weg kunnen vluchten van de risicobron in het geval van een calamiteit.

Conclusie

Er is geen strijd met landelijk beleid en wetgeving op het gebied van externe veiligheid. Wel is er ondanks alle voorzorgsmaatregelen een kleine kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hiervoor zijn diverse maatregelen benoemd en is het groepsrisico verantwoord, waardoor het groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Vliegverkeer

Regelgeving vanuit het Luchthavenindelingbesluit

Van de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid van het LIB per 1 januari 2018 is gebruik gemaakt om de afspraken uit de Nota Ruimte over het beleid voor het gebied binnen de 20 Ke-contour in regelgeving te verankeren. Hiertoe is het zogenaamde afwegingsgebied (zone 5) aan het LIB toegevoegd. Deze planologische contour is tevens benut om in de omgeving van de luchthaven een expliciete beleidsmatige aandacht voor het risico op een vliegtuigongeval te bevorderen. Binnen het afwegingsgebied moeten gemeenten voortaan in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning motiveren hoe rekening is gehouden met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze regel is neergelegd in artikel 2.2.1d, tweede lid LIB. Volgens de Nota van Toelichting gaat het hier om een integrale beleidsmatige toelichting op het omgaan met risico's en niet om een groepsrisicoberekening zoals bedoeld in besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor het afwegingsgebied is reeds de afweging gemaakt bij de vaststelling van het LIB dat hier ruimte moet worden geboden voor de verstedelijkingsopgave van deze regio. Bovendien hebben in dit gebied nooit beperkingen gegolden voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour.

De 20 ke-contour is een omvattende contour. Het afwegingsgebied omvat grotendeels ook zones 4, 3, 2 en 1 van het beperkingengebied. Binnen dit hele gebied geldt dus een motiveringsplicht aanvullend op de regels voor externe veiligheid en geluid die van toepassing zijn op grond van artikel 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c en 2.2.1d, eerste lid LIB.

Het plangebied ligt geheel binnen de 20 Ke-contour, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid op grond van de plaatsgebonden risicocontour 10-6 ruimtelijke beperkingen gelden. Deze paragraaf voorziet in de op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid gevraagde beleidsmatige aandacht voor de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Risicoprofiel

Het onderhavige bestemmingsplan is deels conserverend van aard en maakt deels nieuwe ontwikkelingen mogelijk. De bestaande woonfuncties van Uilenstede en de

kantoren en hotels gelegen in de zakelijke zones op Kronenburg worden doorbestemd. In het midden van het gebied, in de zogenaamde transformatiezone, zijn nieuwe ontwikkelingen voorzien. Op grond van dit bestemmingsplan kunnen daar maximaal 2500 studentenkamers en 1580 extended-stay eenheden worden toegevoegd en maximaal 30.000m² aan nieuwe werkfuncties en nieuwe, ondersteunende voorzieningen zoals horeca, detailhandel en sport en cultuur

Met het oog op de omvang van het programma dat op grond van dit bestemmingsplan maximaal mogelijk is, is in een vroeg stadium contact gezocht met de Veiligheidsregio. Om een zorgvuldige afweging te maken over de mogelijkheid van een vliegtuigongeval heeft de Veiligheidsregio geadviseerd een risicoprofiel op te stellen. Op basis van dit profiel kan een gemotiveerde afweging worden gemaakt over de gevolgen en de impact van een vliegtuigongeval op deze locatie. Deze werkwijze sluit goed aan op recente ontwikkelingen naar aanleiding van de aanstaande invoering van de Omgevingswet in het denken over externe veiligheid en het beheersen van risico's voor de omgeving. Daarnaast sluit deze werkwijze aan op het "Stappenplan LIB voor externe veiligheid" dat door Royal Haskoning DHV, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is opgesteld (zie Bijlage 13). Het risicodiagram is opgesteld door de Veiligheidsregio en maakt integraal onderdeel uit van de toelichting op dit bestemmingsplan. Het risicoprofiel is bijgevoegd als Bijlage 14. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van het risicodiagram.

Rampscenario

Als eerste stap om tot een afweging te komen is een rampscenario uitgewerkt aan de hand van relevante casuïstiek: in dit geval de Bijlmerramp van 4 oktober 1992, het ongeluk met Turkish Airlines op 25 februari 2009. Op basis van het inzicht dat we door deze voorbeelden hebben over de gevolgen van een vliegtuigongeluk, is – voor het meest gangbare type vliegtuig dat in de huidige operatie van Schiphol wordt gebruikt – een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de gevolgen, indien een vliegtuig zou neerstorten op het plangebied.

Op basis van de casuïstiek is het aannemelijk dat als zich in dit gebied een vliegtuigongeval zou voordoen het betreffende vliegtuig één van de hoge bouwmassa's zal raken en dat dit gebouw gedeeltelijk vernield zal worden. De passagiers en bemanning zullen allemaal omkomen en ter plaatse van het geraakte gebouw zullen er 250 slachtoffers op grond zijn, waarvan 50 overlijden. De bereikbaarheid van de wijk zal zijn ontwricht en de mobiliteit beperkt.

Er is ook beoordeeld of de nabijgelegen aardgasleiding en het tankstation die zich even verderop in de omgeving bevinden mogelijk de ramp zouden kunnen verergeren, maar deze zijn op een te grote afstand gelegen om een ketenreactie in gang te zetten. In het gebied zelf zijn geen andere risicobronnen.

Impactbepaling van een ongeluk

Nu bekend is wat de gevolgen van een vliegtuigongeval zullen zijn, kan ook een beeld worden verkregen van de impact van die gevolgen. Hierbij wordt vanuit verschillende perspectieven zo goed mogelijk beoordeeld hoe ernstig de gevolgen van het ongeval zijn. Zo wordt gekeken naar de territoriale, lichamelijke, economische, ecologische, sociaal-politieke en culturele gevolgen van het ongeval. Voor elk van deze belangen worden volgens de gangbare werkwijze de gevolgen in op de schaal van beperkt tot catastrofaal ingeschat. Als al deze gevolgen in beeld zijn gebracht wordt daar een getalswaarde aan gegeven. Dit leidt uiteindelijk tot een eindscore, waarbij de maximale score 1 is en de minimale score 0. De score voor een vliegtuigongeval in het plangebied is 0,202469. Daarmee wordt de ramp beoordeeld als zeer ernstig. De bandbreedte voor een ernstige ramp is een eindscore tussen 0,037 en 0,11. Met een score van 0,33 of hoger is sprake van een catastrofale ramp.

Omdat de ontwikkelingen plaatsvinden in bestaand stedelijk gebied is ten behoeve van een beter inzicht van de gevolgen van de nieuwe ontwikkeling vanuit het perspectief van externe veiligheid en groepsrisico ook een risicodiagram gemaakt voor de situatie dat de bestaande planologische mogelijkheden om het gebied in te vullen met kantoren volledig zijn benut. Beide profielen leiden tot dezelfde eindscore. Er zijn dus vanwege de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen geen gevolgen voor het aantal slachtoffers op de grond. Hierbij moet tevens worden bedacht dat vanuit het perspectief van externe veiligheid op deze locatie het transformeren van werkfuncties naar woonfuncties positief is, omdat daarmee de aanwezigheid van personen in het gebied meer verspreid is over het etmaal.

Waarschijnlijkheidsbepaling van een ongeluk

De eindscore moet in samenhang worden gezien met de kans dat het ongeval zich ook daadwerkelijk zal voordoen. We moeten dus een uitspraak doen over de waarschijnlijkheid dat een vliegtuig precies op deze locatie zal neerstorten. Naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat in april 2018 verscheen over veiligheid op en om Schiphol heeft de NLR een integrale veiligheidsanalyse uitgevoerd. Hierin wordt tevens ingegaan op de ongevalskans. In de analyse is vastgesteld dat in 9 van de in totaal 36 ongevals categorieën een beperkte groei van het jaarlijkse aantal vliegbewegingen op Schiphol een negatieve invloed kan hebben op de ongevalskans per vliegbeweging. Daarnaast is vastgesteld dat er voor ieder van deze ongevals categorieën concrete beheersmaatregelen genomen zijn of genomen kunnen worden die naar verwachting de negatieve effecten van verkeersgroei op de ongevalskans per vliegbeweging wegnemen. De autonome verbetering van de veiligheid van het vliegverkeer heeft - naast de specifieke beheersmaatregelen van de Schiphol-actoren - eveneens invloed op de veiligheid op Schiphol. Deze autonome ontwikkeling reduceert naar verwachting de ongevalskans per vliegbeweging op Schiphol met gemiddeld ongeveer 3 procent per jaar. De combinatie van in deze studie geïdentificeerde Schiphol-specifieke beheersmaatregelen en autonome verbeteringen van de veiligheid maken beperkte verkeersgroei binnen het huidige operationele concept van Schiphol mogelijk, zonder dat de kans op een ongeval per jaar toeneemt.

Ook in het rapport van TO70 (mei 2018) naar externe veiligheid wordt op de ongevalskans ingegaan. De bronveiligheid wordt bepaald door een groot aantal factoren, zoals het ontwerp, de infrastructuur en de procedures van luchtverkeersleiding, het vliegtuig, de luchthaven en de vliegtuigmaatschappij. De ongevalskans per vliegtuigbewegingen neemt mondiaal bezien af. De afgelopen 20 jaar is de veiligheid in de luchtvaart wereldwijd ieder jaar met gemiddeld 4 procent gestegen. Die wereldwijde autonome verbeteringen zijn niet een-op-een te vertalen naar de autonome veiligheidsverbetering op Schiphol. Omdat er op Schiphol zich maar heel weinig ongevallen voordoen, is op basis van alleen Schiphol-specifieke statistieken niet vast te stellen hoe groot de autonome veiligheidsverbetering op Schiphol is. Uit het rapport van TO70 kan geconcludeerd worden dat de vernieuwing van de vloot en het in algemene zin veiliger worden van de luchtvaart, positief hebben uitgewerkt voor de veiligheid van de omgeving. Ondanks dat het aantal vliegtuigbewegingen is toegenomen van circa 207.000 in 1990 naar bijna 500.000 bewegingen in 2017, is de veiligheid voor omwonenden per saldo ruim verbeterd ten opzichte van 1990. Uit beide rapporten blijkt dat het vliegen steeds veiliger wordt en dat de kans op een ongeval in de omgeving van Schiphol zeer gering is.

De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-6} per jaar (oftewel eens per miljoen jaar). De kans

dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

Buiten het LIB 3 gebied is de kans zich in een ongevalgevolggebied (gebied met wrakstukken) van een vliegtuigongeval te bevinden, dus betrokken te raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar). De kans dat een vliegtuig neerstort exact op het plangebied is dan natuurlijk nog kleiner en feitelijk niet anders dan elders in Nederland onder vliegroutes.

Verantwoording

Gelet op de maatschappelijke en economisch-ruimtelijke belangen die met de beoogde ontwikkeling zijn gemoeid en de uitkomsten van het risicoprofiel, is er geen aanleiding om van de beoogde ontwikkeling af te zien. De vervolgvraag is welke maatregelen er eventueel mogelijk zijn om de gevolgen van een vliegtuigongeval te beperken. Om de kans op een vliegtuigongeval te beperken zijn bronmaatregelen het meest effectief. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de sector aan moet voldoen. Hierbij is de gemeente niet aan zet en zijn sector en Rijksoverheid verantwoordelijk.

Zelfredzaamheid

Als het gaat om maatregelen om zelfredzaamheid te vergroten is de conclusie dat er geen realistische maatregelen zijn te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken. Hoewel er vanuit het Bouwbesluit strenge eisen gelden in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp, zullen er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden om zichzelf in veiligheid te brengen. Voor vluchten is immers geen tijd en gewone gebouwen bieden nu eenmaal onvoldoende bescherming tegen de risico's van een daarop neerstortend vliegtuig. De eisen vanuit het Bouwbesluit dragen er vooral toe bij dat personen die zich in gebouwen in de nabijheid van de rampenlocatie bevinden zichzelf snel in veiligheid kunnen brengen. Vanuit het perspectief van zelfredzaamheid is een positieve ontwikkeling dat twee als (zeer) kwetsbaar aan te merken bestemmingen uit het gebied verdwijnen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

Communicatie

In het geval van calamiteiten worden burgers door de overheid zo snel mogelijk geïnformeerd hoe ze moeten handelen (bv. via NL-Alert). De (rijks)overheid adviseert burgers in geval van een vliegtuigongeval het volgende:

- Ga niet kijken.
- Houd afstand bij brand vanwege de hitte en de giftige rook.
- Houd afstand vanwege gevaarlijke stoffen die kunnen vrijkomen.
- Bel 112 als dat nog niet gebeurd is.

Als het gaat om de gevolgen van een vliegtuigongeval gaat de aandacht daarom vooral uit naar een adequate hulpverlening. Daarbij zijn de volgende aspecten van belang.

Toegankelijkheid

Het gebied moet goed toegankelijk zijn voor hulpverlening, zodat zij snel het getroffen gebied kunnen veiligstellen, de gevolgen kunnen beperken en gewonden kunnen helpen. Voor het onderhavige plangebied geldt dat het gebied goed ontsloten is en vanuit verschillende richtingen bereikbaar is. Het stedenbouwkundig ontwerp met als uitgangspunt dat gebouwen in het groen moeten staan, het openbaar gebied tot aan de gevel moet doorlopen en het gebied vrij moet worden van hekken en andere barrières die de doorgangbaarheid van het gebied belemmeren, zijn vanuit het perspectief van externe veiligheid positieve elementen. In geval van een calamiteit kunnen personen die zich in het rampgebied ophouden gemakkelijker weggkomen en hulpverleners

kunnen zich juist gemakkelijk toegang verschaffen. daarbij is dankzij het vele water in het gebied er voldoende bluswater om eventuele ontbrekende branden snel te bestrijden.

Voorbereiding

De Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland is voorbereid op het crisistype luchtvaartincidenten.

De Wet Veiligheidsregio's verplicht veiligheidsregio's tot het beschikken over een crisisorganisatie (artikel 16). Deze crisisorganisatie – die wordt beschreven in een crisisplan – moet voorbereid zijn op de bestrijding van branden, rampen en crises die zich volgens het door de veiligheidsregio (ook verplicht) opgestelde regionaal risicoprofiel kunnen voordoen. In het kort bestaat zo'n crisisorganisatie uit multidisciplinaire teams van politie, brandweer, geneeskundige hulpverlening en gemeenten die zich richten op bronbestrijding, redding, hulpverlening, opvang en nazorg. Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven.

Dit risicoprofiel wordt (wederom verplicht) eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden.

Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

Conclusie

In vergelijking met de huidige volledige benutte situatie draagt de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling niet bij aan een significante toename van het aantal potentiële slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk. Met de beoogde ontwikkelingen en het nieuwe bestemmingsplan verdwijnen tevens twee als (zeer) kwetsbaar aan te merken bestemmingen uit het plangebied.

Gelet op de maatschappelijke en economisch-ruimtelijke belangen die met de beoogde ontwikkeling zijn gemoeid, de uitkomsten van het risicoprofiel en de zeer geringe kans dat een ongeval met een vliegtuig plaatsvindt, is er geen reden om vanwege de mogelijkheid van een vliegtuigongeval van de beoogde ontwikkeling af te zien.

7.5 Bodem

7.5.1 Beleid en regelgeving

Het bodembeleid heeft tot doel een balans te vinden tussen bodemgebruik en bescherming van bodemfuncties. Met bescherming wordt bedoeld dat een bodemgebruik duurzaam, veilig en gezond is. Bescherming is niet alleen tegen verontreiniging gericht, maar in principe tegen elke aantasting die het gebruik benadeelt.

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico optreden, is in Amstelveen bereikt.

Het 2e spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet milieubeheer vormt hiervoor de basis. Ook het Besluit bodemkwaliteit is hier onderdeel van.

Het 3e en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfunctie (bv. wonen) alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zo nodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

In gebieden met intensief bodemgebruik is het niet altijd mogelijk om de juiste bodemkwaliteit tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten te bereiken. Het Besluit bodemkwaliteit (Bkk) biedt dan de mogelijkheid om op projectniveau af te wijken van de generieke normen, mits op gebiedsniveau de kwaliteit niet vermindert en dit beleid door lokaal bestuur wordt vastgesteld. In Amstelveen is dit gebiedspecifiek beleid opgenomen in de Nota bodembeheer regio Amstelland-Meerlanden (2013).

De 3 sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en respectievelijk omgevingsplannen.

Provinciale structuurvisie

In de geactualiseerde Structuurvisie Noord- Holland 2040 (sept. 2015) is er aandacht voor bodem onder het aspect milieukwaliteit. In de zogenaamde bodemvisie wordt via kaarten aandacht besteed aan elementen van duurzaam bodemgebruik.

Provinciale milieuverordening

De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over manier waarop het landschap is ontstaan. In de provinciale milieuverordening zijn daarnaast grondwaterbeschermingsgebieden opgenomen en geluidscontouren van bedrijfsterreinen van regionaal belang.

In het plangebied bevinden zich geen aardkundige monumenten of bijzondere aardkundige beschermingsgebieden.

7.5.2 Relevantie plangebied

Voor de ontwikkelingen in het transformatiegebied in Kronenburg is door Royal Haskoning DHV een quick scan bodem uitgevoerd (zie Bijlage 15). De quick scan betreft het gehele plangebied en niet alleen het transformatiegebied.

In de quick scan is gekeken waar in het plangebied ondergrondse tank zijn gelegen, zijn de potentiële bodembedreigende activiteiten in het plangebied beoordeeld en is er gekeken naar de algemene bodemkwaliteit.

De (voormalige) ondergrondse tanks, die buiten het transformatiegebied gelegen zijn, hebben de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief beïnvloed.

Voor wat betreft de potentiële bodembedreigende activiteiten betreft dit met name ophogingen of dempingen die hebben plaatsgevonden in het plangebied. Ten aanzien van diverse bedrijfsactiviteiten die in het plangebied plaatsvinden/ hebben plaatsgevonden kan geconcludeerd worden dat deze activiteiten de bodemkwaliteit niet negatief hebben beïnvloed. De bodem bij het benzine servicestation aan de Beneluxbaan is in 1996 gesaneerd. Er zijn nu hooguit licht verhoogde gehalten en vluchtige aromaten, minerale olie en MTBE in de grond en/ of het grondwater aanwezig. De licht verhoogde gehalten hebben geen invloed op de bodemkwaliteit in het

plangebied. Ook voor de potentiële bodembedreigende activiteiten geldt dat deze de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief beïnvloed.

De algemene bodemkwaliteit in het plangebied wordt gekenmerkt door licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie in de grond en/of het grondwater. In de ondergrond komen slibhoudende bodemlagen voor die lokaal sterk verontreinigd kunnen zijn met zware metalen. Voor de gebieden waar sprake is van conservering (geen of beperkt grondverzet in de toplaag) heeft dit geen invloed. In het transformatiegebied waar nieuwbouw wordt gerealiseerd, kan dit mogelijk tot aanvullende maatregelen leiden, zijnde (beperkte) sanering.

Op basis van de beschikbare gegevens is er een grote kans dat de bodemkwaliteit in het plangebied geschikt voor het huidige en toekomstige gebruik, zijnde wonen, kantoren en voorzieningen. Lokaal kunnen afwijkingen aanwezig zijn ten opzichte van de algemene bodemkwaliteit. Daarnaast kunnen nieuwe verontreinigingen ontstaan, indien onzorgvuldige sloop van de huidige bebouwing en/of grondverzet plaatsvindt. Op basis van deze verwachting kan de haalbaarheid van het bestemmingsplan worden getoetst.

7.6 Water

7.6.1 Beleid en regelgeving

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.

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water leidt, samen met de dochterrichtlijn Grondwater tot een verbetering en bescherming van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in de lidstaten. De Kaderrichtlijn voorziet in drie planperiodes. Momenteel is de 2e planperiode, de uitvoering van de 2e generatie stroomgebiedsbeheerplannen door alle lidstaten ter hand genomen. In 2022 start de 3e en laatste planperiode die in 2027 afloopt. De Europese Kaderrichtlijn heeft gevolgen voor de gemeente op het gebied van riolering, hemelwaterverwerking, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid. Er worden in 2022 opnieuw voor de 3e en laatste planperiode, ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang.

Nationaal Waterplan

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP2) is het rijksbeleid voor de landelijke en regionale wateren vastgelegd. Het Nationaal Waterplan wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken. In het plan zijn de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende

aspecten van het nationale ruimtelijke beleid beschreven. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KMS).

Met dit NWP2 zet het Rijk een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van onze watersystemen, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij streeft het Rijk naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in dit Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het Nationaal Waterplan is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Ne-42 bestemmingsplan Herziening Landgoederen en Groene Gebieden verantwoordelijk voor het hoofdwatersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast. Rijkswaterstaat (RWS) neemt in het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren (Bprw) de condities en maatregelen op voor het operationeel beheer om deze strategische doelen te bereiken. Het NWP is kaderstellend voor het Bprw. Het kabinet vraagt andere overheden het NWP te vertalen in hun beleidsplannen.

Bestuursakkoord Water

Het bestuursakkoord Water volgt op het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat hernieuwde afspraken over bestuur, financiën en richtinggevende kaders voor onder andere water. De maatregelen uit het Bestuursakkoord Water zijn gericht op:

- heldere verantwoordelijkheden, minder bestuurlijke drukte;
- beheersbaar programma voor de waterkeringen;
- doelmatig beheer van de waterketen,
- werkzaamheden slim combineren;
- het waterschapsbestuur.

De doelstellingen van het 'oude' Nationaal Bestuursakkoord blijven van kracht.

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) is een landelijk, gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk. Het versnelt en intensificeert de aanpak van 4 thema's: wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen. Het plan is landelijk gepresenteerd op Prinsjesdag 2017. Het DPRA legt de gemeenten direct op om in 2020 over vastgesteld beleid per gemeente te beschikken over de 4 thema's. In 2050 dienen alle Nederlandse gemeenten "klimaatrobuust" te zijn, d.w.z. alle maatregelen moeten dan zijn uitgevoerd.

Het Deltaplan is het leidende plan voor gemeenten voor het opstellen en uitvoeren van klimaatadaptieve inrichting. De voornemens van dit plan worden in nauwe afstemming met waterschappen en andere overheden en met particuliere partijen en inwoners, door de gemeenten ten uitvoer gebracht. In Amstelveen gebeurt dat met een Plan van Aanpak klimaatadaptatie 2019-2020.

Watervisie 2021 provincie Noord-Holland

De Provinciale Watervisie is van kracht sinds 23 december 2015 en geldt tot 2021. Het plan geeft duidelijkheid over de strategische waterdoelen tot 2040 en de acties tot 2021. De volgende doelen worden nagestreefd:

- waarborgen van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's;
- zorgen voor schoon en voldoende drinkwater;
- kader stellen voor regionale waterkeringen;
- beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit;
- waterrobuust inrichten bevorderen;
- bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater;
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater.

Een belangrijk middel voor het realiseren van deze waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wro.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het waterschap van Amstel, Gooi en Vecht.

Waterbeheerplan 2016-2021 (WBP)

AGV is de beheerder van de regionale wateren in een gebied van 700 km², grofweg tussen Amsterdam en Utrecht. Het waterschap is een overheidsorganisatie, die zorgt voor veiligheid achter de dijken en voor voldoende en schoon oppervlaktewater. Elke zes jaar maakt het waterschap een waterbeheerplan, tegelijkertijd met (en afgestemd op) het Nationale Waterplan van het Rijk en de provinciale waterplannen. In dit Waterbeheerplan beschrijft het waterschap wensbeelden per thema voor 2030, en daaruit afgeleid doelen voor de planperiode 2016-2021 en een aanpak op hoofdlijnen.

Uitgangspunten WBP

- samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- een klimaatbestendig en waterrobuust gebied;
- steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte;
- een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
- water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
- gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
- gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen;
- vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;
- afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
- behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Beleidsregels Keur 2019

De Keur van Amstel, Gooi en Vecht is op 1 november 2019 vastgesteld. De Keur is, net als die van Rijnland, een verordening met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor:

- Waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden),
- Watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken),
- Andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. Er kan een ontheffing worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als AGV daarin toestemt, dan wordt dat geregeld in een Watervergunning op grond van de Keur. De Keur is daarmee een

belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. De Keur is te vinden op de website: www.agv.nl.

Nadere regels AGV

Ten aanzien van Kronenburg heeft AGV recentelijk specifieke randvoorwaarden beschreven: het gebied van Uilenstede heeft relatief wat meer open water dan gemiddeld in Amstelveen. Het percentage oppervlakte water in/ rondom Uilenstede is circa 11% (5,2 ha. oppervlaktewater (vijvers en ander "dood" water niet meegerekend) en 48 ha gebied). Bij ontwikkelingen in Amstelveen als geheel is het wenselijk om extra water te graven. Vooral in de gebieden waar open water beperkt is kan lokale berging effectief zijn. Rondom Uilenstede is relatief wat meer open water. Dit gebied zal deels al dienen als bergingsgebied voor Amstelveen. Maar Uilenstede ligt aan de noordrand van het dorp en wat meer afgelegen in het afvoergebied. Overtollig water uit Amstelveen moet Uilenstede dan eerst bereiken. Extra openwaterberging graven zal daarom rondom Uilenstede wat minder effectief zijn.

Voorstel AGV:

- Dempingen en nieuwe (toenemende) verhardingen compenseren (geen achteruitgang van het watersysteem).
- In Kronenburg vooral inzetten op lokale klimaatadaptieve maatregelen om water vast te houden en het gemaal minder te belasten. Snelle afstroming wordt dan voorkomen zodat het gemaal de rest van de polder meer afvoercapaciteit kan inzetten.
- Aanleg natuurvriendelijke oevers ter verbetering van de waterkwaliteit.

Verbreed gemeentelijk rioleringsplan 2015-2020 Amstelveen & Aalsmeer

De gemeente is verplicht om op grond van de Wet Milieubeheer over een verbreed gemeentelijk rioleringsplan te beschikken. De gemeente stelt zich tot doel om tot een doelmatige invulling te komen van de drie zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater.

De belangrijkste wettelijke verplichtingen en bevoegdheden van gemeenten op het gebied van de afvalwaterketen en de grondwaterzorgplicht kunnen als volgt worden samengevat:

- Dit plan vormt het kader voor de invulling van de zorgplichten op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater;
- de gemeente heeft de bevoegdheid voor het heffen van een belasting ter bekostiging van de genoemde zorgplichten;
- de gemeente heeft de mogelijkheid om bij verordening regels te stellen met betrekking tot het lozen van afvloeiend hemelwater en grondwater;
- bestuursorganen (in het bijzonder gemeenten en waterschappen) moeten bij opstellen en uitvoeren van beleid met betrekking tot afvalwater rekening houden met een in de wet vastgestelde voorkeursvolgorde.

Er worden 5 hoofddoelen onderscheiden, die ten grondslag liggen aan de rioleringszorg:

1. duurzame bescherming volksgezondheid:

- de aanleg en het beheer van voorzieningen voor de inzameling en het transport van afval- en hemelwater bewerkstelligen dat verontreinigd water uit de directe leefomgeving wordt verwijderd;

2. voorkomen van wateroverlast:

- A. ten gevolge van hemelwater. De riolering zorgt, daar waar nodig, voor de afwatering van de bebouwde omgeving en voorkomt overlast door naast het afvalwater van huishoudens en bedrijven, daar waar nodig, ook het hemelwater van pleinen, daken, wegen en dergelijke in te zamelen en af te voeren;

- B. ten gevolge van grondwater. Grondwater vormt geen structurele belemmering voor de bestemming van een gebied. Grondwaterstanden in de openbare ruimte vormen geen belemmering voor particuliere percelen;
3. duurzame bescherming van natuur en milieu:
 - door de aanleg van riolering of individuele afvalwatersystemen wordt de directe ongezuiverde lozing van water op bodem of oppervlaktewater voorkomen;
 - het overstortwater vormt geen belemmering voor de gestelde ambities voor het oppervlaktewater;
 4. voorkomen van hinder door:
 - geur;
 - geluid;
 - werkzaamheden;
 5. toekomstgerichte (afval)waterketen en grondwatersysteem:
 - klimaatadaptatie;
 - afkoppelen;
 - nieuwe sanitatie

Leidraad Inrichting Openbare Ruimte

In Amstelveen is de LIOR door het College van B&W in maart 2018 vastgesteld. In de LIOR is een standaardniveau beschreven voor de AA gemeenten voor de inrichting en voorzieningen in de openbare ruimte. Het standaardniveau is gebaseerd op alle wettelijke eisen, regels en normen die van toepassing zijn op inrichting en voorzieningen.

Het doel van de LIOR is beheerbaarheid van de inrichting en de voorzieningen in de openbare ruimte in de toekomst. De LIOR wordt daarom geacht zowel intern te worden gebruikt als wel door externen die werken in de openbare ruimte in de AA gemeenten.

De LIOR is geen monoliet. Het is een levend document en wordt bijgesteld indien veranderingen invloed hebben op de inhoud van de LIOR. Denk aan veranderingen in wettelijke eisen en regels, technische innovaties, of nieuwe processen en producten.

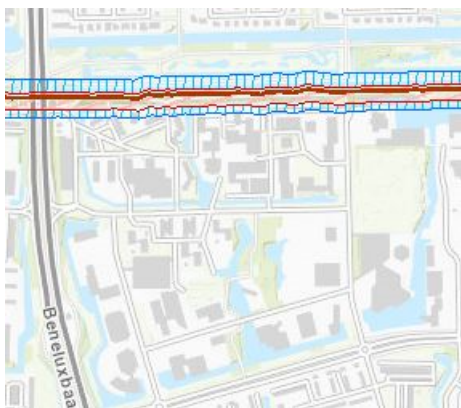
7.6.2 Relevantie plangebied

Middelpolder

De waterdoelstellingen en ruimtelijke opgaven voor het plangebied zijn door AGV vastgelegd in het watergebiedsplan Middelpolder (2008). Kronenburg-Uilenstede maakt onderdeel uit van het stedelijk gebied van de Middelpolder. Het winterpeil van het plangebied ligt op -5.27 m NAP en het zomerpeil op -5.17 m NAP. De grondwaterstanden in de Middelpolder fluctueren, o.a. seizoensafhankelijk. In de zomer variëren de grondwaterstanden tussen -1,75 en -0,40 meter ten opzichte van maaiveld. De gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) = 1,75 m onder maaiveld. In de winter varieert de grondwaterstand tussen -1,40 en -0,10 meter ten opzichte van maaiveld. De GHG (gem. hoogste gws.) = 0,10 m onder maaiveld.

Waterkering

Aan de noordzijde van het plangebied ligt een waterkering (Kalfjeslaan) met daarbij horende (binnen- en buiten)beschermingszones.



Afbeelding waterkering

Het gaat hier een secundaire waterkering. Voor deze waterkering is een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen. Binnen deze zone heeft het waterschap AGV beperkingen opgelegd. Het te transformeren gebied van Kronenburg ligt buiten de waterkering en zal hier dus geen invloed op hebben.

Waterkwantiteit/ compensatie

Op het plangebied is de Keur van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) van toepassing. Bij de beoogde ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met het beleid van het AGV. Een van de beleidsregels betreft het aanleggen van verhard oppervlak. Deze beleidsregels vormen het afwegingskader voor vergunningverlening: in dit geval voor Watervergunningen op het gebied van aanleggen van verhard oppervlak waardoor hemelwater niet in de bodem kan infiltreren. Deze beleidsregels gelden voor situaties met aanleg van verhard oppervlak van meer dan 1000 vierkante meter. In de keur is bepaald, dat bij nieuwe bebouwing en aanleg van nieuwe verharding naast de bestaande wateroppervlakte extra open water zal worden toegevoegd ter grootte van 10% van die verharding. Dat houdt in dat bij iedere nieuwbouwontwikkeling voldoende oppervlaktewater gerealiseerd moet worden. Deze uitbreiding kan niet alleen in de openbare ruimte gezocht worden, maar zal bij voorkeur (in ieder geval gedeeltelijk) op eigen terrein opgelost moeten worden.

Alle hoofdwatervgangen binnen het plangebied hebben de bestemming 'Water' gekregen. Dempen is hier binnen de bestemming niet toegestaan. Voor het dempen van water zonder bestemming 'Water' gelden de regels van de Keur. Er zal dan op gecompenseerd moeten worden.

Transformatiegebied

In de transformatiezone van het plangebied zal sprake zijn van sloop-nieuwbouw, nieuwbouw en de transformatie van bestaande gebouwen. Er is een overzicht gemaakt van de bestaande situatie en de nieuwe situatie waarin de eventueel benodigde watercompensatie is berekend. In de huidige situatie is voor de nu braakliggende kavels waar reeds bebouwing heeft gestaan, uitgegaan van de verharding van deze gebouwen en parkeerterreinen. Dit betreft in het bestemmingsplan Amstelveen Noord-Oost tevens te bebouwen kavels. In de bestaande situatie is er sprake van 82.505 m² aan verharding, 50.395 m² aan groen en 18.025 m² aan water.

In de nieuwe situatie zijn de gronden voor 74.619 m² verhard (een afname van 7.886 m²) en is de hoeveelheid groen 57.687 m² (een toename van 7.292 m²). In de nieuwe situatie is er sprake van -18.619 m² aan water (een toename van 594 m²). De hoeveelheid water neemt dus toe. Watercompensatie buiten het plan is dus niet noodzakelijk. Zie Bijlage 16 voor een overzicht van de berekening.

Grondwater

De ontwikkeling van Kronenburg mag geen negatieve effecten hebben op de kwaliteit van het grondwater en het grondwaterstandsgedrag:

- fundamenteën van gebouwen, woningen en wooncomplexen moeten waterdicht gebouwd zijn, zodat grondwaterproblemen in woningen niet meer zullen voorkomen
- Alleen hemelwater mag in de grond infiltreren.

Oppervlaktewater en waterkwaliteit

- De ontwikkeling draagt bij aan de uitbreiding van het openwatersysteem.
- Als gevolg van grondroeren kan door nalevering van voedingsstoffen het oppervlaktewater eutrofiëren. Dit is een tijdelijk effect van de transformatie en zelfherstellend.
- Er moet voldoende stroming zijn gewaarborgd in alle open waterlopen.

Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatieve maatregelen in Kronenburg moeten bijdragen aan de lokale hydrologische optimalisatie van het woon-werkgebied. Ze zijn er op gericht dat:

- Hemelwater zoveel mogelijk infiltreert in de grond, waardoor zowel wateroverlast als droogte worden tegengegaan (maximaal bufferen) en overbelasting van riolering wordt tegengegaan. Het effect op het verminderen van wateroverlast zal het sterkst zijn. Het toepassen van geschikte vormen van waterpasserende verhardingen hebben prioriteit.
- Extra bomen bijdragen aan vermindering van toenemende hittestress. Daarvoor kunnen ook geschikte vormen van groene gevels worden ingezet.
- In Kronenburg wordt de openbare riolering geheel gescheiden uitgevoerd. Alle bebouwing levert gescheiden het afvalwater en het hemelwater aan.

Riolering en hemelwaterafvoer

Het rioleringsstelsel van het stedelijk gebied van Amstelveen bestaat grotendeels uit een gemengd gerioleerd stelsel. Bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen wordt een gescheiden stelsel van vuilwaterafvoer en hemelwaterafvoer aangelegd, indien die nog niet aanwezig is. Dit is het geval op Kronenburg. Uilenstede heeft grotendeels wel een gescheiden stelsel. De lay-out en capaciteit van een nieuw, gescheiden, stelsel moet aansluiten op het te realiseren programma. Een capaciteitsberekening van de riolering is daarbij van belang. Voor elektra moet mogelijk ruimte vrij gehouden worden voor een trafostation.

7.7 Archeologie

7.7.1 Beleid en regelgeving

Wet op de archeologische monumentenzorg

De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Voorbeelden daarvan zijn de verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen) en de vergunningverlening voor het verstoren van archeologische rijksmonumenten. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het bestemmingsplan kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta) uit 1992. Dit gaat uit van de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat

doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld. Kern van de wet is dat gemeenten verantwoordelijk worden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden. Dankzij het principe van "de verstoorder betaalt", dat ervan uitgaat dat de aanvrager van een omgevingsvergunning en een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten zelf de kosten moet dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, worden meer archeologische resten in situ behouden.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden.

De volgende archeologische voorschriften worden in de wet genoemd:

- Het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in situ behouden blijven;
- De verplichting tot het doen van opgravingen;
- Het werk laten begeleiden door een deskundige.

Het rijk is het bevoegd gezag bij toevalsvondsten, waarvan sprake is wanneer er bij werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen (paragraaf 5.4 Erfgoedwet). Vondsten met archeologische waarde dienen te worden aangegeven bij het provinciaal depot voor archeologie van de provincie Noord-Holland.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Noord-Holland biedt een rijke variatie aan landschappen, kernen en cultuurhistorische monumenten. Er zijn wadden, duinen, polders, heidevelden, veenweiden en droogmakerijen. De provincie onderscheidt zich door zijn openheid, de grote afwisseling en de contrasten in het landschap. Elk deel heeft zijn eigen ontstaansgeschiedenis, die vaak nog goed afleesbaar is in het landschap. Het huidige landschap van Noord-Holland is een erfenis met een grote aantrekkingskracht op mensen die in de provincie wonen, werken en recreëren. De hoge kwaliteit ervan draagt bij aan het economische vestigingsklimaat in de provincie.

Met de Leidraad wil de provincie partijen zoals gemeenten, initiatiefnemers, beheerders en ontwerpers stimuleren en inspireren om tot kwalitatieve en duurzame ruimtelijke ontwerpen te komen. De Leidraad is daarbij ook bedoeld om inzichtelijk te maken welke landschappelijke en cultuurhistorische waarden van belang zijn.

In de Leidraad wordt onderscheid gemaakt tussen 20 landschappelijke eenheden (ensembles) en tien provinciale structuren. Het plangebied Kronenburg-Uilenstede valt hier niet binnen.

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

Erfgoednota Amstelveen

De Erfgoednota beschrijft het erfgoed van Amstelveen en de beoogde omgang ermee in drie delen. Het eerste deel beschrijft de ambitie en de visie van de gemeente op de omgang met haar culturele erfgoed. Het tweede deel beschrijft Amstelveen in al haar (ruimtelijke) facetten; van de historische groei en de wijkopbouw tot het aanwezige waardevolle culturele erfgoed. In het derde deel wordt het instrumentarium beschreven: welke middelen zijn er om de visie en ambitie waar te maken.

Met de Erfgoednota wordt ingegaan op de actualiteiten: het opnemen van cultuurhistorie in bestemmingsplannen, het actualiseren van het archeologiebeleid, de

omschakeling van objectgericht- naar gebiedsgericht denken en het credo 'behoud door ontwikkeling'.

De monumentenlijst van de gemeente bestaat momenteel uit:

37 Rijksmonumenten

1 Provinciaal monument

128 Gemeentelijke monumenten

1 Rijksbeschermd stads- of dorpsgezicht

11 Gemeentelijke beschermde stads-of dorpsgezichten

Hiermee zijn de meest waardevolle gebouwen, objecten en parken afdoende beschermd. Monumenten zijn bij wet beschermd: zonder omgevingsvergunning mag er niets wijzigen aan het uiterlijk aanzien. Andere zaken met cultuurhistorische waarden, maar zonder monumentale bescherming hebben beleidsmatig een stuk minder bescherming. Sloop van bijvoorbeeld karakteristieke panden is niet tegen te gaan, en vergunningsvrij kan er op van alles worden op-, aan- en bijgebouwd. Een monumentale bescherming mag enerzijds geen keurslijf zijn waarbinnen de tijd stil staat, en een karakteristiek pand of cultuurhistorisch waardevol gebied moet anderzijds beeldbepalend zijn en blijven en inspiratie bieden bij nieuwe ontwikkelingen.

De prioriteit in de Erfgoednota ligt niet meer in het inventariseren en aanwijzen van monumenten. De Erfgoedverordening maakt dat altijd nog mogelijk, maar veel meer zal er ingestoken worden op het behoud van structuren en ensembles. De omgang met het lokale cultureel erfgoed in meer algemene zin, zal in deze nota onder de loep worden gelegd. Er wordt niet lager gefocust op een strikt en statisch behoud van objecten, maar vooral op de ontwikkeling van gebieden, structuren, ensembles en gebouwen, waarbij cultuurhistorie en erfgoed wordt ingezet als inspiratiebron en verrijking.

Actualisatie archeologiebeleid gemeente Amstelveen

In opdracht van de gemeente Amstelveen heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in 2015 een actualisatie van de bestaande gemeentelijk archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart gemaakt. Om tot een dergelijk bruikbaar instrument te komen is een vertaalslag gemaakt naar een beleidsadvieskaart. De bekende vindplaatsen en de verschillende verwachtingsgebieden zijn op deze kaart voorzien van voorschriften. Ook de gebieden waar reeds enige vorm van archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden zijn hierop ter informatie weergegeven. Bij het opstellen van het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen zones met vastgestelde en met te verwachten archeologische waarden. Onder de eerste categorie wordt verstaan terreinen van archeologische waarde (AMK-terreinen), historische kernen en vindplaatsen zonder status. Gebieden waarvoor op basis van bekende archeologische vindplaatsen, geomorfologie en landschap een archeologische verwachting is geformuleerd worden gekenmerkt als archeologische verwachtingsgebieden. Op de archeologische verwachtings(waarden)kaart wordt de archeologische verwachting met de termen hoog, middelhoog, laag en geen/onbekend weergegeven. De verschillende vindplaatsen worden indien mogelijk naar categorie onderscheiden en ook staan de historische kernen en AML-terreinen met de daarvoor geldende status vermeld. In de voorschriften wordt aangegeven welke randvoorwaarden er gelden vanuit de bekende archeologische waarden en archeologische verwachtingsgebieden ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Hier wordt dus aangegeven welke ondergrens voor onderzoek geldt.

7.7.2 Relevantie plangebied

Cultuurhistorie

De wijk Kronenburg Uilenstede ligt tegen de gemeentegrens van Amsterdam aan, en grenst aan de zuidkant aan de woonwijk Kostverloren. De wijk Kronenburg was voordat deze bebouwd werd (vanaf de jaren '60) onderdeel van de Middelpolder. Herkenbare

onderdelen van deze polder en droogmakerij zijn ringdijken, ringvaarten en een verkaveling gevormd door afwateringssloten.

Amstelveen was tot de jaren zestig vooral een woongemeente. Eind jaren vijftig drong het besef door dat er behoefte was aan een evenwichtige verdeling van werkgebieden in de regio. Amstelveen moest in dat kader plaats bieden aan bijzondere voorzieningen, zoals ziekenhuizen, universiteitsgebouwen en grote kantoorgebouwen. Kronenburg werd vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de toekomstige Rijksweg A3 aangewezen als ideale locatie. In de jaren zestig gingen de eerste studenten aan de Vrije Universiteit wonen op Uilenstede, een 'campus' met voorzieningen en woningen voor studenten. Het zuiden van Kronenburg groeide in de jaren zestig, zeventig en tachtig uit tot één van de meest prestigieuze werkgebieden in Amstelveen.

Een cultuurhistorisch element ten noorden van het plangebied betreft de Kalfjeslaan uit de late Middeleeuwen. De Kalfjeslaan is een oude zijkade tussen twee voormalige veenontginningen: de Binnendijkse Buitenveldse Polder en de Middelpolder. Door de vervening van deze polders heeft de Kalfjeslaan een functie als ringdijk gekregen. Het transformatiegebied ligt ten zuiden van de Kalfjeslaan. Tussen de Kalfjeslaan en het transformatiegebied zijn reeds gebouwen aanwezig (campus Uilenstede en kantoorgebouwen). De nieuwbouw in het transformatiegebied heeft geen invloed op de cultuurhistorische waarde van de Kalfjeslaan.

Archeologie

Voor het gebied Uilenstede-Kronenburg geldt de archeologische verwachtingswaarde 5. Het gebied is afgegraven voor de turfwinning, ingepolderd, drooggemalen en op locatie van de woongebieden opgespoten met zand. De archeologische verwachtingswaarde is er daarom laag. Dit houdt in dat bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² en dieper dan 30 centimeter er archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden.



Voor het plangebied is door RAAP een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in de vorm van een bureauonderzoek (zie Bijlage 24).

Uit dit onderzoek kan het volgende geconcludeerd worden. De archeologische verwachting voor het plangebied is meerledig. Er geldt een hoge archeologische verwachting (Laat Paleolithicum en Mesolithicum) voor het pleistoceen dekzand, dat zich vermoedelijk vanaf 6,0 à 7,5 m –Mv bevindt. De archeologische verwachting voor de hierop afgezette getijdeafzettingen en het gevormde veen is laag. Hoewel aanzienlijke pakketten veen vanaf de 11de-12de eeuw tot in de 19de eeuw (en mogelijk later) zijn afgegraven, kunnen archeologische resten en vondsten uit oudere perioden (die niet door de afgravingen zijn verstoord) zich echter direct onder het maaiveld bevinden. Op basis van historische en topografische kaarten kan worden geconcludeerd dat het plangebied gedurende grote delen van de 19de en 20ste eeuw onbebouwd is geweest. De bebouwing die sinds de jaren '70 in het gebied is opgetrokken zal echter tot enige verstoring van de bodem hebben geleid. De exacte mate van verstoring en de mogelijkheid dat archeologisch relevante lagen en vondsten zich in het plangebied bevinden kan op basis van bureauonderzoek niet worden getoetst.

Hoewel de exacte diepte van de voorgenomen bodemingrepen onbekend is, blijkt op basis van de resultaten van het bureauonderzoek dat archeologische resten mogelijk bedreigd worden door de werkzaamheden. Archeologische resten kunnen zich direct onder het maaiveld bevinden en de archeologische verwachting voor het pleistoceen dekzand (dat naar alle waarschijnlijkheid zal worden geraakt met heipalen) is hoog. Gezien deze archeologische verwachting wordt in het kader van de bestaande planvorming aanbevolen de volgende vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg te nemen. Om de verstoringgraad onder het maaiveld vast te stellen en de archeologische verwachting te toetsen wordt een vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van een verkennend booronderzoek. In dit bestemmingsplan zijn regels opgenomen die de archeologische waarden moeten beschermen. Voor verschillende gebieden zijn drempels opgenomen (oppervlakte, diepte ingreep) die aangeven wanneer archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet naar de regels gekeken worden van dit plan.

Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch archeologische waarden worden aangetroffen dan geldt conform artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg een meldingsplicht bij het bevoegd gezag, de gemeente Amstelveen.

7.8 Luchtkwaliteit

7.8.1 Beleid en regelgeving

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 (39 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, 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 groottes 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.

7.8.2 Relevantie plangebied

Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied heeft Royal Haskoning DHV in oktober 2020 een quick scan luchtkwaliteit uitgevoerd (zie Bijlage 17).

Planbijdrage

De ontwikkeling van het gebied zorgt voor een toename van het wegverkeer. Deze verkeerstoename is berekend met het verkeersmodel NHZ2.4 (aangeleverd door de gemeente Amstelveen d.d. september 2020). Dit betreft de autonome situatie 2030 en de toekomstige situatie 2030 inclusief plan. Om een beeld te krijgen van de verkeersaantrekkende werking als gevolg van het plan zijn de gegevens van toekomstige situatie 2030 inclusief planbijdrage vergeleken met de situatie 2030, autonoom.

De bijdrage van deze verkeerstoename aan de jaargemiddelde NO₂- en PM₁₀-concentraties is bepaald met de, door I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM rekentool (versie augustus 2020). Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Voor de berekening is uitgegaan van een volledige realisatie in 2022, het eerste jaar na vaststelling van het bestemmingsplan. De maximale verkeerstoename volgt uit de aangeleverde verkeerscijfers. Deze toename bedraagt 8.730 voertuigen op de Laan van Kronenburg. Het bijbehorende aandeel vrachtverkeer bedraagt 3,4%.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		8730
Aandeel vrachtverkeer		3.4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	7.25
	PM ₁₀ in µg/m ³	1.55

In figuur 2 zijn de resultaten van de NIBM-rekentool getoond. De maximale (worst case) toename is 7,3 µg/m³ voor NO₂. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de concentraties in Tabel 1, niet tot het bereiken van de grenswaarde; er is nog een marge over. Voor PM₁₀ wordt een toename van 1,6 µg/m³ berekend waarbij er ook een ruime marge is tot de grenswaarde.

Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties rond het plangebied ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De ontwikkeling in het plangebied draagt, in relatie tot de bestaande situatie en op basis van de worst case uitgangspunten, in betekenende mate bij aan de lokale luchtkwaliteit. Er is echter nog grote ruimte tussen de heersende concentraties en de grenswaarden uit de Wm. Zelfs met de worst case berekende toenames van de concentraties, zal de ontwikkeling van het Kronenburg-Uilenstede terrein tot gemengd woon-werk gebied niet leiden tot een benadering of overschrijding van de grenswaarden uit de Wm.

Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

Vliegverkeer

Voor wat betreft de impact van het vliegverkeer op de luchtkwaliteit in het te ontwikkelen gebied wordt verwezen naar paragraaf [3.4](#)

7.9 Natuur

7.9.1 Beleid en regelgeving

Wet natuurbescherming

De op 1 januari 2017 in werking getreden Wet natuurbescherming (Wnb) dient ter vervanging van de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet en heeft als doel te komen tot één integrale en vereenvoudigde regeling van de natuurbescherming. Hierbij is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien

worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

Gebiedsbescherming

Net als onder de hiervoor geldende wetgeving (Natuurbeschermingswet 1998) zijn in de Wnb gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstoringseffect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

Indien het plan mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient bovendien een passende beoordeling te worden gemaakt. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat voor het plan geen alternatieven zijn, sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en is voorzien in compenserende maatregelen.

Soortenbescherming

De Wnb beschermt net als de hiervoor geldende wet- en regelgeving (o.a. Flora- en faunawet) vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort.

Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud en op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend.

Natuurbeheerplan 2019 Provincie Noord-Holland

Het Natuurbeheerplan beschrijft waar in Noord-Holland natuur is en kan komen, welk soort natuur en beheer daar gewenst is en voor welke locaties, agrarische collectieven, grondeigenaren en natuurbeherende organisaties subsidie voor natuurbeheer kunnen aanvragen. Het Natuurbeheerplan bevat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de Natuurverbindingen. De natuurdoelen strekken verder dan enkel de gronden die zijn aangewezen als NNN. Het is dus niet zo dat een Natuurbeheerplan de daadwerkelijke natuurwaarden vastlegt. Een Natuurbeheerplan heeft geen planologische werking zoals de PRV.

De natuur- en beheerdoelen buiten het NNN worden behaald door middel van bijvoorbeeld agrarisch natuurbeheer. Dit is gericht op de verbetering van leefgebieden. Er wordt onderscheid gemaakt in vijf typen leefgebieden. Het plangebied Kronenburg-Uilenstede valt binnen het leefgebied categorie water (agrarisch waterbeheer). Het agrarisch waterbeheer is gericht op het bereiken van een goede toestand van al het water conform de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het realiseren van een robuust, duurzaam en klimaatbestendig watersysteem. Hoewel de opgaven per waterschap verschillen, zijn de volgende doelen in alle gevallen relevant:

- het beschikbaar stellen van agrarische gronden voor waterberging bij veel neerslag en het vasthouden van water bij droogte, om waterproblemen elders in het watersysteem te voorkomen;
- het op een zodanige wijze inrichten en/of beheren van waterlopen en oevers -afgestemd op de gebiedsfuncties- dat een toekomstbestendig, duurzaam watersysteem ontstaat;
- het op een zodanige wijze beheren van het grond- en/of oppervlaktewaterpeil, dat een optimale situatie ontstaat voor waterkwantiteit en waterkwaliteit. Het gaat hierbij om drie hoofddoelstellingen: 1) het vergroten van het bergend vermogen in de bodem of in het oppervlaktewatersysteem; 2) het realiseren van een optimaal peilbeheer; 3) het verbeteren van de waterkwaliteit;
- groene zuivering: het beperken van de belasting van grond- en oppervlaktewater met verontreinigende stoffen vanuit de agrarische sector, zowel door het nemen van maatregelen aan de bron als end of pipe-maatregelen;
- duurzaam bodembeheer: het beperken en voorkomen van af- en uitspoeling van nutriënten en gewasbeschermingsmiddelen naar het grond- en oppervlaktewater.

De begrenzing van dit leefgebied is ruim vastgesteld en is een zoekgebied.

7.9.2 Relevantie plangebied

Voor de ontwikkelingen in het plangebied is door adviesbureau ATKB een quick scan Wet natuurbescherming uitgezet (zie Bijlage 18). Hiertoe zijn een literatuur- en veldonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek zijn de volgende resultaten naar voren gekomen.

Soortenbescherming

Flora

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied de volgende beschermde soorten voor (kunnen) komen: grote bosaardbei, kartuizer anjer, knolspirea, naaldenkervel, wilde ridderspoor, blaasvaren, groot spiegelklokje en kluwenklokje.

Uit het veldonderzoek blijkt dat binnen het plangebied geschikte groeilocaties aanwezig zijn voor de kartuizer anjer. De kartuizer anjer is verspreid aanwezig door heel Amstelveen en kan daarom niet geheel worden uitgesloten. De andere soorten worden niet verwacht aangezien het plangebied buiten de natuurlijke verspreiding van deze soorten valt.

Broedvogels met jaarrond beschermde nesten (categorie 1 t/m 4)

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied de volgende broedvogels met jaarrond beschermde nesten voorkomen: buizerd, gierwaluw, huismus, ransuil, sperwer, havik, bosuil, ooievaar. Derhalve is bij het veldbezoek zowel op de geschiktheid als broedlocatie als de geschiktheid als rust- en foerageergebied gelet.

Tijdens het veldbezoek is een paartje buizerd aangetroffen in en bij het nest. Dit nest bevindt zich in de groenzone ten westen van het braakliggende perceel tussen Uilenstede 453 en 475. Verder zijn ekster en kraaiennesten aangetroffen die ook in gebruik waren. De bebouwing binnen het plangebied bevat geen openingen of dakpannen en is ongeschikt voor gebouw bewonende soorten. Verder zijn er geen braakballen gevonden waarmee rustlocaties voor bijvoorbeeld ransuil zijn uitgesloten. Sperwers kunnen worden uitgesloten omdat mogelijk geschikte nesten voor deze soort bezet waren door eksters of zwarte kraai.

Werkzaamheden in het transformatiegebied zullen binnen 75 meter plaatsvinden van de nest van het buizerd paartje. Voor deze werkzaamheden zal een ontheffingsaanvraag op de Wet natuurbeheer ingediend worden. Nader onderzoek is niet nodig omdat de aanwezigheid van meerdere broedparen kan worden uitgesloten (geen geschikte nesten waargenomen en de dieren zijn territoriaal).

Ten aanzien van de aanwezigheid van een buizerdpaartje is een activiteitenplan opgesteld ten behoeve van een ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming (zie Bijlage 19). De voorgenomen werkzaamheden hebben naar verwachting tot gevolg dat de boom met het nest gekapt moet worden. Mogelijk kan de boom blijven staan, echter is het nest dan op een afstand van minder dan 5 meter van de gevel van het gebouw aanwezig. Dit leidt met zekerheid tot verlies van functionaliteit van het nest. Gevolgen kunnen zijn: beschadigen en/of vernielen van het nest en het opzettelijk verstoren van de buizerd.

De maatregelen om negatieve effecten te beperken vallen uiteen in twee delen:

Mitigratie:

- maatregelen om directe schade aan individuen van de buizerd te voorkomen (beperken verstoring)

Compensatie:

- maatregelen om indirecte schade aan de buizerd te voorkomen door alternatieve verblijfplaatsen te creëren

Maatregelen om directe schade te voorkomen

De werkzaamheden dienen te worden opgestart in de minst kwetsbare periode (buiten het broedseizoen). Kap van bomen kan plaatsvinden in de periode september t/m januari.

Maatregelen om indirecte schade te voorkomen

Het buizerdnest verliest zijn functionaliteit. Om dit te compenseren worden in de directe omgeving alternatieve nesten te worden aangeboden. Dit kan middels

broedmanden. Voorgesteld wordt om 6 kunstnesten te plaatsen op verschillende locaties zodat er diverse keuze mogelijkheden zijn voor de buizerd. Binnen Kronenburg zelf en in de omgeving (sportpark Loopveld) zijn diverse groenvoorzieningen met bomen aanwezig waar alternatieve locaties gevonden kunnen worden.

Extra maatregelen die voorgesteld worden betreffen:

- Aanbrengen van takkenrillen/houtwallen (100 m¹) op nader te bepalen locatie(s), maar binnen 200-300 m van de huidige locatie;
- Creëren van ruigte zones met hoog gras op nader te bepalen locatie(s), maar binnen 200-300m van de huidige locatie;
- Plaatsen van 4 weidepalen in het foerageergebied van de buizerd binnen 200-300 m van de huidige locatie;
- Aanbrengen 4 insectenhôtels op of langs het terrein van de nieuwbouw, met een oriëntatie op het zuiden;
- Aanplant van vaste nectarrijke planten, zoals lavendel, kattenkruid, salvia. Hiervan profiteren diverse wilde bijen (100 m²).

Staat van instandhouding

Het planvoornemen heeft betrekking op slechts 1 broedpaar van de ruim 10.000 in Nederland. De landelijke staat van instandhouding is gunstig met toenemende aantallen. Het planvoornemen heeft dan ook geen enkel effect op de landelijke staat van instandhouding.

Broedvogels met niet jaarrond beschermde nesten (categorie 5)

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied diverse broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten voor (kunnen) komen. Daarbij gaat het om soorten zoals blauwe reiger, boomkruiper en ekster.

Tijdens het veldbezoek zijn diverse vogels aangetroffen, zoals blauwe reiger, grote bonte specht, zwarte kraai en ekster.

Het plangebied is voor de (mogelijk) aanwezige categorie 5-vogels niet van ecologisch hoog belang, omdat het hooguit om enkele broedparen gaat. Bovendien zijn in de omgeving voldoende alternatieve nestlocaties te vinden in tuinen en bos in omgeving. De te verwachten soorten zijn daarnaast algemeen in Nederland. Nesten van deze soorten zijn beschermd tijdens het broedseizoen. Geadviseerd wordt bij de aanwezigheid van nesten noodzakelijke kapwerkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Wanneer kapwerkzaamheden in het broedseizoen worden uitgevoerd moet voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole uitgevoerd te worden.

Algemene broedvogels

Tijdens het veldbezoek zijn diverse algemene broedvogels aangetroffen waaronder fazant, heggemus en merel. Uit het veldonderzoek blijkt dat het plangebied geschikte broedplaatsen biedt voor diverse algemene boom- en struweelbroeders.

Ook voor deze soorten geldt dat geadviseerd wordt bij benodigde kapwerkzaamheden dit buiten het broedseizoen te doen en binnen het broedseizoen een broedvogelcontrole uit te voeren.

Vleermuizen

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied de volgende vleermuizen voor (kunnen) komen: gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, tweekleurige vleermuis en watervleermuis.

Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen gevonden van vleermuizen. Het plangebied bevat geschikte bebouwing en holten in bomen. De bebouwing in het plangebied biedt

potentiële verblijfplaatsen voor kleine gebouw bewonende vleermuizen, zoals gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis, voor de grotere laatvlieger en mogelijk voor een mannetjes verblijf van de meervleermuis. De holten in bomen zijn geschikt voor boom bewonende vleermuizen, zoals de rosse vleermuis en watervleermuis.

Verblijfplaatsen van de tweekleurige vleermuis zijn uitgesloten aangezien verblijfplaatsen van deze soort in Nederland zeer zeldzaam zijn en de soort verblijfplaatsen (openingen en zolders) in hoge gebouwen prefereert. De te slopen bebouwing in het plangebied is niet hoger dan vier verdiepingen.

De watergangen binnen het plangebied in combinatie met alle structuren in de omgeving maken het plangebied geschikt als foerageergebied voor vleermuizen.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van lijnvormige elementen die van wezenlijk belang kunnen zijn als vliegroute voor vleermuizen. De groenzone ten noorden van (maar buiten) het plangebied is de meest nabije geschikte vliegroute.

Om vast te stellen of verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn in boomholten en gebouwen moet nader onderzoek uitgevoerd worden.

Grondgebonden zoogdieren

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied de volgende beschermde grondgebonden zoogdieren voor (kunnen) komen: eekhoorn, bunzing, hermelijn en wezel.

Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) beschermde grondgebonden zoogdieren aangetroffen. Het plangebied is ongeschikt voor de eekhoorn. Verder is het plangebied afgezonderd van bekende populaties van de eekhoorn. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een verbinding tussen populaties van de eekhoorn. Het plangebied is wel geschikt voor bunzing, hermelijn en wezel. Het plangebied ligt langs halfopen landschap (sportvelden) en in/langs een verbinding tussen het buitengebied en het Amsterdamse bos. Binnen het plangebied is met name de groenzone tussen de percelen Laan van Kronenburg 14 en Laan van Kronenburg 6 (voormalige woonzorg gebouwen Amstelring Laan van Kronenburg 12) geschikt als leefgebied voor kleine marters. Deze groenzone bevat kleinschalige structuren (struweel, stapels hout, hagen) die de soorten beschutting en foerageergebied bieden. Onderzoek naar de aanwezigheid van kleine marterachtigen moet verder uitgevoerd worden.

Andere beschermde grondgebonden zoogdieren zijn uitgesloten binnen het plangebied, omdat de locatie geen onderdeel uitmaakt van het verspreidingsgebied van deze soorten.

Amfibieën

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied beschermde rugstreeppad voor kan komen.

Uit het veldonderzoek blijkt dat de plassen op het braakliggende terrein geschikt voortplantingsbiotoop bieden voor de rugstreeppad. De groenzone die daarnaast ligt is potentieel geschikt als landbiotoop. Vanwege de beschoeide watergangen en omliggende infrastructuur is het plangebied lastig te bereiken voor de soort, maar niet geheel onmogelijk. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van de rugstreeppad moet uitgevoerd worden.

Overige soorten beschermde amfibieën zijn uitgesloten voor de locatie, omdat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het verspreidingsgebied van deze soorten.

Reptielen

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de omgeving van het plangebied de beschermde ringslang voor kan komen. Bekende waarnemingen zijn voornamelijk bekend van het Amsterdamse Bos. Tijdens het veldonderzoek zijn geen (potentiële) broeihopen aangetroffen. Verder zijn watergangen beschoeid waardoor het plangebied erg ongeschikt is als foerageergebied voor de ringslang.

Vissen, vlinders en overige ongewervelden

Beschermde soorten van deze soortgroepen komen niet in de omgeving van het plangebied (kunnen) voorkomen. Binnen het plangebied ontbreekt het aan geschikt biotoop voor deze soortgroepen.

Aanvullend onderzoek kartuizer anjer, kleine marterachtigen, rugstreeppad en vleermuizen

Naar aanleiding van de quick scan heeft adviesbureau ECO Logisch aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de kartuizer anjer, kleine marterachtigen, rugstreeppadden en vleermuizen (zie Bijlage 20).

Kartuizer anjer

In het plangebied is de kartuizer anjer niet aangetroffen. De aanwezigheid van beschermde flora kan hiermee worden uitgesloten.

Rugstreeppad

In het projectgebied zijn tijdens de koorzang ronde voor de rugstreeppad op 1 mei 2019 een roepende meerkikker en bastaardkikker en een gewone pad waargenomen. Zowel tijdens de ronde op 1 mei als op 16 mei 2019 zijn er geen rugstreeppadden geconstateerd. Tijdens de controle op larven op 15 juli 2019 is alleen een juveniel groene kikker spec. waargenomen. Hiermee kan de aanwezigheid van de beschermde rugstreeppad worden uitgesloten.

Vleermuizen

Binnen het projectgebied zijn de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis, de rosse vleermuis en de laatvlieger waargenomen.

Zomer- en kraamverblijfplaatsen

In het projectgebied zijn vier zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis waargenomen. Drie zomerverblijfplaatsen zijn aangetroffen in het gebouw aan de Laan Kronenburg 7. Deze zomerverblijfplaatsen bevatten allen één individu. De vierde zomerverblijfplaats bevindt zich in het gebouw aan de Laan van Kronenburg 2 en betreft een verblijfplaats met drie individuen. Binnen het projectgebied zijn foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en de ruige dwergvleermuis waargenomen.

Paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen

Gedurende de inventarisaties zijn twee baltsterritoria van de gewone dwergvleermuis aangetroffen, waarvan één baltsterritorium binnen het projectgebied aanwezig is. Het baltsterritorium bevindt zich aan de westgevel van het gebouw aan Laan van Kronenburg 7. De exacte locatie van de paarverblijfplaats kon in verband met het nachtelijke tijdstip van inventariseren en het ontbreken van invliegende vleermuizen niet worden vastgesteld. Het baltsterritorium in het projectgebied vertegenwoordigt een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis.

Het tweede baltsterritorium bevindt zich buiten het projectgebied aan de zuidgevel van Uilenstede 510-512. Gedurende de langere tijd is hier een baltsend individu van de gewone dwergvleermuis waargenomen, die duidelijk binding vertoonde met de bebouwing aan de Uilenstede 510-512. Dit is een duidelijke indicatie dat er een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis in dit gebouw buiten het

projectgebied aanwezig is. In de zuidgevel van Uilenstede 510-512 is ook een paarverblijfplaats van de ruige dwergvleermuis vastgesteld. Tijdens de inventarisaties zijn in het projectgebied meerdere baltsende individuen van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis waargenomen. Deze individuen vertoonden echter geen binding met de bebouwing in het projectgebied. Tijdens de inventarisaties zijn foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis waargenomen.

Winterverblijfplaatsen

Tijdens de inventarisaties is geen zwermgedrag van vleermuizen waargenomen dat kan duiden op de mogelijke aanwezigheid van een (massa)winterverblijfplaats.

Vliegroutes en fourageergebieden

Het projectgebied betreft een foerageergebied van de gewone dwergvleermuis, de dichtheden zijn relatief laag en een groot deel van het foerageergebied blijft in de toekomstige situatie gehandhaafd. De vliegroute van de gewone dwergvleermuis is niet essentieel, omdat het om een beperkt aantal individuen gaat en de watergang en bomerij langs de weg Uilenstede en enkele andere locaties als alternatieve vliegroutes kunnen worden benut. Met de geplande werkzaamheden blijven de watergangen in het projectgebied intact en er worden nieuwe waterpartijen gecreëerd. In het projectgebied worden een groot aantal nieuwe gebouwen gerealiseerd. Om de gebouwen heen blijven groenstructuren aanwezig. Met de werkzaamheden zal het foerageergebied van vleermuizen veranderen, maar de functie van het projectgebied als foerageergebied van vleermuizen zal met de werkzaamheden behouden blijven. In de nieuwe situatie zijn voldoende watergangen en groenstructuren aanwezig om als foerageergebied van vleermuizen te kunnen blijven fungeren. De vliegroute blijft bij de werkzaamheden intact. Het is niet noodzakelijk om een ontheffing te vragen voor het aantasten van foerageergebied en vliegroutes van vleermuizen.

Kleine marterachtigen

Met behulp van een cameraval is eenmalig een passerende bunzing waargenomen. Op basis van deze waarneming kan worden geconcludeerd dat het plangebied deel uit maakt van het leefgebied van de bunzing. In de directe omgeving van de cameraval is geschikt habitat aanwezig voor verblijfplaatsen in de vorm van aanwezige stapels hout en dicht struweel. In het projectgebied zijn tevens voldoende prooidieren aanwezig. Het projectgebied en de directe omgeving bieden geschikt habitat als foerageergebied in de vorm van verruigde groenstructuren en aansluiting op parken, watergangen en groenvoorzieningen. De bunzing heeft een groot territorium met hierin verschillende vaste rust- en verblijfplaatsen. Op basis van de waarneming is een verblijfplaats van de bunzing in het projectgebied te verwachten.

Daarnaast zijn op de camerabeelden meerdere algemene en provinciaal vrijgestelde zoogdieren waargenomen, namelijk: de bosmuis, huisspitsmuis, egel en de haas. Ook zijn er meerdere algemene vogels waargenomen zoals de koolmees, tjiftjaf en de zanglijster. Daarnaast zijn op de parkeerplaatsen en tussen de groenstructuren aan Laan van Kronenburg 2, 4 en 12 zijn meerdere individuen van het konijn waargenomen.

Aanbevelingen

Omdat de vier zomerverblijfplaatsen en een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis en het leefgebied, inclusief verblijfplaatsen, van de bunzing niet behouden kunnen blijven is het noodzakelijk een ontheffing van de Wet natuurbescherming aan te vragen. Aan een ontheffing kunnen voorwaarden verbonden zijn, zoals het treffen van mitigerende maatregelen.

De werkzaamheden kunnen in het actieve seizoen van vleermuizen mogelijk foeragerende individuen van vleermuizen verstoren. Het is daarom aan te bevelen nachtelijke verlichting tot een minimum te beperken, om verstoring van aanwezige individuen van vleermuizen te voorkomen.

Het is in het algemeen wenselijk om de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren (globaal 15 maart – 15 juli), om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Deze periode is niet leidend. Indien broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn mogen deze niet worden verstoord of vernietigd.

Mogelijke mitigerende maatregelen

Ten aanzien van het functioneel leefgebied inclusief verblijfplaats(en) van de bunzing en de zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis dienen bij ontwikkeling van het transformatiegebied mitigerende maatregelen genomen te worden. Zie tevens notitie ECO Logisch bijlage 21.

Ten aanzien van de bunzing kunnen de volgende mitigerende maatregelen genomen worden:

- Behouden en / of realiseren van verblijfplaatsen;
- Behouden en / of realiseren van geschikt foerageergebied;
- Behouden en / of realiseren van geleidende landschapselementen;
- Indien noodzakelijk realiseren van faunapassages, wanneer het leefgebied wordt versnipperd;
- Werken buiten de kwetsbare periode (voortplanting) van de bunzing.

De invulling van deze mitigerende maatregelen is maatwerk en dient in overleg met een deskundige op het gebied van kleine marters te worden gerealiseerd.

Er zijn vier zomerverblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis aangetroffen. Conform het Kennisdocument Gewone dwergvleermuis dienen per verblijfplaats, vier alternatieve verblijfplaatsen aangeboden te worden. Wanneer gesloopt wordt, alvorens er gebouwd gaat worden, zullen tijdelijke alternatieven moeten worden gerealiseerd. In de nieuwe situatie moeten per aangetroffen zomerverblijfplaats, vier permanente verblijfplaatsen gerealiseerd worden.

De maatregelen die ten minste genomen dienen te worden, zijn:

- Het realiseren van 16 zomerverblijfplaatsen voor de gewone dwergvleermuis in de nieuwe situatie. Deze worden bij voorkeur geïntegreerd in bebouwing;
- Wanneer bebouwing met verblijfplaatsen wordt gesloopt, voordat nieuwbouw plaatsvindt, dienen binnen 100 (max. 200) meter afstand van de huidige verblijfplaatsen per zomerverblijf vier tijdelijke alternatieve verblijfplaatsen gerealiseerd te worden;
- Alternatieve verblijfplaatsen dienen ten minste een gewenningsperiode van 3 maanden te hebben in de periode april – oktober;
- Voorafgaand aan het verwijderen van bebouwing, wordt deze ongeschikt gemaakt voor vleermuizen;
- Voorafgaand aan de sloop controleert een deskundige op het gebied van vleermuizen of de genomen maatregelen afdoende zijn en het gebouw niet wordt gebruikt door vleermuizen.

Deze mitigerende maatregelen dienen in overleg met een deskundige op het gebied van vleermuizen te worden uitgewerkt. Deze dient invulling te geven aan de locaties van de verblijfplaatsen en de planning van de werkzaamheden.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Op 9 april 2021 heeft Rho adviseurs namens de gemeente Amstelveen een onderzoek opgeleverd naar de stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling van onderhavig bestemmingsplan op nabijgelegen Natura2000 gebieden. Dit onderzoek is in zijn totaliteit toegevoegd als Bijlage 22.

Hieruit kan het volgende worden geconcludeerd:

Gebruiksfas

Uit de analyse blijkt dat het bestemmingsplan tijdens de gebruiksfas niet leidt tot een toename van stikstofdepositie. Daarbij is er vanuit gegaan dat alle nieuwe functies binnen het plangebied geen gasaansluiting krijgen. Voor de woningen is dit een wettelijke verplichting, voor de overige functies niet. Dat de overige functies ook gasloos gebouwd worden, zal daarom geborgd worden in het bestemmingsplan.

Realisatiefase

In de Stikstofwet die naar verwachting in juli 2021 in werking treedt is een vrijstelling opgenomen van de beoordelingsplicht bij het verlenen van vergunningen voor tijdelijke sloop- en bouwactiviteiten. Desondanks is in de notitie van Rho toch een analyse opgenomen voor de realisatiefase om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen. Daaruit blijkt dat, wanneer kritisch wordt gekeken naar de emissies van het in te zetten materieel, het zonder meer mogelijk is om het volledige programma binnen de looptijd van het bestemmingsplan (10 jaar) te realiseren zonder dat sprake is van een toename van stikstofdepositie binnen Natura2000 gebieden.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal op basis van de specifieke kenmerken het materieel en de beoogde fasering in het kader van de benodigde vergunningaanvragen meer gedetailleerd moeten worden aangetoond dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie binnen de maatgevende Natura2000-gebieden. Tenzij gebruik kan worden gemaakt van de vrijstelling zoals opgenomen in de Stikstofwet die naar verwachting in juli 2021 in werking treedt. In dat geval is onder voorwaarden een tijdelijke toename toegestaan.

In de afgesloten anterieure overeenkomsten zijn bepalingen opgenomen onder welke voorwaarden (mbt oa materieel) meegewerkt kan worden aan de realisatiefase.

Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en valt niet onder gebieden die zijn aangewezen als belangrijk weidevogelgebied. Direct negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. Effecten als gevolg van externe werking (middels visuele verstoring en verstoring door productie van geluid, trilling en licht) worden niet verwacht, omdat de werkzaamheden door tussenliggende bebouwing zijn afgeschermd en op enige afstand van beschermde natuurgebieden worden uitgevoerd.

Conclusie

Gelet het bovenstaande en de uitgevoerde onderzoeken kan in algemene zin redelijkerwijs gesteld worden dat op basis van de mogelijke effecten van de ontwikkelingen in Kronenburg-Uilenstede niet door de Wet natuurbescherming zal worden verhinderd. Binnen het plangebied komen wel beschermde soorten voor, waarvoor een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Een eventuele ontheffing kan alleen worden verleend indien een gunstige staat van instandhouding van een soort gegarandeerd blijft, al dan niet met behulp van maatregelen. Ten aanzien van de ontwikkelingen die in het plangebied zullen plaatsvinden zijn in het onderzoek diverse (mitigerende) maatregelen benoemd die een gunstige staat van instandhouding van de soort kunnen garanderen. Aannemelijk is dat met het toepassen van de voorgestelde (mitigerende) maatregelen een belangrijk negatief gevolg van het plan voor de natuur is te voorkomen.

In de regels van het bestemmingsplan en in de anterieure overeenkomsten zijn daarnaast bepalingen opgenomen om de stikstofdepositie op Natura2000 gebieden niet te laten toenemen.

7.10 Duurzaam bouwen en energie

In 2016 heeft de gemeente Amstelveen bepaald dat duurzaamheid vooropstaat bij alle keuzes die ze maakt. Er zijn drie streefpunten:

1. Amstelveen is een fossielonafhankelijke stad in 2040;
2. Amstelveen is een circulaire stad (circulaire economie) in 2040;
3. Iedereen in Amstelveen kan meedoen (inclusieve stad); de stad is voorbereid op klimaatverandering.

Binnen de fysieke stedelijke context is de laatste pijler vervangen door de stad is voorbereid op klimaatverandering en klimaatadaptief. De inclusieve stad wordt binnen het sociale domein opgepakt.

Energie

Duurzaam wonen en werken in Kronenburg-Uilenstede, dat is het streven. Gebouwen en woningen worden energiezuinig ontworpen en ingericht. Het uitgangspunt wordt wonen en werken zonder fossiele brandstoffen te gebruiken. Daarnaast moeten bestaande gebouwen van het aardgas kunnen afstappen en op 1 januari 2023 minimaal label C hebben en in 2030 label A.

Energieplan

Voor Kronenburg/Uilenstede wordt een energieplan opgesteld, om ruimten voor verwarming en koeling van de bestaande en nieuwe gebouwen effectief te kunnen gebruiken. Nieuwe ontwikkelingen en een verduurzaming van het gebied staan voorop. Gedacht kan worden aan warmtenetten (Eneco en DUWO) in combinatie met warmte-koudeopslag en/of thermische energie uit oppervlaktewater.

BENG (bijna energieneutraal gebouw)

Gemeente Amstelveen heeft aangegeven aardgasvrij en energieneutraal te willen bouwen. De toetssteen voor duurzaam bouwen is het Bouwbesluit 2012, met de BENG als minimum wettelijk kader per 1 januari 2020. Voor gebouwen van vijf lagen en meer is de BENG echter moeilijk te realiseren.

Het gebied Uilenstede wordt momenteel in warmte voorzien door een gasgestookte WKK (DUWO), het warmtenet van Eneco bevat restwarmte van een eveneens gasgestookte Elektriciteitscentrale uit Diemen. In de gemeentelijke warmtevisie wordt onder andere ingegaan op het verduurzamen van deze warmtenetten zodat de afhankelijkheid van fossielbrandstoffen af zal nemen, dit valt buiten de scope van deze gebiedsvisie maar heeft wel invloed op met name de aansluiting van nieuwe gebouwen op de warmtenetten.

GPR (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn)

De gemeente Amstelveen stimuleert duurzaam en energiezuinig bouwen en hanteert momenteel daarbij de GPR als richtsnoer. GPR Gebouw is een digitaal instrument dat de duurzaamheid van gebouwen in cijfers uitdrukt, en dat voor vijf thema's (modules). Amstelveen streeft naar nieuwbouw met een gemiddelde GPR score van 7,5. Het hanteert een ambitie voor een zo hoog mogelijke score op de module energie, met minimaal een GPR score 7,5.

De gemeente stelt haar licentie voor GPR Gebouw beschikbaar aan ontwikkelaars, die daarmee het voorlopig ontwerp kunnen toetsen en zo nodig verbeteringen kunnen

aanbrengen. Het thema milieu van de GPR voldoet aan de eisen die een Omgevingsvergunning stelt aan een bouwaanvraag volgens artikel 5.9 het eerste en tweede lid van het Bouwbesluit 2012. Een aanvrager van een bouwvergunning moet met een wettelijke berekening aangeven wat het duurzaamheidsgehalte van het te realiseren bouwwerk is.

Klimaatadaptatie

De gemeente Amstelveen ontwikkelt ook beleid voor klimaatadaptatie. Dit is gebaseerd op het nieuwe rijksbeleid, opgenomen in het nieuwe Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (2017), dat twee hoofddoelen heeft:

1. gemeenten hebben in 2020 beleid vastgesteld om de hele gemeente klimaatadaptatief in te richten. Dit beleid moet de negatieve effecten aanpakken van
 - a. toenemende hittestress in bebouwd gebied;
 - b. toenemende wateroverlast doordat neerslag en intensiteit van buien toenemen. (Wateroverlast = water op straat én grondwateroverlast);
 - c. toenemende droogte als gevolg van grondwateronderlast (te laag grondwater).
2. gemeenten zijn in 2050 klimaatadaptatief ingericht (op basis van de huidige inzichten).

Dit betekent dat bestaande en nieuwbouwwoningen moeten worden beschermd tegen wateroverlast, bijvoorbeeld door maatregelen die ingrijpen in waterstromen of deze sturen. Daarbij gelden twee uitgangspunten:

- Bergen – vasthouden – (beperkt) afvoeren, bij voorkeur door in de openbare ruimte verhardingsmaterialen te gebruiken die water doorlaten of laten circuleren.
- LIOR Amstelveen: deze geeft normen voor het verwerken van water in de openbare ruimte: voor nieuwbouw is dit 90 mm water in 1 uur (inclusief het riool), voor bestaande bouw is dit 60 mm in 1 uur (inclusief riool).

Andere maatregelen om de waterstromen te beïnvloeden, zijn:

- wateropvang stimuleren en afgekoppelde daken installeren;
- de aanleg van groen-blauwe daken;
- de lokale waterafvoer stimuleren;
- het Amstelveen Rainproof-programma;
- waterdicht bouwen. Een grondwateronderzoek om verhoging van grondwaterstanden in te schatten, kan gewenst zijn;
- een eventueel onderzoek naar het risico van negatieve effecten: hoe erg is een voorspeld effect?
- eventueel onderzoek naar de bergingscapaciteit en een stresstest van het gebied.

Groene daken

In een gebied waar veel gebouwen staan, kan het zogeheten 'hitte-eilandeffect' optreden (de temperatuur ligt in dat gebied gemiddeld hoger dan in het gebied eromheen). Er is dan meer koeling nodig en er wordt onnodig energie gebruikt. Groene daken en een goede isolatie kunnen dit effect echter verminderen. Groene daken zorgen er bovendien voor dat het hemelwater vertraagd wordt afgevoerd en er minder watercompensatie nodig is. Het opvangen hemelwater van de daken wordt binnen het plangebied vastgehouden en niet via het rioolstelsel afgevoerd.

Ook witte daken, voldoende bomen en andere verticaal groen kunnen het hitte-eilandeffect verminderen of tegengaan.

Circulaire economie

Voor Kronenburg-Uilenstede liggen er grote kansen voor een circulaire economie. Denk bijvoorbeeld aan:

- De start van een kringloopwinkel, om het hergebruik van apparatuur te bevorderen. Een kringloopwinkel past qua goed bij het profiel van de doelgroep van Kronenburg-Uilenstede.

- Het gebruik van (elektrische) deelauto's. Niet iedereen in dit gebied zal een auto hebben of houden. Redenen voor deze veronderstelling: de gunstige ligging ten opzichte van voorzieningen en (hoogwaardig) openbaar vervoer, de te verwachten doelgroepen en de invoering van betaald parkeren.
- (Elektrische) deelauto's kunnen in parkeergarages of kelders worden aangeboden en opgeladen.
- Particulier shuttlebusvervoer kan het zakelijke autoverkeer beperken. Onderzoek van vervoersbedrijven heeft aangetoond dat er in Kronenburg-Uilenstede kansen liggen voor zelfrijdend elektrisch vervoer. Zover is het echter nog niet. Het is wel belangrijk om bij de herinrichting van wegen rekening te houden met dit soort vervoer.
- Door gezamenlijk afvalbeheer via parkmanagement zal het vervoer in dit gebied afnemen.
- Groene daken bieden ruimte aan stadslandbouw, met de teelt van producten voor de lokale horeca of retail te telen. Biowinkels of -horeca passen bij de doelgroep van Kronenburg-Uilenstede.

7.11 Hoogbouweffecten

Ten aanzien van de ontwikkelingen in het plangebied is er een expert opinion windhinder uitgevoerd (Royal Haskoning, 8 mei 2019, zie Bijlage 23) ter beoordeling van de verwachte windhinder rondom de nieuwbouw in Kronenburg-Uilenstede. Het onderzoek is uitgevoerd op basis van een mogelijke stedenbouwkundige uitwerking. De definitieve locatie en omvang van de gebouwen is nog niet bekend. In het stedenbouwkundig raamwerk zijn diverse bouwhoogtes opgenomen waaronder hoogteaccenten tot 48 meter hoog. Dit houdt in dat volgens de norm NEN8100 een kwantitatief onderzoek noodzakelijk is. Omdat het plan nog in een ontwikkelfase zit is eerst een kwalitatief onderzoek uitgevoerd.

De beschouwde windrichtingen zijn zuid, zuidwest en west, omdat uit deze richtingen een grotere kans op hoge windsnelheden is. Het onderzoek concludeert dat er verschillende plaatsen in het plangebied zijn waar het windklimaat naar verwachting voor verbetering vatbaar is. Het gaat hierbij voornamelijk om de gebouwhoeken van de hoge gebouwen op de noordwest en zuidoost zijden, alsook de onderdoorgangen georiënteerd rondom de richting zuidwest.

Daarnaast wordt geconcludeerd dat er in de verschillende plangebieden een risico bestaat dat het windklimaat matig is volgens de toetsingscriteria zoals genoemd in de norm NEN8100 "Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving". In overweging kan worden genomen de windsnelheid af te remmen door:

- het aanplanten van vegetatie, eventueel in combinatie met gedeeltelijk open schermen of luifels;
- het plaatsen van schermen in de onderdoorgangen;
- het realiseren van meer afstand tussen de gebouwen of een verlaging van de maximale hoogte;
- het oriënteren van de gebouwen zodat de langste zijde in de zuidwest noordoost richting ligt.

Om de precieze windhinder beter weer te geven wordt geadviseerd bij de definitieve bouwplannen een kwantitatief onderzoek te laten plaatsvinden om de windhinder en windgevaarkansen te bepalen.