
OUDERKERKERLAAN 150 AMSTELWOOD

Amstelveen

ruimtelijke onderbouw

4 december 2024

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	4 december 2024
PROJECT PROJECTLEIDER	Amstelwood Ouderkerkerlaan 150 ir. L.C. Snel
OPDRACHTGEVER PROJECTNUMMER	Amstelwood B.V. 20230241
AUTEUR STATUS	ir. L.C. Snel & M. de Jong Definitief



Inhoudsopgave

Toelichting		4
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging projectgebied	5
1.3	Geldend bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	9
2.1	Huidige situatie	9
2.2	Stedenbouwkundige situatie	11
2.3	Programma	13
2.4	Het ontwerp	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	18
3.1	Inleiding	18
3.2	Rijksbeleid	18
3.3	Provinciaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	26
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	33
4.1	Milieueffectrapportage	33
4.2	Bodem	33
4.3	Archeologie	35
4.4	Water	36
4.5	Bedrijven en milieuhinder	45
4.6	Geluid	46
4.7	Verkeer en parkeren	50
4.8	Externe veiligheid	53
4.9	Luchtkwaliteit	55
4.10	Ecologie	56
4.11	Stikstof	59
4.12	Kabels en leidingen	60
4.13	Luchtvaartverkeer	61
4.14	Windhinder	64
4.15	Bezonning	68

4.16	Klimaat	71
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	72
5.1	Economische uitvoerbaarheid	72
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	72
Hoofdstuk 6	Conclusie	74
Bijlagen		
Bijlage 1	Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Ouderkerkerlaan 150	
Bijlage 2	Verkennd bodemonderzoek Ouderkerkerlaan 150	
Bijlage 3	Archeologisch onderzoek Amstelwood	
Bijlage 4	Bouwkuipadvies	
Bijlage 5	Bemalingsadvies	
Bijlage 6	Monitoringsplan	
Bijlage 7	Akoestisch onderzoek wegverkeer	
Bijlage 8	Bouwfysica rapport	
Bijlage 9	Notitie verkeersgeneratie Amstelwood	
Bijlage 10	Onderzoek externe veiligheid Amstelwood	
Bijlage 11	Quickscan Ecologie Amstelwood	
Bijlage 12	Onderzoek stikstofdepositie Amstelwood	
Bijlage 13	Windhinderonderzoek Amstelwood	
Bijlage 14	Bezonningsonderzoek Amstelwood	
Bijlage 15	Biodiversiteitsscan	
Bijlage 16	BEA: Bomen Effect Analyse Amstelwood	

Toelichting

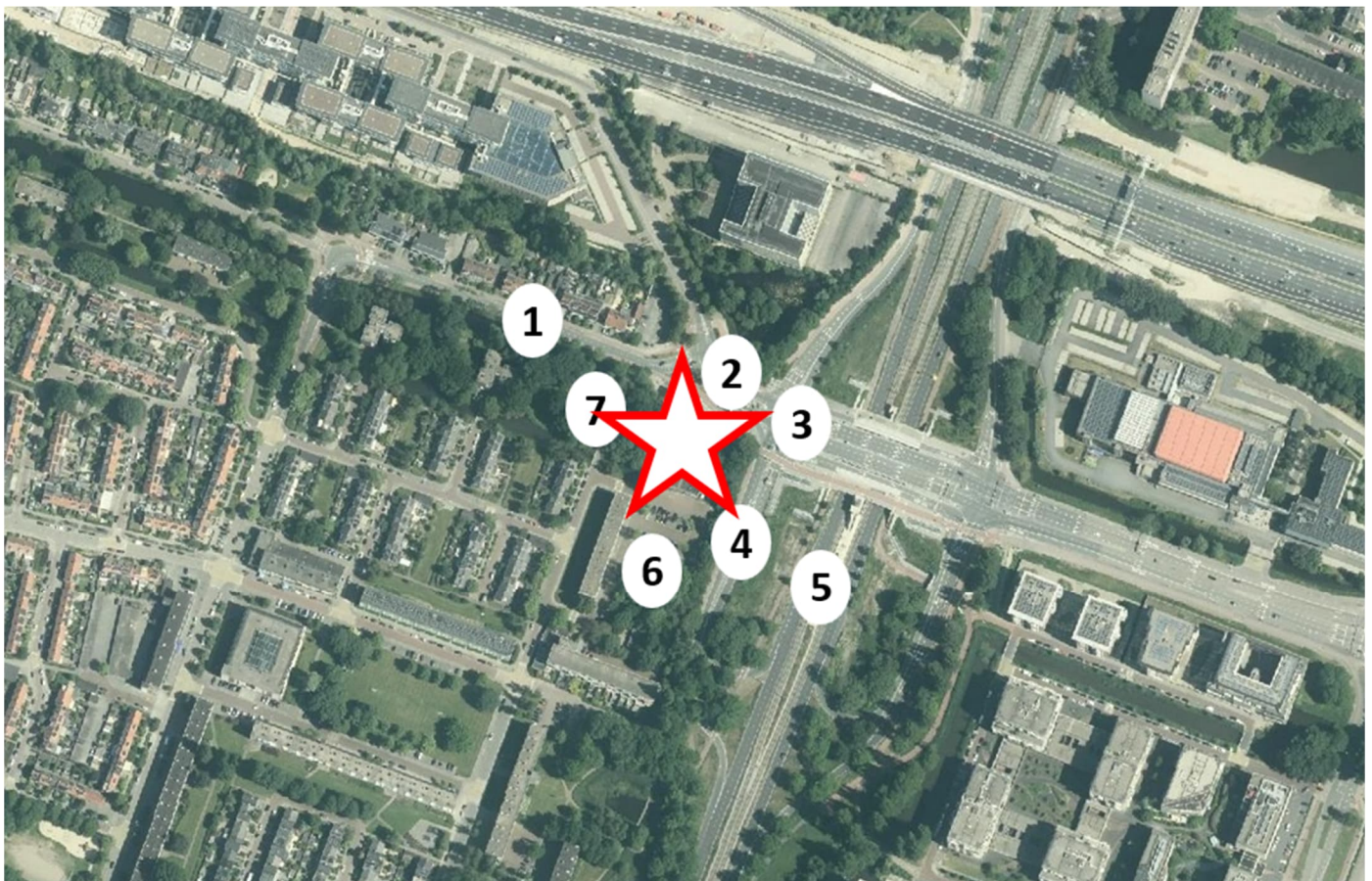
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amstelwood B.V. heeft het initiatief om aan de Ouderkerkerlaan 150 in Amstelveen een woontoren in houtbouw te realiseren. Met deze ontwikkeling wordt ingespeeld op de woningbehoefte in het middensegment, en aangesloten bij de door de gemeenteraad vastgestelde Startnotitie voor deze ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling is echter niet mogelijk op basis van de geldende bestemmingsplannen 'Amstelveen Midden West' en 'Amstelveen Midden West 2022'. Om de ontwikkeling toch juridisch-planologisch mogelijk te maken, wordt een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd. Bij deze aanvraag moet worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De voorliggende onderbouwing voorziet daarin.

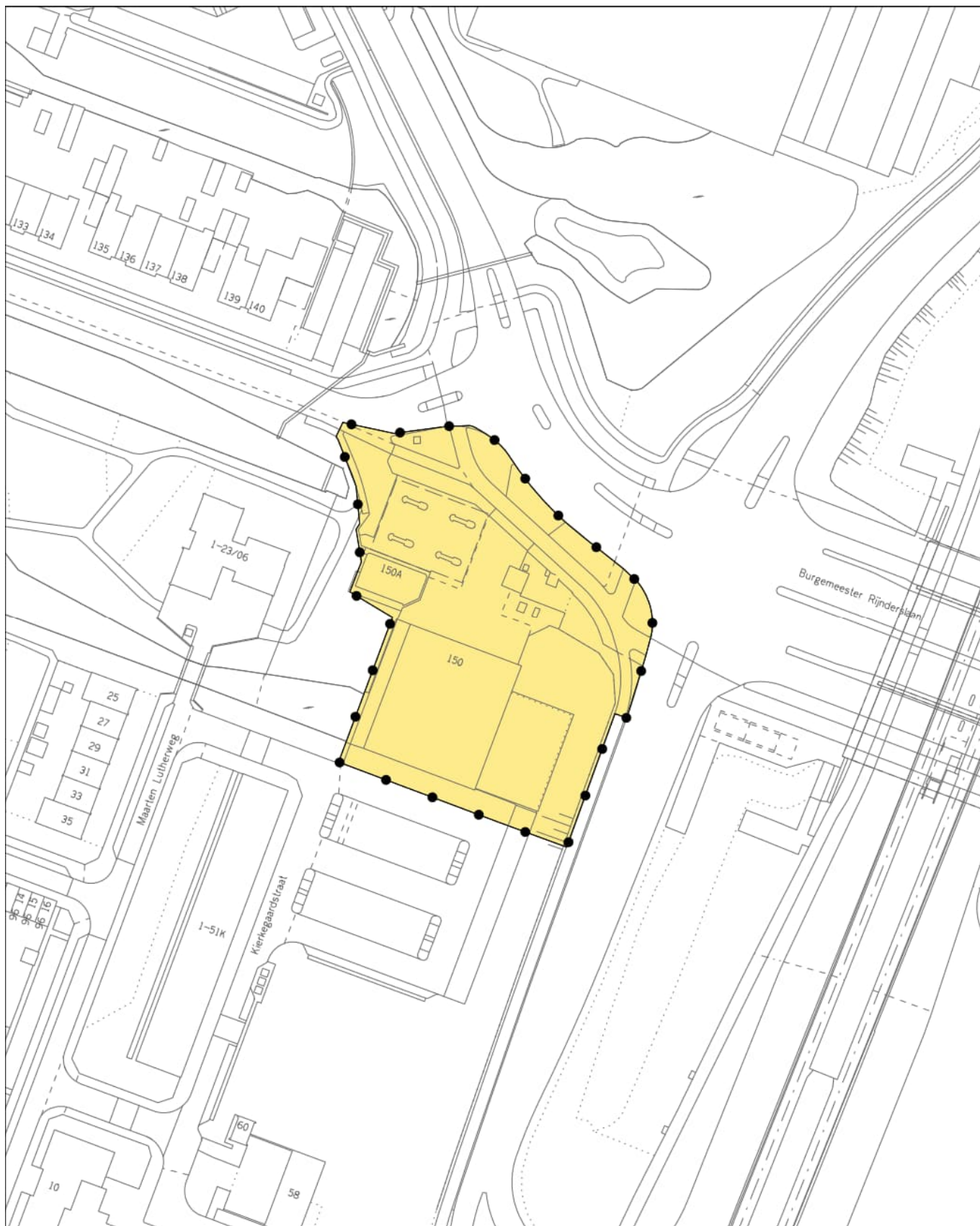
1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied ligt in de gemeente Amstelveen binnen de bebouwde kom in de nabijheid van de A9. De ligging van het project is weergegeven op figuur 1. Het projectgebied ligt in de noordoosthoek van de woonwijk Keizer Karelpark, grenzend aan verkeersader Beneluxbaan/Amstelveense lijn. Het stadshart van Amstelveen ligt op circa 500 meter afstand. Het projectgebied is uitstekend ontsloten en nieuwe bewoners hebben veel voorzieningen binnen handbereik. Ten noordwesten van het projectgebied ligt de Ouderkerkerlaan (1), die uitkomt op de Burgemeester Rijnderslaan (2). Deze straat komt vervolgens uit op een groot kruispunt dat ten noordoosten van het projectgebied ligt (3). Oostelijk van het projectgebied is een op- en afrit van de tweebaansweg 'Beneluxbaan' te vinden (4). Ingeklemd tussen de twee rijrichtingen van de Beneluxbaan loopt een trambaan waar de tramhalte 'Ouderkerkerlaan' gelegen is (5). Zuidelijk van het projectgebied bevindt zich een parkeerterrein (6) welke losstaat van de projectontwikkeling, met daarnaast een galerijflat. Ten westen is een portiekflat van vier verdiepingen aanwezig (7).

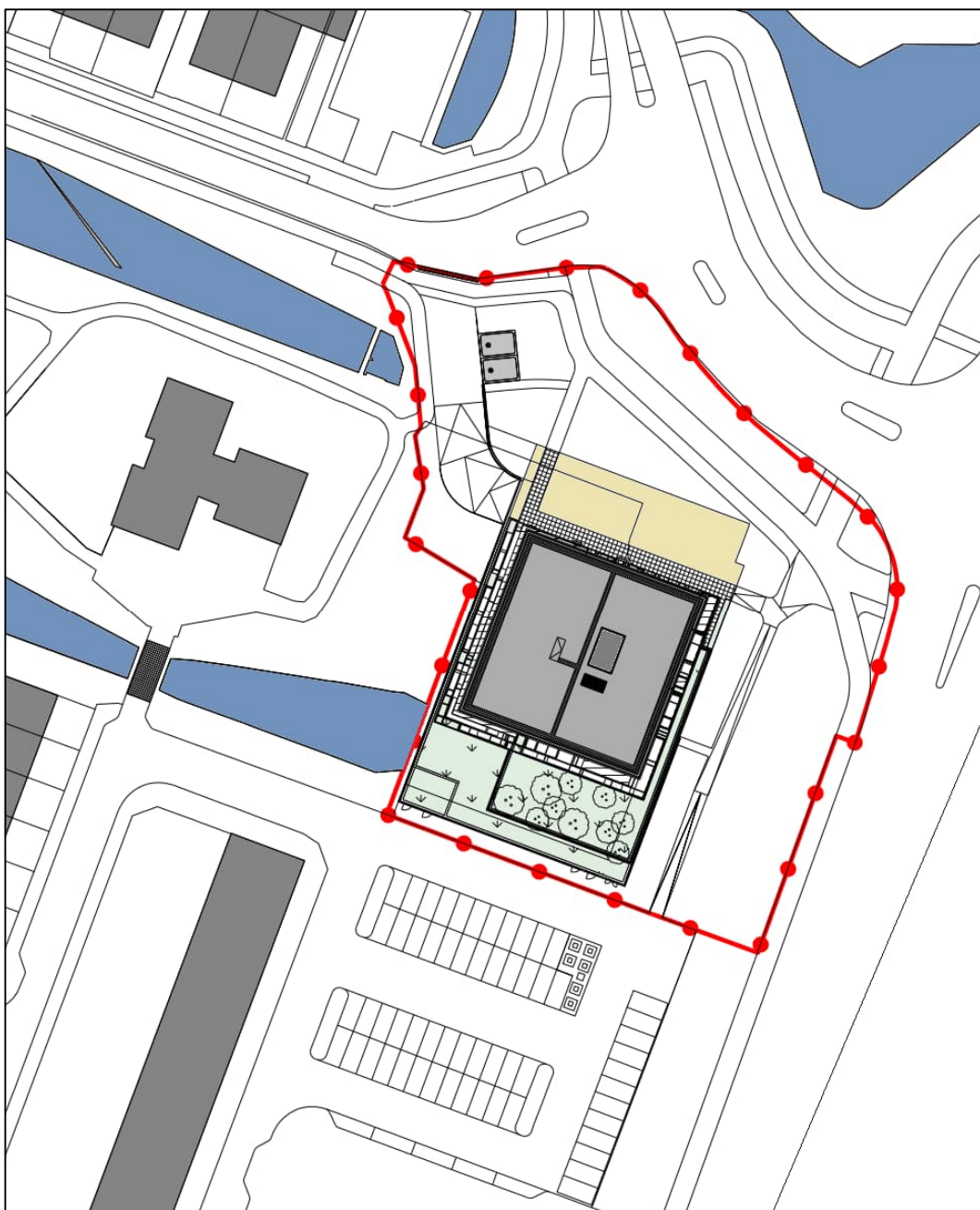


Figuur 1.1 Ligging projectgebied (bron: Arcgis luchtfoto 2021)

De figuren 1.2A en 1.2B geven de exacte begrenzing en ligging van het projectgebied weer .



Figuur 1.2A Begrenzing projectgebied, en ligging projectgebied in omgeving



Figuur 1.2B Begrenzing projectgebied, met weergave (situering) project Amstelwood

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het grootste deel van het projectgebied geldt het bestemmingsplan “Amstelveen Midden West”, vastgesteld op 18 februari 2009. Ter plaatse van een klein deel van het projectgebied geldt het bestemmingsplan “Amstelveen Midden West 2022”, vastgesteld op 14 december 2022.



Figuur 1.3 Uitsnede bestemmingsplan “Amstelveen Midden West” (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

De bestemmingen ter plaatse zijn: 'Bedrijf', 'Groen', 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijfsgebied' en er geldt de dubbelbestemming 'Waterkering'. Het projectgebied heeft tevens de aanduiding '(vm2)' (verkoop motorbrandstoffen + luifel en LPG toegestaan) en is er een gebiedsaanduiding opgenomen voor 'Grens LPG zone'.

Vanuit het bestemmingsplan “Amstelveen Midden West 2022” gelden aan de randen van, doch binnen, het projectgebied de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer' en 'Verkeer – Verblijfsgebied' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waterstaat – Waterkering' en gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – lpg'.

Tevens gelden er een aantal paraplubestemmingsplannen.

Strijdigheid bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is in strijd met de huidige bestemmingsplannen, omdat wonen niet binnen de huidige bestemmingen is toegestaan en tevens de beoogde bebouwing niet is toegestaan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komt de ruimtelijke analyse van het projectgebied aan de orde en wordt het initiatief beschreven. Vervolgens wordt de ontwikkeling in hoofdstuk 3 aan het actuele en relevante beleidskader getoetst. In hoofdstuk 4 worden de relevante omgevingsaspecten en de bijbehorende onderzoeken beschreven. Een toelichting op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling is opgenomen in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 sluit af met een afweging en conclusie.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie, en historie en omgeving

Keizer Karelpark

Het projectgebied maakt onderdeel uit van de wijk Keizer Karelpark. De wijk is ontworpen rond 1920, maar na de oorlog aangepast. De eerste woningen werden voor de oorlog gebouwd, in de noordwestelijke hoek van de wijk.



Figuur 2.1 Amstelveen rond 1950



Figuur 2.2 Amstelveen rond 1980

Naast eengezinswoningen werden na de oorlog in de wijk ook veel appartementencomplexen gebouwd. Door de aanleg van de snelweg A9 werd de wijk en de oude kern van Amstelveen "losgeknipt" van het noordelijke deel van de gemeente, waar het nieuwe stadscentrum ook ligt.

De wijk wordt noordelijk begrensd door de A9 en in het oosten door de Beneluxbaan. De Beneluxbaan buigt af naar het westen en vormt zo ook de zuidelijke grens van de wijk. De Handweg, die gelegen is op een waterkering, vormt de westelijke grens van de wijk. De A9 vormt een forse barrière tussen dit deel van Amstelveen en het deel ten noorden daarvan. Het projectgebied ligt echter direct naast de Beneluxbaan die een vrije onderdoorgang biedt voor alle verkeerssoorten, inclusief openbaar vervoer.

Projectgebied

Op dit moment bevindt zich een voormalige showroom en autogarage met tankstation op de projectlocatie. Het tankstation is nog in bedrijf. In het bedrijfspand met garage zijn tijdelijk andere bedrijven gevestigd.

Langs de oude garage loopt aan de westkant een hellingbaan die vroeger door Stern (garage) werd gebruikt om auto's vanaf het niveau aan de Ouderkerkerlaan (showroom) naar 'beneden' te rijden waar de werkplaats zich bevond.

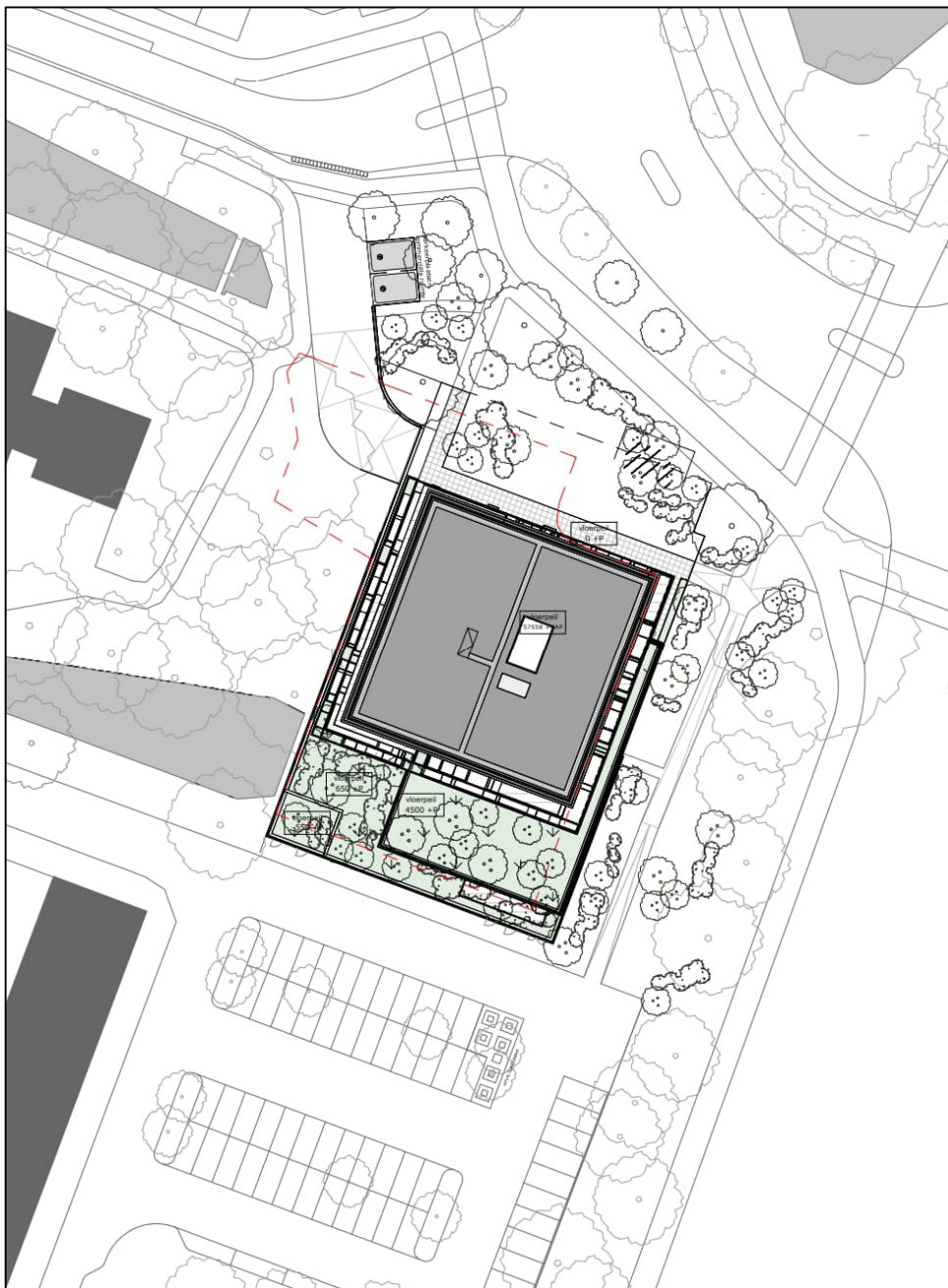


Figuur 2.3 Aanzicht projectgebied vanaf ontsluiting Burgemeester Rijnderslaan (noordelijk) (bron: Google Maps)



Figuur 2.4 Aanzicht projectgebied vanaf parkeerplaats op bedrijfspand (zuidelijk) (bron: Google Maps)

2.2 Projectkenmerken (algemeen) en Stedenbouwkundige situatie



Figuur 2.5 Situatietekening

De stedenbouwkundige structuren bieden ruimte om zelf de identiteit voor deze locatie en de directe omgeving neer te zetten. De uitstekende bereikbaarheid en het feit dat het een zichtlocatie is vanaf de A9, nodigen uit om een 'landmark' te maken en boven de Amstelveense hoogte van 18 meter uit te steken. Ook vormt de locatie de entree van de wijk Keizer Karelpark. Daarom is stedenbouwkundig op deze locatie een bijzonder gebouw gewenst, en is een woontoren met een hoogte van circa 57 meter ontworpen (57,5 meter gezien vanaf NAP). Het betreft een vierkante toren van circa 27 bij 27 meter in oppervlak, met een bredere/grotere onder-basis van circa 34 bij 42 meter (exclusief aanvullend maaiveld- en kelderoppervlak).

De toren heeft een hoogte van circa 57,5 meter + NAP en valt daarmee binnen de maximaal toegestane hoogte volgens het LIB (Luchthavenindelingbesluit) Schiphol.

De toren is alzijdig ontworpen maar tegelijkertijd kent de stedenbouwkundige situatie twee kanten; een meer grootstedelijke situatie richting A9, Beneluxbaan en het kruispunt bij de Ouderkerkerlaan en een kleinschaligere kant richting woonwijk Keizer Karelpark Oost.

Het project kent een twee-laags parkeergarage. Het bestaande hoogteverschil van circa 3 meter tussen de Ouderkerkerlaan aan de noordwestzijde en de Kierkegaardstraat aan de zuidwestzijde zorgt ervoor dat de tweelaagse parkeergarage grotendeels aan het zicht vanuit de Ouderkerkerlaan blijft onttrokken. (Ten opzichte van de noordoostzijde is het hoogteverschil met de zuidwestzijde groter). De ingang van de parkeergarage bevindt zich aan de noordwestzijde, en een klein deel van de onderste laag ligt onder de ingang. Langs de Kierkegaardstraat ligt de onderste parkeerlaag half verdiept onder maaiveldniveau. De in- en uitrit van de parkeergarage bevindt zich aan de noordwestzijde van de kavel geïntegreerd in het landschapsontwerp en is bereikbaar vanuit de Ouderkerkerlaan.

De gevels aan de noordoostzijde (Burgemeester Rijnderslaan) krijgen op de begane grond een actieve transparante plint van circa 4 meter hoog met daarin de hoofdentree voor de woningen met een algemene ruimte, de commerciële functie en de entree van de fietsenstalling. Het maaiveld rondom het gebouw heeft een groene inrichting die aansluit op de aangrenzende bestaande groenzones.

Aan de oostzijde ontstaat tussen de plint en de bestaande groenzone parallel aan de Beneluxbaan ruimte voor een nieuwe voetgangersverbinding tussen de wijk Keizer Karelpark en het OV knooppunt aan de Beneluxbaan. Deze nieuwe verbinding dient ter aanvulling van een smalle donkere route ten westen van het tankstation.



Figuur 2.6 Nieuwe Stedenbouwkundige situatie, met inrichting maaiveld en openbare ruimte, excl. bomen

De locatie heeft meerdere ingrediënten voor duurzame hoogbouw. Het is een strategische locatie voor verdichting en daarom in de Hoogbouwvisie van de Gemeente ook aangewezen als potentiële hoogbouwlocatie.

Met de nieuwe tramhalte van tramlijn 25 pal voor de deur, tramlijn 5 om de hoek, de snelbus naar Schiphol Airport en het Stadshart op 10 minuten lopen, heeft de locatie een uitstekende bereikbaarheid en stadse kwaliteiten. Dit biedt kansen voor een centrumstedelijk woonmilieu dat een nieuwe identiteit geeft aan een plek die veel autoverkeer naar zich toetrekt.

Tegelijkertijd is er de ambitie om de groene zone langs de Ouderkerkerlaan en de Beneluxbaan te versterken en door te zetten op de locatie. De nieuwbouw is in balans met de bestaande groen- en waterstructuren gepositioneerd en ontworpen.

Het plan gaat bijdragen aan de bouwopgave van Amstelveen en de regio, in combinatie met een toename aan groen. De paar bomen en/of struiken die moeten plaatsmaken voor het plan worden ruimschoots gecompenseerd door het extra groen dat wordt terug geplant. Een zeer duurzame vorm van ruimtegebruik is gestapelde bouw. Omdat intensief grondgebruik ruimte schept op andere plekken waar kan worden gerecreëerd of de natuur kan floreren.

Voor het project Amstelwood (Ouderkerkerlaan 150) is door de gemeenteraad van Amstelveen een Startnotitie vastgesteld op 16 februari 2022. In de Startnotitie zijn de kaders voor het project vastgelegd, waaronder de bandbreedte van de woningbouw.

2.3 Programma

In de nieuwe situatie wordt een hout-hybride woontoren gerealiseerd die bestaat uit houten kolommen en vloeren en een betonnen parkeergarage en liftkern. In de circa 57 meter hoge woontoren komen 131 appartementen. De woontoren kent 17 bovengrondse bouwlagen. In de plint is naast de entree een commerciële functie te vinden van circa 100 m². Ondergronds zijn 107 parkeerplaatsen gepland, verdeeld over 2 lagen. Daarnaast is er een geluidsluwe gemeenschappelijke buitenruimte voor een aantal woningen, zie paragraaf 4.6 Geluid.

Van de 131 woningen zijn de meeste middeldure huurappartementen, namelijk 59 (45%), en deze kennen een gemiddelde gebruiksoppervlakte van 55 m² per woning. 39 woningen (30%) zijn middeldure koopwoningen en 33 zijn koopwoningen in de vrije sector (25%). De middeldure koopwoningen hebben een gemiddelde gebruiksoppervlakte van 50 m² en de koopwoningen in de vrije sector hebben een gebruiksoppervlakte tussen de 85 m² en 140 m².

2.4 Gebouwontwerp en -kenmerken, en groen(elementen)

Amstelwood gaat de hoogte in en verdicht de omgeving: een woontoren voor meer woningaanbod in Amstelveen met de ambitie zoveel mogelijk groen in de omgeving te behouden.

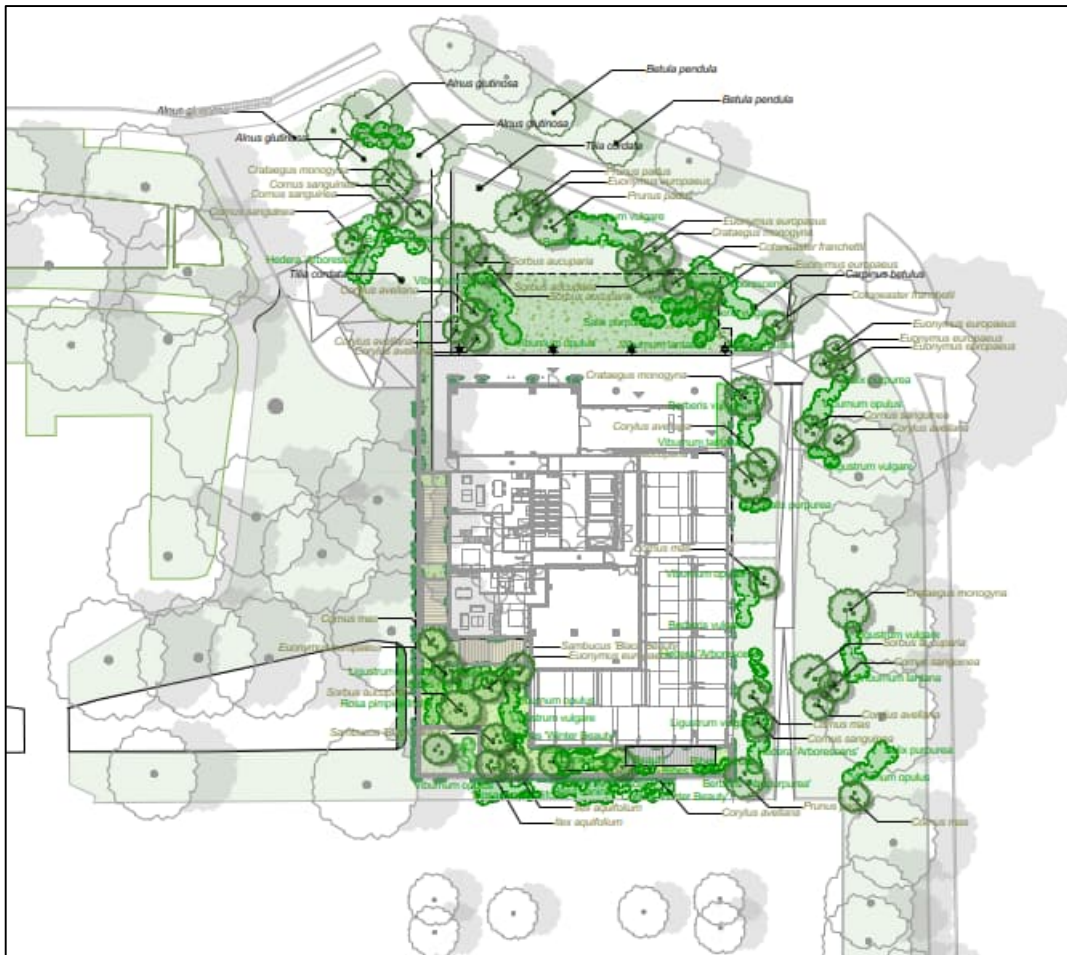
Het volume is een samenspel van toren en plint. De plint is aan drie zijden geterrasseerd en zorgt voor een geleidelijke overgang naar de aangrenzende groenzones en de buurt. Waar de korrelgrote van de buurt aan de zuidwestzijde door de geterrasseerde volumeopbouw wordt voortgezet in het ensemble, is het volume (passend bij de meer stedelijke situatie aan de noordzijde) iets strakker en rechtlijniger. De toren staat hier op/aan het aangrenzende maaiveld, en is duidelijk zichtbaar vanaf de Beneluxbaan en de A9 en markeert de entree van de wijk. Op de begane grond zorgt de actieve en transparante plint voor de aansluiting richting Ouderkerkerlaan, Burgemeester Rijnderslaan en het OV knooppunt.

Groen

In en om Amstelwood worden straks de seizoenen aan het groen herkend. Het wordt een natuurinclusief woongebouw, zodat het een aanvulling kan zijn op de biodiversiteit van het bestaande gebied eromheen. De bestaande groenstructuren langs de Beneluxbaan en de Ouderkerkerlaan komen samen op het projectgebied van Amstelwood wat daardoor een kruispunt vormt voor planten en dieren.

De groene daken dragen bij aan het reduceren van hittestress en zorgen ervoor dat hemelwater gebufferd afgevoerd kan worden. Het verminderen van hittestress tijdens de (steeds warmere) zomers leidt tot beter thermisch comfort in stedelijke omgevingen.

Aan de oost-, west- en zuidzijde worden de aangrenzende groenzones als het ware voortgezet in het gebouw door de plint te voorzien van verticaal groen op de gevels en alle daken van de plint in te richten als natuur inclusieve en klimaat adaptieve daktuinen met bomen, struiken, vaste planten en grassen. Vanuit de volle grond groeien klimplanten van het aangrenzende maaiveld en de groendaken de toren in. Het landschap wordt opgenomen in de toren en tegelijkertijd is de toren daarmee verankerd in de omringende groenzones en de buurt. Aan alle drie zijdes heeft de gevel van de plint een transparant en groen karakter en draagt daarmee bij aan de sociale veiligheid van het aansluitende maaiveld.



Figuur 2.7 Inrichting maaiveld en openbare ruimte, met nieuwe en bestaande bomen, en andere beplanting



Figuur 2.8 Impressie beoogde ontwikkeling, vanaf de Burgermeester Rijnderslaan

Gevelprincipes

Het uitgangspunt is een alzijdig gevelgrid met daarachter in de tweede lijn de thermische gevel.

Door gradatie in dichtheid en diepte in het grid in verticale en horizontale richting aan te brengen wordt het volume onderverdeeld in kleinere delen die tegelijkertijd een eenheid vormen. De terrasserings van de plint wordt op deze manier voortgezet in de toren. Het grid begint op de onderste lagen dicht en diep en opent zich steeds meer richting de top van de toren. In de tussenruimte die ontstaat tussen de thermische gevel en het gevelgrid worden de balkons en loggia's met verschillende dieptes opgenomen in de contour van het volume. Het grid maakt het op deze manier mogelijk dat het gebouw kan reageren op zijn omgeving. Zo zijn in de met meer geluid belaste gevel aan de oostzijde afsluitbare volglazen balkons opgenomen en aan de noordzijde deels afgeschermd balkons. Het gevelgrid - variërend in diepte en dichtheid - bindt de volumes samen en zorgt tegelijkertijd voor differentiatie en variatie. Door de combinatie van gevelgrid en achtergelegen gevel ontstaat een gevel met detail, diepte en gelaagdheid.



Figuur 2.9 Impressie beoogde ontwikkeling vanaf Maarten Lutherweg (zicht op westzijde project)

Materialen

Voor deze toren is gekozen voor een eeuwenoud, maar toch vernieuwend bouw materiaal: hout. Een houten constructie is innovatief, maar eigenlijk heel logisch: het is duurzaam, licht en vergroot het wooncomfort in combinatie met uitbundig groen.

De hybride hoogbouwconstructie is een combinatie van een houten draagconstructie en een betonnen kern met daarin opgenomen het trappenhuis en de liften. Er wordt gewerkt met houten Glulam kolommen en stalen balken in combinatie met een houten ribbenvloer. Glulam staat voor Glued-laminated timber (Gelijmd gelamineerd hout): geprefabriceerde en gelamineerde houten kolommen.

Ook als het eenmaal is verwerkt tot bouw materiaal, houdt het hout de CO₂ vast die het tijdens z'n groei heeft opgenomen uit de lucht. De bomen die worden terug geplant, nemen vervolgens weer nieuwe CO₂ op uit de lucht. Daarmee is hout een goede manier om klimaatverandering tegengaan. Naderhand is hout uitstekend te recyclen. Daarmee is het een circulaire krachtpatser. En als het niet wordt hergebruikt, is het volledig biologisch afbreekbaar. Zo blijven toekomstige generaties niet met ons afval zitten.

Hout isoleert bijzonder goed. Doordat hout zelf nauwelijks warmte vasthoudt, heeft het in de zomer juist een verkoelende werking. Hout reguleert niet alleen de temperatuur, maar ook de luchtvochtigheid. Hout neemt vocht op als het voorradig is en staat het weer af als het nodig is. Dit zorgt voor een gezond leefklimaat en een positief effect op het welzijn. Daarnaast zorgt hout voor een prettige akoestiek. Door de juiste mate van hardheid en zachtheid, absorbeert het storende geluiden van buiten en van binnen.

Voor de gevelbekleding van de thermische gevel en de plafonds van alle balkons wordt ook hout toegepast. In dit geval verduurzaamde en brandvertragende houten gevelprofielen. Voor het gevelgrid wordt gemaakt van met stalen kokerprofielen. De gevelkozijnen zijn van aluminium.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat een samenvatting van de ruimtelijke beleidskaders die relevant zijn voor het projectgebied. Iedere paragraaf besluit met een conclusie waarin de betekenis van het beleid voor het projectgebied is opgenomen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Uitgangspunt in de NOVI is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeemverantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Prioriteiten

De belangrijkste prioriteiten zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Toetsing

De ontwikkeling van 131 appartementen op een binnenstedelijke transformatielocatie is in lijn met de prioriteit 'woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden'. Door het woonprogramma dat gerealiseerd wordt (middeldure huurwoningen, middeldure koopwoningen en koopwoningen in de vrije sector), ontstaat er een divers aanbod voor verschillende doelgroepen. De keuze voor houtbouw en de groene invulling sluiten aan bij klimaatbeleid en de realisering van gezonde steden.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van andere overheden, is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. Het Barro is op 30 december 2011 in werking getreden en bevat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het Barro stelt regels omtrent 14 aangewezen nationale belangen.

Toetsing

De ontwikkelingen binnen het projectgebied raken geen van de rijksbelangen opgenomen in het Barro.

3.2.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

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 Schiphol (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 de reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

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 geluidsbelasting 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, evenals in het voorgaande LIB, geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw.

In het landelijk gebied gelegen binnen zone 5 LIB (gebied 20 Ke-contour) is een verbod op nieuwe woningbouwlocaties verankerd in het LIB.

In dit besluit is een beperkingengebied opgenomen waarbinnen beperkingen worden gesteld ten aanzien van het gebruik en de bestemming van de grond voor zover deze noodzakelijk zijn met het oog op veiligheid en geluidsbelasting. Het projectgebied ligt binnen de zone van het LIB Schiphol. Dit betekent dat nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen getoetst moet worden aan het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Indien uit toetsing blijkt dat nieuwbouw niet mogelijk is binnen de wetgeving van het Luchthavenindelingbesluit kan de Inspectie Leefomgeving en Transport (namens de bewindslieden) voor een beperkt aantal categorieën ontheffing verlenen; de afgifte van een zogenoemde verklaring van geen bezwaar op basis van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart.

Toetsing

Het projectgebied ligt in het beperkingengebied van het LIB. In paragraaf 4.13 wordt ingegaan op de invloed van de aanwezigheid van Schiphol en het LIB voor dit plan.

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

De ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet een beschrijving bevatten 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. Hetzelfde geldt voor een ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan.

Toetsing

In totaal worden 131 appartementen mogelijk gemaakt, waarvan 45% middeldure huur, 30% middeldure koop en 25% vrije sector koop. In de plint wordt naast de entree een commerciële functie met een oppervlakte van circa 100 m² mogelijk gemaakt.

Of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Uit jurisprudentie blijkt dat het toevoegen van meer dan 11 woningen of een functiewijziging van meer dan 500 m² bvo wordt gezien als stedelijke ontwikkeling. In dit geval is dus sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gelet op het aantal woningen. Daarom is hierna de behoefte beschreven.

De locatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied, dus een motivering van de locatiekeuze is niet noodzakelijk.

Beschrijving woningbehoefte

De grote woningbehoefte in Amstelveen en de regio blijkt uit onder meer onderzoek, prognoses en rapporten van de provincie Noord-Holland. Ter onderbouwing van de behoefte aan woningbouw wordt verwezen naar het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025, 'Prognose Noord-Holland 2021-2050 - Bevolking, huishoudens en woningbehoefte', de 'Monitor Woningbouw 2021' en de 'Monitor Woningbouw 2022' van de provincie Noord-Holland. De Monitor Woningbouw kijkt naar de productie, plancapaciteit en woningbehoefte. Met de gegevens in de Prognose Noord-Holland 2021-2050 en de Monitor Woningbouw is de 'laddertoets woningen' voor het project Amstelwood opgesteld.

Uit de Prognose Noord-Holland 2021-2050 volgt dat de additionele woningbehoefte van Amstelveen circa 4.850 woningen bedraagt voor 2030, en circa 6.950 woningen bedraagt voor 2040 ten opzichte van 2021.

Uit de Prognose Noord-Holland 2021-2050 volgt dat de additionele woningbehoefte van de regio Amstelland-Meerlanden circa 19.200 woningen bedraagt voor 2030, en circa 31.000 woningen bedraagt voor 2040 ten opzichte van 2021. Tevens blijkt er in Amstelland-Meerlanden in de periode 2021-2029 een indicatieve netto bouwopgave van 23.200 woningen te zijn vanwege het woningtekort in 2021 dat dient te worden ingelopen. Binnen deze netto woningbouwopgave zit ook de voorgenoemde additionele woningbehoefte die ontstaat tussen 2021 en 2030.

De additionele woningbehoefte ontstaat (hoofdzakelijk) door huishoudensgroei.

Uit de Monitor Woningbouw 2021 blijkt het volgende: In Amstelland-Meerlanden is er onvoldoende harde plancapaciteit om aan de indicatieve woningbouwopgave tot 2030 te voldoen. Voor de opgave tot 2025 moet er nog harde capaciteit bij, circa 6.500 woningen; voor de opgave tot 2030 zijn dat nog circa 4.000 woningen daarbovenop (Masterplan Wonen, 2021).

In de Monitor Woningbouw 2022 staat voor de regio Amstelland-Meerlanden een harde plancapaciteit vermeld van circa 7.600 woningen, met een bouwfasering van 4.500 woningen in de periode 2022-2024 en 3.100 woningen in de periode 2025-2029. Als de voorgenoemde woningbehoefte wordt vergeleken met de harde plancapaciteit, dan kan worden geconstateerd dat de huidige harde plannen niet in voldoende mate in de woningbehoefte in de regio Amstelland-Meerlanden kunnen voorzien. Ook in Amstelveen is er een tekort aan harde plannen in vergelijking met de woningbehoefte voor 2030. Het project Amstelwood voorziet daarmee in een resterende woningbehoefte.

Onderstaand figuur geeft voor de periode 2021-2050 de kwantitatieve basis voor de woningbehoefte zoals die voortkomt uit de provinciale prognose. Voor de provincie vormt deze prognose het uitgangspunt voor het beoordelen van nut en noodzaak van nieuwe woningbouwontwikkelingen. Hieruit blijkt dat de prognose voor Amstelveen uitkomt op 4.850 woningen in de periode 2021-2030. In de regio is behoefte aan ruim 23.000 woningen inclusief het inlopen van het woningtekort.

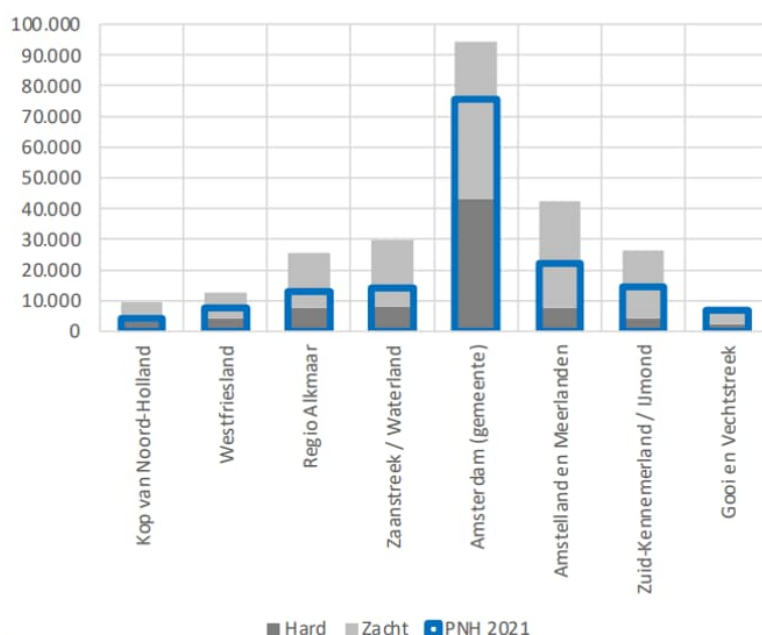
	Aantal in 2021	2030 t.o.v. 2021	2040 t.o.v. 2021	2050 t.o.v. 2021	Aantal in 2050
Amstelland-Meerlanden: Aalsmeer	13.000	+850	+1.750	+1.950	14.950
Amstelland-Meerlanden: Amstelveen	42.550	+4.850	+6.950	+8.150	50.700
Amstelland-Meerlanden: Diemen	15.600	+2.300	+2.650	+3.600	19.200
Amstelland-Meerlanden: H' meer	66.350	+8.850	+15.050	+20.950	87.300
Amstelland-Meerlanden: Ouder-Amstel	6.300	+1.450	+3.450	+5.300	11.600
Amstelland-Meerlanden: Uithoorn	13.300	+900	+1.100	+1.250	14.550

Figuur 3.1 Indicatieve woningbehoefte per gemeente 2021-2050 (bron: Prognose Noord-Holland 2021-2050)

	Groei woningbehoefte 2021-2029	Inlopen woningtekort	Indicatieve netto bouwopgave 2021-2029
Amstelland-Meerlanden	+19.200	+4.000	+23.200

Figuur 3.2 Indicatieve netto bouwopgave Amstelland-Meerlanden (bron: Prognose Noord-Holland 2021-2050)

Uit de Monitor Woningbouw 2022 blijkt dat de harde plancapaciteit in Amstelland-Meerlanden circa 7.300/7.600 bedraagt. Er is onvoldoende harde plancapaciteit om in de additionele woningbehoefte te kunnen voorzien.



Figuur 3.3 Confrontatie woningbouwopgave provinciale prognose 2022-2030 en plancapaciteit 2022-2030 Amstelland-Meerlanden en andere regio's (bron: Monitor Woningbouw 2022, provincie Noord-Holland)

De geraamde additionele netto woningbehoefte voor de regio Amstelland-Meerlanden bedraagt 18.850 woningen tot 2030. Het betreft de netto uitbreidingsbehoefte, ofwel de woningbehoefte die er tot 2030 bij komt, los van de reeds geplande woningbouw, en nog los van de huidige spanningen op de markt ('huidige woningtekort'). De woningbouw in dit plan draagt bij aan het voorzien in deze behoefte.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling invulling geeft aan de woningbehoefte in Amstelveen. Met dit plan kan een deel van de benodigde harde plancapaciteit worden toegevoegd en wordt invulling gegeven aan de behoefte aan middeldure woningen. De beoogde ontwikkeling voldoet aan de (uitgangspunten van de) ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 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, richt 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.

De provincie heeft tevens vijf samenhangende bewegingen geschetst. Deze bewegingen laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die de provincie wil faciliteren. Dat wordt gedaan door een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden mee te geven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

1. Dynamisch schiereiland: hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
2. Metropool in ontwikkeling: hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt. Door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem wordt de agglomeratiekracht vergroot.
3. Sterke kernen, sterke regio's: deze beweging gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee het voorzieningenniveau in de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en de kernen hun herkenbare identiteit behouden.
4. Nieuwe energie: in deze beweging gaat het over het benutten van de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden in combinatie met het versterken van de (duurzame) agrifoodsector.

Toetsing

Voor het projectgebied is de beweging 'metropool in ontwikkeling' relevant. Hierbinnen zet de provincie in op het vergroten van de agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem. Nieuwe ontwikkelingen voor wonen en werken worden zoveel mogelijk via binnenstedelijke verdichting opgevangen. De provincie zet ook in op het aanpassen van het totale mobiliteitssysteem aan de drukker wordende metropool. Hiermee blijft het gehele stedelijke gebied bereikbaar.

De onderhavige omgevingsvergunning voorziet in de herontwikkeling van een binnenstedelijke bedrijfslocatie tot een woonlocatie bij een openbaar vervoerpunt. Hiermee draagt het project bij aan onder andere beweging 2 uit de omgevingsvisie NH2050. Het realiseren van woningen op de locatie aan de Ouderkerkerlaan geeft invulling aan de grote woningbehoefte in de regio.

Amstelwood geeft invulling aan de ambitie voor het verbeteren van klimaatbestendigheid en waterrobuustheid door het toevoegen van groen en vertraagde afvoer van water door waterbuffering op de daken. De hybride houten constructie zorgt voor CO2 vermindering tijdens de bouw en opslag tijdens de volledige levensduur van het gebouw. Voor het gebruikte hout worden nieuwe bomen geplant die ook weer CO2 opvangen. In die zin sluit houtbouw goed aan op de ambities van een circulaire economie. De biodiversiteit wordt vergroot door het toevoegen van 'betekenisvol' groen, waarbij inheemse plantsoorten worden gebruikt voor het aantrekken en huisvesten van verschillende vogels, vleermuizen en insecten.

De wezenlijke onderdelen van de Omgevingsvisie NH2050 voor het project, en de aansluiting van het project op de Omgevingsvisie, komt verder aan bod in de navolgende paragraaf over de Omgevingsverordening.

3.3.2 Omgevingsverordening NH2020

De Omgevingsverordening NH2020 is op 22 oktober 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. In 2022 is een nieuwe Omgevingsverordening vastgesteld, maar deze is per 1 januari 2024 in werking getreden en is niet van toepassing op omgevingsvergunningen die voor de inwerkingtreding zijn aangevraagd.

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de eerste stappen gezet om in de geest van de komende 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 (NH2050) zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande/voorgaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Een (groot) aantal van de regels van de PRV zijn ook in de Omgevingsverordening NH2020 terecht gekomen.

In de Omgevingsverordening staan onder meer de regels van de provincie Noord-Holland met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling en plannen. Tevens heeft de provincie in de Omgevingsverordening in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen, over onderwerpen waar een provinciaal belang mee is gemoeid.

Daarnaast zijn in de Omgevingsverordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De Omgevingsverordening geeft verder de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan.

Toetsing

Voor de ontwikkeling zijn de volgende aspecten relevant:

1. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen;
2. Woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol;
3. Klimaatadaptatie.

Artikel 6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

1. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan de afspraken bedoeld in het eerste lid.

Toetsing

Regionale afstemming en Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025

De Provincie Noord-Holland stelt in Artikel 6.3 van de Omgevingsverordening NH2020 nadere eisen aan nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. In de Omgevingsregeling NH2020 zijn nadere eisen aan de regionale afstemming gesteld. Voor deze ontwikkeling zijn de regionale woningbouwafspraken relevant.

Het woningbouwprogramma van de beoogde ontwikkeling is regionaal afgestemd middels het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 en de monitor plancapaciteit. De provincie Noord-Holland en de gemeenten in Amstelland-Meerlanden hebben het woonakkoord gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de bouw van ruim 38.000 woningen in de regio tussen 2020 en 2030. Ook zijn er afspraken gemaakt over woninglocaties, knelpunten en trekken de partijen zo veel mogelijk op als partners. Nieuwe woningbouwprojecten worden afgestemd via de monitor plancapaciteit. Het woningbouwproject Ouderkerkerlaan 150 is opgenomen in de monitor plancapaciteit van Noord-Holland.

Artikel 6.24 Woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol

1. Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.
2. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen ten aanzien van de toelichting zoals bedoeld in het eerste lid.

Toetsing

In paragraaf 4.13 wordt ingegaan op het luchtverkeer van Schiphol en het LIB in relatie tot dit plan, en de ligging van het plan in de LIB 5 zone Schiphol.

In paragraaf 4.6 is ingegaan op de ligging van het project in de LIB 5 zone en het geluid vanwege luchtverkeer. De geluidsbelasting vanwege luchtvaart is relatief beperkt op de projectlocatie en vormt daarmee geen belemmering voor de nieuwe woningen van het project. De woningbouw wordt wenselijk geacht vanwege een benodigde nieuwe functie en ruimtelijke kwaliteit verbetering voor de locatie, de binnenstedelijke ligging en de grote woningbehoefte.

Artikel 6.62 Klimaatadaptatie

1. De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.
2. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op:
 - a. wateroverlast;
 - b. overstroming;
 - c. hitte;
 - d. watertekort;
 - e. verzilting, en;
 - f. verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit .
3. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de in het tweede lid omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt.
4. De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Toetsing

Bij de planontwikkeling is uitgebreid aandacht besteed aan klimaatadaptatie, niet alleen door de keuze voor houtbouw maar bijvoorbeeld ook voor de wijze waarop omgegaan wordt met regenwater. Voor wateroverlast is het van belang te kijken naar toegevoegde verharding van het projectgebied. In de huidige situatie is het projectgebied bijna volledig verhard oppervlak. In de nieuwe situatie wordt veel van de verharding gecompenseerd met waterretentiedaken (zowel op de lagergelegen daktuinen als op het parkeer'dak'). Hierdoor wordt na een hevige regenbui het water vertraagd afgevoerd waardoor de riolen minder overbelast worden. Dit zorgt voor een lagere kans op overstroming. Op de daken en het voorterrein wordt groen toegevoegd wat een hittestress verlagende werking heeft.

In paragraaf 4.4 wordt ingegaan op het aspect 'Water'. In paragraaf 4.16 wordt specifiek ingegaan op het aspect 'Klimaat'.

Het aspect verzilting is voor het onderhavige project niet van toepassing.

3.3.3 Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025

Het Woonakkoord Amstelland-Meerlanden 2021-2025 is een bestuurlijk akkoord tussen de provincie Noord-Holland en de zes gemeenten in de regio Amstelland-Meerlanden (gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn).

In het Woonakkoord zijn de volgende prioriteiten gesteld:

- We verbinden ons aan versnelling van de woningbouwrealisatie met een betaalbaar, aantrekkelijk en duurzaam woonaanbod voor verschillende doelgroepen;
- We willen de bestaande betaalbare woningvoorraad beter benutten;

- Als er knelpunten zijn in de samenwerking, dan maken we die zoveel mogelijk bespreekbaar en werken we samen aan een oplossing;
- Samen sterk in de regionale samenwerking: waar mogelijk trekken we als partners op binnen AM en de MRA en naar het Rijk. Ieder vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid.

Toetsing:

De behoefte aan extra woningen doet zich voor in alle prijsklassen, zowel huur als koop. Maar betaalbare woningen zijn een belangrijk aandachtspunt. De onderhavige ontwikkeling geeft invulling aan de grote woningbehoefte, met een groot aandeel betaalbare woningen. Het woningbouwproject Amstelwood is opgenomen in de Monitor Plan capaciteit en valt daarmee onder het Woonakkoord.

3.4 Gemeentelijk beleid

Het sectorale gemeentelijk beleid komt, voor zover relevant, aan bod in hoofdstuk 4.

3.4.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

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

Differentiatie van woonmilieus

Versterking van de diversiteit aan woonmilieus kan het beste plaatsvinden op de locaties waar nieuwbouw gaat plaatsvinden of in de gebieden waar functiewijzigingen gaan plaatsvinden, dan wel waar de woningvoorraad woon- of bouwtechnisch is verouderd. Voor Amstelveen doet zich bijvoorbeeld de mogelijkheid voor om centrumstedelijke woonmilieus te ontwikkelen op of rond verkeers- en vervoerassen als de A9 en de Beneluxbaan.

Centrumstedelijke woonmilieus ontwikkelen

Een gebiedsontwikkeling A9 biedt kansen om het centrum van Amstelveen verder te ontwikkelen. Amstelveen wil in het gebied langs de A9 duurzame centrumstedelijke woonmilieus in een groene setting ontwikkelen. De centrale zone van de gebiedsontwikkeling A9 is uitermate geschikt om woonmilieus te ontwikkelen voor uiteenlopende doelgroepen als expats, internationaal georiënteerde werknemers, ouderen en studenten.

Deze gebiedsontwikkeling biedt ook kansen om voor meer bemiddelde ouderen luxueuze, levensloopbestendige woningen te ontwikkelen. Daarmee wordt een forse impuls gegeven aan de doorstroming op de Amstelveense woningmarkt. Ook voor jonge huishoudens (één- en tweepersoonshuishoudens en gezinnen) die op zoek zijn naar een levendige woonomgeving in de nabijheid van centra van werkgelegenheid, zal dit gebied aantrekkelijk worden. Voor deze doelgroep worden appartementen van uiteenlopende grootte en stadswoningen ontwikkeld.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Structuurvisie Amstelveen 2025+. Het projectgebied is gelegen bij de kruising van de A9 en de Beneluxbaan. Het beoogde woonprogramma van deze ontwikkeling voorziet in middeldure huurwoningen, middeldure koopwoningen en vrije sector koopwoningen. Het woningprogramma kan de doorstroming bevorderen. Met deze woningen wordt ingespeeld op de in de structuurvisie benoemde doelgroepen.

3.4.2 Woonagenda 2020-2023

Op 12 februari 2020 heeft de gemeenteraad van Amstelveen de Woonagenda 2020-2023 vastgesteld. Deze Woonagenda 2020-2023 beschrijft de visie en beleidsmaatregelen die worden ingezet om de druk op de

Amstelveense woningmarkt te verlichten, zodat Amstelveen een stad voor jong tot oud blijft; van goede kwaliteit, volop voorzieningen, ruimte, groen en veiligheid. Op basis van dit kader worden afspraken gemaakt met ontwikkelaars, woningverhuurders, waaronder de woningcorporaties en andere partners om voortvarend en doelgericht de Amstelveense woningzoekenden een betere kans op de woningmarkt te geven.

Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. Om aan de vraag te voldoen verwacht de gemeente aankomende jaren ongeveer 10.000 woningen toe te voegen. De druk binnen alle segmenten is hoog. Er zijn lange wachtlijsten voor de sociale huur en er zijn te weinig woningen in de vrije sector (laag en hoog) en de middeldure koop (laag en hoog). De gemeente ziet een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en jonge mensen die maar moeizaam hun eerste stappen op de woningmarkt kunnen zetten.

Amstelveense woningzoekenden moeten een betere kans krijgen op de woningmarkt. Hoge prioriteit wordt gegeven aan het vergroten van de kans op een woning voor Amstelveense jongeren en starters door meer betaalbare en kleinere woningen te bouwen en het woonruimteverdeelsysteem aan te passen. De doorstroming verbetert als er meer woningen worden gebouwd in het middeldure segment en meer mensen worden bewogen richting een woning die beter past bij hun actuele inkomen en levensfase. Meer passende woningen realiseren voor ouderen kan het programma Van Groot naar Beter een extra impuls geven. Met deze maatregelen komen meer sociale huurwoningen vrij voor de doelgroep waar deze voor bedoeld is.

Per projectlocatie wordt de verdeling van het percentage sociale en vrije sector (midden- en hoog segment) woningen bepaald. Bij de ontwikkeling van nieuwe projecten is gemeentebreed het uitgangspunt:

- minimaal 50% midden segment (vrije sector). In het midden segment wordt gestreefd naar een fifty-fifty verdeling tussen koop en huur;
- 25% vrije sector, hoog segment;
- 25% flexibel, waaronder ook sociaal.
- Het percentage koop wil de gemeente oprekken naar het landelijke gemiddelde van 54%. De verhouding koop-huur is nu 45:55. Bij nieuwbouw wordt ingezet op 55% koop.

Met het bouwen van minimaal 50% middeldure woningen wordt de woningvoorraad aangevuld met meer betaalbare woningen. Dit is belangrijk om:

1. de doorstroming vanuit de sociale huur op gang te brengen;
2. kleine huishoudens te verleiden hun te grote woning te verlaten;
3. starters op de woningmarkt een betere kans geven.

Toetsing

Het beleid van de Woonagenda 2020-2023 is van toepassing aangezien de Startnotitie voor het project is vastgesteld op 16 februari 2022 door de gemeenteraad. In de Startnotitie is het project getoetst aan de Woonagenda.

Met dit project wordt aangesloten op de gemeentelijke uitgangspunten voor de verschillende segmenten, met een accent op middeldure woningen. In totaal is in het project het aandeel middeldure woningen circa en ten minste 75%. Het totale aandeel koopwoningen is circa en ten minste 55%.

3.4.3 Woonvisie 2023-2030

Op 18 oktober 2023 heeft de gemeenteraad de Amstelveense Woonvisie 2023-2030 vastgesteld.

Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. De druk is hoog in bijna alle segmenten. Er zijn lange wachtlijsten voor de sociale huur en er zijn te weinig woningen in het middensegment. De gemeente ziet een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en ziet jonge mensen die maar moeizaam een eerste woning kunnen huren of

kopen. De Woonvisie zet in op de bouw van extra woningen die zo eerlijk mogelijk onder alle doelgroepen verdeeld worden.

Een uitgangspunt van de Woonvisie is dat Amstelveense woningzoekenden een betere kans moeten krijgen op de woningmarkt. Hoge prioriteit wordt gegeven aan het vergroten van de kans op een woning voor de Amstelveense jongeren en starters door te sturen op het bouwen van meer betaalbare en kleinere woningen. De doorstroming verbetert als er meer woningen worden gebouwd in het middeldure segment en meer mensen worden bewogen richting een woning die beter past bij hun actuele inkomen en levensfase. Ouderen worden gestimuleerd om na te denken over hun toekomstige woonsituatie.

De Woonvisie 2023-2030 beschrijft de visie en beleidsmaatregelen die worden ingezet om de schaarse woningen in Amstelveen zo eerlijk mogelijk te verdelen, zodat iemand van wieg tot graf zijn wooncarrière in de gemeente kan doorlopen. Op basis van de Woonvisie worden afspraken gemaakt met ontwikkelaars, woningverhuurders en woningcorporaties.

Toetsing

Voor het project Amstelwood zijn de kaders vastgesteld in een Startnotitie door de raad op 16 februari 2022, ruim vóór de Woonvisie, en in die zin is het beleid van de Woonvisie 2023-2030 niet geheel van toepassing op het project. Het woningbouwprogramma van het project was reeds ontwikkeld en afgestemd vóór de Woonvisie. Het project ligt wel in lijn met de Woonvisie. Het project gaat uit van het ontwikkelen van diverse appartementen in verschillende segmenten, waarbij 75% van de woningen in een middelduur segment ligt. Het project is er ook op gericht om met de woningbouw de doorstroming op/binnen de woningmarkt van Amstelveen en de regio te bevorderen.

3.4.4 Nota Parkeernormen 2021

Op basis van de Nota Parkeernormen worden projecten en bouwplannen getoetst ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen. Voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor elke ruimtelijke ontwikkeling.

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

- Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij ook rekening wordt gehouden met het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen.
- Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk blijkt, dient de initiatiefnemer met een voorstel te komen hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden in de openbare ruimte. Het voorstel mag niet op stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren stuiten. De kosten voor de aanleg zijn voor de aanvrager.
- Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
- 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.
- Bij een ontwikkeling op een locatie waar een parkeervergunningen systeem geldt, hebben huurders, kopers en werknemers geen recht op een parkeervergunning voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteitsparagraaf en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Dit kan als paragraaf in een startnotitie worden voorgelegd aan de gemeenteraad die hier een besluit over neemt.
- Ieder initiatief wordt afzonderlijk beoordeeld waarbij:

- De parkeernormen in deze nota gelden voor nieuwe aanvragen vanaf 1 januari 2021. De oude parkeernormen uit de nota parkeernormen 2016 komen vanaf die datum te vervallen, tenzij hiernaar nog in oude bestemmingsplannen wordt verwezen.
- Indien in het voortraject normen zijn vastgesteld in de startnotitie wordt aan deze normen vastgehouden.
- De parkeernormen in deze nota zijn richtinggevend voor het opnemen van specifieke normen in bestemmingsplannen.
- Indien voor projecten in het voortraject normen zijn vastgesteld in het programma van eisen van deze projecten wordt aan deze normen vastgehouden.

Toetsing

Ten aanzien van het parkeren wordt verwezen naar paragraaf 4.7. Voor het onderhavige project wordt rekening gehouden met een correctie in de Nota Parkeernormen.

3.4.5 Hoogbouwvisie Amstelveen (2019)

De woningmarkt van Amstelveen heeft een sterke connectie met de woningmarkt van Amsterdam en de rest van de Metropoolregio (MRA). In de MRA is een woningtekort waarvan verwacht wordt dat de druk de komende jaren niet zal gaan afnemen. Door beperkte ruimte en de wens om groen te behouden zal binnenstedelijk ingebreed moeten worden. Om aan de benodigde woningen te komen zal er daarom in de hoogte gebouwd moeten worden.

Als uitgangspunt stelt de hoogbouwvisie dat nieuwbouw in principe niet hoger mag zijn dan de 'Amstelveense hoogte'. De 'Amstelveense hoogte' is 18 meter en is bepaald aan de hand van de gemiddelde boomkruinhoogte (15 tot 20 meter). Er worden enkele uitzonderingen gemaakt voor slanke hoogbouwaccenten die daarmee door het bladerdak van de stad heen steken.

Algemene eisen

De visie stelt een aantal algemene eisen waaraan deze uitzonderingen voor hoogbouw moeten voldoen:

- De locatie moet gelegen zijn in een hoogbouwzone
- Onderbouw mag maximaal 18 meter hoog zijn
- Bestaat uit een ranke, slanke toren met hoogwaardige architectuur en heeft aandacht voor duurzaamheid
- Relatie met de straat moet versterkt worden en kwaliteit toevoegen
- Dient in balans te met bestaande groen- en waterstructuren te worden gepositioneerd en ontworpen
- Geparkeerde auto's moeten uit het zicht worden weggenomen, groen voert de boventoon

Locatiegebonden eisen

Daarnaast stelt de visie specifiek per hoogbouwzone eisen waaraan de ontwikkeling moet voldoen. De beoogde ontwikkeling is gelegen in hoogbouwzone 'Knooppunten Benelux-Amstelveenlijn'. Deze zone kent de volgende eisen:

1. Een hoogbouwaccent is alzijdig ontworpen
2. Hoogbouw heeft altijd een schakel tussen het maaiveld van minimaal 4,5 meter (1 laag) tot maximaal 18 meter (6 lagen)
3. Hoogbouw levert een positieve bijdrage aan de directe omgeving
4. De diagonaal van de footprint heeft een maximale maat van 45 meter
5. De plint heeft een ruime verdiepingshoogte (minimaal 4,5 meter), is actief en draagt bij aan de belevingskwaliteit op straatniveau
6. De hoogbouw relateert zich zowel aan het knooppunt met de Beneluxbaan en Amstelveenlijn, als aan de achterliggende wijk.
7. Is leesbaar als zelfstandig/autonoom element

8. Positionering draagt bij aan de leesbaar- en herkenbaarheid van de stedenbouwkundige en functionele structuur van de stad

Toetsing

Het projectgebied is gelegen in de hoogbouwzone 'Knooppunten Benelux Amstelveenlijn'. De onderbouw van de toren heeft een hoogte van circa 5 meter waardoor de onderbouw de 'Amstelveense hoogte' niet overschrijdt. Er is veel aandacht besteed aan hoogwaardige architectuur in combinatie met duurzaamheid. Er is in het ontwerp namelijk gekozen voor een houten constructie. In de plint van de woontoren wordt een commerciële functie gerealiseerd van circa 100 m². Hierdoor wordt de belevingskwaliteit op straatniveau verhoogd en de relatie met de straat verbeterd. Ten opzichte van de huidige situatie komt er meer ruimte voor groen doordat de groenstrook aan de oostelijke zijde van het projectgebied meer ruimte krijgt in de toekomstige situatie. De geparkeerde auto's worden uit het zicht genomen door de realisatie van een ondergrondse parkeergarage.

De woontoren is alzijdig ontworpen, heeft een plint als schakel tussen het maaiveld. In de plint van de woontoren komt een commerciële functie waardoor de ontwikkeling bijdraagt aan belevingskwaliteit op straatniveau. De locatie van de ontwikkeling is logisch door de goede bereikbaarheid voor zowel de A9 als de sneltramhalte en zet daarnaast ook de plek op de kaart door de hoogwaardige architectuur. Daarnaast relateert de woontoren zich ook aan de achterliggende wijk door het alzijdige ontwerp en is er ruimte voor een langzaamverkeersroute langs de woontoren. Hierdoor wordt de weg naar de tramhalte verkort voor de achterliggende wijk.

3.4.6 Mobiliteitsvisie Amstelveen (2020)

Gemeente Amstelveen kende rond het opstellen van *Mobiliteitsvisie Amstelveen (2020)* 90.000 inwoners en de verwachting was dat de grens van 100.000 inwoners de komende jaren gepasseerd zou worden en dat het daarbij niet zou eindigen. Door de toenemende inwoneraantallen komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Om dit in goede banen te leiden is *Mobiliteitsvisie Amstelveen (2020)* opgesteld.

De mobiliteitsvisie van Amstelveen is uitgewerkt in vier hoofdlijnen:

1. Een regionaal samenhangend bereikbaarheidssysteem voor Amstelveen
 - a. Een optimale regionale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten
 - b. Afname doorgaand auto- en vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Amstelveen
2. Een lokaal, verkeersveilig bereikbaarheidssysteem in Amstelveen
 - a. Een optimale lokale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten
 - b. Verbeteren verkeersveiligheid Amstelveen
3. Op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem
 - a. Behalen van klimaatdoelen Klimaatakkoord en Beleidskader Mobiliteit
 - b. Behalen doelen Green Deal ZES
 - c. Behalen Europese en landelijke normen leefkwaliteit (lucht, geluid)
4. Mobiliteit en ruimtelijke ordening gaan altijd samen
 - a. Sterke koppeling ruimtelijke ordening en mobiliteit (zowel in beleid als in planvorming)
 - b. Behouden belangrijkste functies in gemeente zelf (nabijheid)
 - c. Belangrijkste functies in de gemeente moeten met openbaar vervoer en actieve modaliteiten bereikbaar zijn

Toetsing

De beoogde ontwikkeling kan gerelateerd worden aan hoofdlijnen 3 en 4. De ontwikkeling ligt in lijn met hoofdlijn 4, omdat de nieuwbouw wordt gerealiseerd in de nabijheid van tramhalte Ouderkerkerlaan en de A9. Hierdoor is het projectgebied uitstekend te bereiken met het openbaar vervoer en met de auto. Doordat de ontwikkeling nabij metro/tramhalte Ouderkerkerlaan gelegen is, wordt ook invulling gegeven aan hoofdlijn 3 aangezien openbaar vervoer een duurzaam alternatief is vergeleken met de conventionele auto. Alle parkeerplekken worden voorbereid op elektrisch laden. Het aandeel van de plekken (10%) wat beschikbaar is voor deelmobiliteit heeft bij oplevering ook direct een laadpaal.

3.4.7 Groenvisie Amstelveen (2024), en Groenstructuurplan Amstelveen 2008-2018

Naar verwachting wordt binnenkort de Groenvisie van de gemeente Amstelveen door de gemeenteraad vastgesteld. De Groenvisie vervangt het Groenstructuurplan Amstelveen 2008-2018, en borduurt verder daarop. De groenvisie beschrijft op hoofdlijnen hoe het gemeentebestuur het groen als kernkwaliteit van Amstelveen wil behouden en versterken.

In het Groenstructuurplan uit 2008 is op kaart de (hoofd-)groenstructuur vastgelegd en zijn de karakteristieken van de groenstructuren beschreven. In de Groenvisie is de (hoofd-)groenstructuur weer grotendeels opgenomen, met heren-der een uitbreiding op de ambitiekaart.

In de Groenvisie beschrijft de gemeente het belang dat groen heeft voor Amstelveen, en hoe de gemeente - ook bij verdere groei van de stad - wil bereiken dat openbaar groen en water een grotere bijdrage leveren aan een fijne en gezonde woon- en werkomgeving.

Groen is belangrijk voor Amstelveen. De stad heeft een bijzondere groene uitstraling en is trots op het feit dat ze in de regio een aangenaam groene woonomgeving biedt. Maar, de verdergaande verstedelijking zet het groene karakter en het leefmilieu van Amstelveen onder druk. Nu al is het effect daarvan zichtbaar, omdat bomen of groen verdwijnen voor nieuwe infrastructuur of bouwprojecten. Of omdat er onvoldoende ruimte is voor herplant of compensatie van groen in de directe omgeving.

De Groenvisie biedt een vertrekpunt om ervoor te zorgen dat stedelijke ontwikkelingen ertoe gaan leiden dat het groene karakter van de Amstelveen wordt behouden en verder wordt versterkt. Daarnaast benoemt de visie het uitgangspunt dat groen en water een grotere bijdrage gaan leveren aan actuele leefbaarheidsvraagstukken.

De kern van de Groenvisie bestaat uit vier pijlers voor het groen. Deze richten zich op het verbeteren van de functionele samenhang van de groenstructuur, het versterken van de waarden van groen en water, het vinden van een balans tussen groen en verstedelijking, en het flexibel aanpassen van wijkgroen aan lokale behoeften.

De doelen en principes uit de visie worden uitgewerkt in gemeentelijk beleid en onderdeel van de uitvoeringstaken van de gemeente.

Toetsing

Met de beoogde ontwikkeling is er een toename aan groen in het projectgebied. Wel zullen er met het initiatief enkele bestaande bomen en struiken moeten wijken, maar deze worden gecompenseerd met nieuwe beplanting. Langs de Ouderkerkerlaan worden bijvoorbeeld bomen toegevoegd. De nieuwe beplanting is inheems van soort en wordt zo beplant dat deze een natuurlijk aanzien geeft. De bomen aan de oostzijde van het projectgebied direct langs de weg blijven behouden. Ook de meeste bomen aan de westzijde blijven behouden.

Daarnaast functioneert het projectgebied als een ecologisch kruispunt tussen de Beneluxbaan en de Ouderkerkerlaan. De toename van het groen in het projectgebied heeft ook hierop een positieve uitwerking. Zie ook paragraaf 4.10 Ecologie en de bijgevoegde Biodiversiteitscan .

Het is niet mogelijk om binnen het projectgebied oppervlaktewater te realiseren. Echter, de waterbergingscapaciteit van het projectgebied neemt wel fors toe. De regenwaterbuffers op de lage daken komen tevens het nieuwe (tuin)groen ten goede. Op de nieuwe onverharde delen is infiltratie mogelijk en wordt groen gerealiseerd.

Het project Amstelwood sluit aan op de uitgangspunten van de Groenvisie.

Het projectgebied ligt op de rand van de hoofdgroenstructuur. Langs (de toe-/afrit van) de Beneluxbaan is sprake van de karakteristiek landschappelijk groen. Westelijk van het project is langs de Ouderkerkerlaan sprake van de karakteristiek heemgroen/natuurlijk groen. Dit onderdeel van de hoofdgroenstructuur zal na de voltooiing van het project niet of nauwelijks zijn aangetast. Binnen het projectgebied zal aansluitend groen worden gerealiseerd. In de hoofdgroenstructuur ter plaatse van de noordzijde van het projectgebied bevindt zich geen en nauwelijks groen. Met het project zal de groenstructuur aan de noordzijde van het project verbeteren door de aanleg van groen als onderdeel van het project. Aan de noordoostzijde zullen binnen de groenstructuur enkele kleinere bomen verdwijnen. Deze bomen worden gecompenseerd met nieuw groen. Aan de noord- en oostzijde van het projectgebied zal een nieuwe groenstructuur gecreëerd worden.

Met de compensatie en uitgebreide toevoeging van groen (beplanting en bomen) en andere groenelementen aan de nieuwbouw, wordt voldaan aan de uitgangspunten van het groenbeleid. Van een wezenlijke (negatieve) aantasting van de groenstructuur is geen sprake.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

Wettelijk kader

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. De richtlijn is van toepassing op de milieueffectbeoordeling van openbare en particuliere projecten die aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (verder Wm) en in het Besluit milieueffectrapportage (verder Besluit mer). In de bijlagen behorende bij het Besluit mer zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit mer drempelwaarden opgenomen. Ook voor de betreffende activiteiten (in de D-lijst) die onder de drempelwaarden liggen, dient het bevoegd gezag te beoordelen of sprake kan zijn van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu. De inhoud van de m.e.r.-beoordeling dient betrekking te hebben op de volgende omstandigheden:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Onderzoek

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2).

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van 131 woningen. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Daarom is voor de beoogde ontwikkeling een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld in een aanmeldnotitie m.e.r.. Uit de analyse en beoordeling van de (mogelijke) milieugevolgen in de m.e.r.-beoordeling notitie blijkt dat er met het onderhavige project geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze notitie is toegevoegd in bijlage 1.

Conclusie

De aard en omvang van het project leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Dit blijkt ook uit de uitgevoerde onderzoeken in dit hoofdstuk en uit de notitie m.e.r.-beoordeling.. Het opstellen van een milieueffectrapport en doorlopen van een m.e.r.-procedure is zodoende niet noodzakelijk.

4.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde functie. In de Wet bodembescherming is bepaald dat, indien de bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig gesaneerd dient te worden dat deze alsnog gebruikt kan worden voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek

Ten behoeve van de ontwikkeling in het projectgebied heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden, uitgevoerd door Hofstede cs (april 2023). In deze paragraaf wordt een samenvatting van het onderzoek en de conclusies gegeven. Het volledige rapport staat in bijlage 2. De doelstelling van het onderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de locatie om te bepalen of en zo ja welke belemmeringen er zijn voor de toekomstige bestemming.

Op het terrein aan de Ouderkerkerlaan 150 en 150A in Amstelveen is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Aanleiding voor het onderzoek was de voorgenomen herontwikkeling. Doel van het onderzoek was het op representatieve wijze vastleggen van de bodemkwaliteit. Dit om zeker te stellen, dat deze geen beperkingen oplegt aan het (toekomstige) terreingebruik.

De locatie ligt nabij het centrum en heeft een oppervlakte van circa 2.850 m². Tot medio jaren '60 van de vorige eeuw was het landgebruik nog agrarisch. Op het noordelijk deel van het terrein bevonden zich een watergang en een dijk. Het zuidelijke deel lag circa 3 meter lager. In de jaren 60 is de watergang deels gedempt en is het terrein ongeveer 0,5 tot 3,0 meter opgehoogd. Op het zuidelijke terreindeel (nummer 150) werd omstreeks 1973 een bedrijfspand voor een autobedrijf gebouwd. In het gebouw waren een olieopslag, wasplaats, magazijn en werkplaats. Ten zuiden lag een olie/benzineafscheider. Ten zuidoosten stond een bovengrondse tank voor afgewerkte olie. Deze is op enig moment verwijderd. Momenteel wordt het pand gedeeltelijk gebruikt door een kringloopwinkel. Op het noordelijke terreindeel (nummer 150A) werd omstreeks 1973 een benzinestation opgericht. De verkoopruimte met luifel en afleverpompen waren op dezelfde plaats als nu. Omstreeks 1998 is het tankstation gesaneerd, verbouwd en gerenoveerd. Alle oude tanks zijn verwijderd en vervangen door de vier huidige ondergrondse tanks. De vul- en ontluchtingspunten werden verplaatst naar het noordoostelijke terreindeel en voorzien van een vloeistofdichte bestrating. De pompeilanden zijn vervangen en eveneens voorzien van vloeistofdichte betonverharding rondom. De slibvanger en olie/benzineafscheider werden verplaatst naar een locatie ten oosten van het verkooppunt. Het verkooppunt is momenteel niet meer in gebruik, het tankstation is overgeschakeld op zelfbediening. Na amovering van de bedrijfsgebouwen en tankinstallatie wordt op het terrein een appartementencomplex gerealiseerd.

Op de locatie zijn in het verleden enkele bodemonderzoeken en een bodemsanering verricht. Bij bodemonderzoeken na de sanering is geen noemenswaardige bodembelasting meer aangetoond.

Het verkennend bodemonderzoek is conform NEN 5740:2009 uitgevoerd. Op basis van het vooronderzoek en de uitgevoerde veldinspectie werd het tankstation beschouwd als 'verdacht' van bodemverontreiniging. Bij de bodemsanering in 1998 is op drie plaatsen (alle onder de luifel) enige verontreinigde grond achtergebleven. Daarna kan in beginsel bij de olie/benzineafschers en bij de tankinstallatie nieuwe bodemverontreiniging zijn ontstaan. Het onderzoek op dit terreindeel werd uitgevoerd in de geest van de onderzoeksstrategieën voor een 'verdachte locatie met plaatselijke bodembelasting, geen ondergrondse tank' (VEP) en 'verdachte locatie met ondergrondse tank' (VEP OO). Bij het onderzoek mochten echter geen boringen worden verricht ter plaatse van vloeistofdichte verhardingen. Het overige deel van de onderzoekslocatie werd als 'onverdacht voor bodemverontreiniging' beschouwd. Het onderzoek voor dit terreindeel werd opgezet volgens de onderzoeksstrategie voor een 'kleinschalige onverdachte, niet-lijnvormige locatie' (ONV-NL). Op het meest oostelijke terreindeel mocht, in verband met de daar aanwezige hoogspanningsleiding, niet worden geboord. De aanwezigheid van asbestverdacht materiaal in de bodem werd niet verwacht.

De resultaten van het bodemonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- De bodem bestaat tot op 0,5 tot 2,5 meter diepte uit opgebracht zand. Daaronder komen laagsgewijs veen en klei voor. Het grondwater staat op 0,5 tot 2,0 meter diepte.
- Enkele boringen moesten in verband met obstakels voortijdig worden gestaakt. Plaatselijk zijn in de bodem visueel een brandstofverontreiniging en een zwakke bijmenging met asfaltdeeltjes waargenomen.

- In de onderzochte (meng)monsters van de boven- en ondergrond is in het algemeen geen noemenswaardige bodembelasting aangetoond. Op twee plaatsen werd de visueel waargenomen brandstofverontreiniging door de analyses bevestigd. De grond is daar licht belast met minerale olie
- Het grondwater is licht beïnvloed met barium, zink en vluchtige aromaten. Daarnaast zijn sporen MTBE gevonden.

Conclusie

In de bodem zijn geen noemenswaardige verontreinigingen vastgesteld. De aangetroffen plaatselijke lichte verontreiniging legt geen beperkingen op aan het huidige- of toekomstige terreingebruik. Verontreinigde grond zal bij het bouwrijp maken worden gesaneerd.

4.3 Archeologie

Toetsingskader

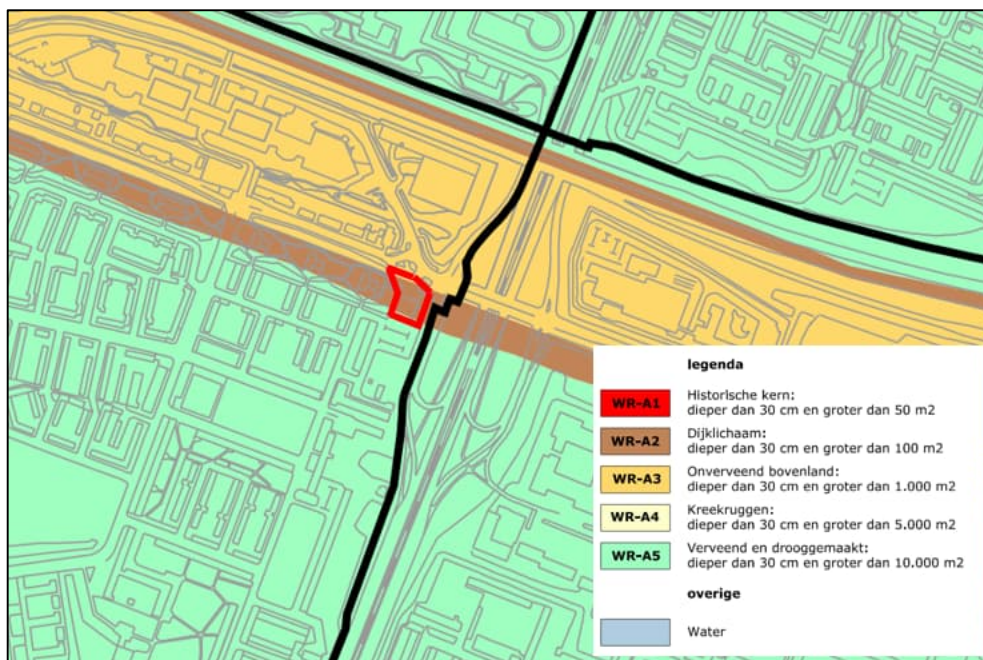
Voor archeologie geldt de nationale wetgeving die afkomstig is uit Europees beleid. Het Verdrag van Valletta (of wel: 'Verdrag van Malta') regelt hoe er omgegaan moet worden met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland heeft het verdrag in 1992 medeondertekend. De uitgangspunten van dit Europese verdrag zijn in de Nederlandse wet- en regelgeving verankerd door middel van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). De Wamz is in werking getreden op 1 september 2007 en wijzigt hiermee de Monumentenwet uit 1988, de Ontgrondingenwet (Ow), de Wet milieubeheer (Wm), de Woningwet (Ww) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Sinds de invoering van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Vanaf 1 juli 2016 is dit op dezelfde wijze als via de Wamz verwerkt in de Erfgoedwet en in de toekomst zal dit verwerkt worden in de Omgevingswet. Tot de Omgevingswet ingaat gelden voor onderdelen, die gaan over de fysieke leefomgeving, de bepalingen uit de Monumentenwet. Dit is opgenomen in de overgangsregeling van de Erfgoedwet.

Het uitgangspunt is dat er verplicht rekening gehouden moet worden met het behoud van het archeologisch erfgoed in de bodem. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden door middel van archeologisch onderzoek. Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Op deze wijze is de zorg voor archeologische monumenten geregeld in het proces van de ruimtelijke ordening. Zo is onder andere bepaald dat gemeenten in hun bestemmingsplannen rekening moeten houden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten, archeologische waarden.

Onderzoek

Volgens de archeologische beleidskaart van gemeente Amstelveen is het projectgebied deels gelegen in 'Dijklichaam' en deels in 'Onverveend bovenland', zoals te zien is in figuur 4.1. Voor 'Dijklichaam' geldt dat voor roeringen in de grond die dieper reiken dan 30 cm en groter zijn dan 100 m² een archeologisch rapport aangeleverd moet worden. In dit rapport moet aangetoond worden dat er in betrokken locatie geen archeologische waarde aanwezig is of dat de archeologische waarden in de gronden in voldoende mate worden veiliggesteld. De beoogde ontwikkeling reikt dieper dan 30 cm, namelijk circa 7 meter, en het uit te graven gebied is groter dan 100 m². De vrijstellingsgrenzen worden dus overschreden met de geplande ontwikkeling waardoor archeologisch onderzoek noodzakelijk is.



Figuur 4.1 Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Amstelveen met projectgebied rood omkaderd

Door IDDS is ten behoeve van de beoogde ontwikkeling een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) uitgevoerd in 2023 (zie bijlage 3).

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het projectgebied is gelegen aan de voormalige ontginningsas; de Ouderkerkerlaan. Aan de zuidkant van het projectgebied op geringe diepte onder het maaiveld en op grotere diepte ter hoogte van de dijk komen afzettingen voor van het Laagpakket van Wormer. Deze afzettingen hebben een lage archeologische verwachting.

Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat het projectgebied bestaat uit de met ophoogzand afdekte kade, gelegen op een dun pakket Hollandveen en/of de wadafzettingen van het Laagpakket van Wormer. Aangezien in de top van de kade geen donkere cultuurlaag of andere aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten uit de Middeleeuwen – Nieuwe Tijd zijn aangetroffen, geldt in het projectgebied een lage archeologische verwachting voor al de lagen die door de bodemingrepen verstoord zullen worden. IDDS Archeologie adviseert daarom om het projectgebied, voor wat betreft het aspect archeologie, vrij te geven voor de voorgenomen civieltechnische werkzaamheden.

Conclusie

Het aspect archeologie staat de ontwikkeling niet in de weg. De verwachting is dat er geen archeologische resten zullen worden aangetroffen tijdens de werkzaamheden. Er dient echter altijd rekening te worden gehouden met zogenaamde toevalsvondsten. Hiervan dient men melding te maken bij het bevoegd gezag, in deze de gemeente Amstelveen.

4.4 Water

Inleiding

De initiatiefnemers van een ruimtelijk plan behoren in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over het planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen worden toegelaten die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van deze ruimtelijke onderbouwing wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over de voorgestane ontwikkeling.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader worden behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Rijk:

- Nationaal Water Programma (NWP) 2022-2027
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet/Omgevingswet
- Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA)

Provincie Noord-Holland:

- Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV):

- Waterbeheerprogramma 2022-2027
- Waterschapsverordening (voorheen de Keur)

Gemeente:

- Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026

Waterschapsbeleid

In het Waterbeheerprogramma 2022-2027 beschrijft het Waterschap AGV wensbeelden per thema voor 2030 en daaruit afgeleid doelen voor de planperiode 2022-2027 op hoofdlijnen. Hierin staat wat het waterschap doet aan veiligheid, de beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en aan efficiënte zuivering van afvalwater. Ook zet het waterschap zich in voor het behoud van cultuurhistorisch erfgoed en de natuur. Het waterschap wil bereiken dat mensen zich bewuster worden van het belang van een veilig en 'robuust' (toekomstbestendig) watersysteem. Het waterschap wil open en toegankelijk zijn, actief naar samenwerking zoeken en de dialoog aangaan. De strategische uitgangspunten voor de langere termijn (2030) zijn:

- Samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- Een klimaatbestendig en daarmee 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 overall 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 voor burgers en bedrijven;
- Afstemming over alle watertaken per stroomgebied (i.c. Rijn-West);
- Behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het Waterbeheerprogramma (WBP), dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet. Het meest recente waterbeheerprogramma van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vastgesteld voor de periode van 2022-2027.

In het waterbeheerprogramma zijn zeven thema's geformuleerd, die de doelen voor de komende vijf jaar beschrijven:

- Gezuiverd afvalwater.
- Gezond water.
- Voldoende water.
- Waterveiligheid.
- Genieten van water.
- Wettelijke taken en maatschappelijke opgaven.
- Bestuur en maatschappij.

Overkoepelend wordt ingezet op een toekomstbestendig watersysteem. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht wil verantwoordelijkheid nemen op het gebied van duurzaamheid, de energietransitie, de herwinning van grondstoffen en de zorg voor natuur en de biodiversiteit.

Waterschapsverordening

De Waterschapsverordening van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) bevat regels en voorschriften voor het beheer en de bescherming van de waterhuishouding (watersysteem, waterkeringen en grondwater) binnen het jurisdictiegebied van het waterschap. De Legger van het waterschap geeft aan waar deze regels van toepassing zijn. De verordening is opgesteld in overeenstemming met de Waterwet, Omgevingswet en andere relevante wet- en regelgeving en heeft tot doel het waarborgen van de veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid van het waterbeheer in het gebied.

De Waterschapsverordening heeft per 1 januari 2024 de Keur van het Waterschap AGV vervangen.

De waterschapsverordening behandelt verschillende aspecten van het waterbeheer, waaronder waterkwaliteit, waterkwantiteit, waterveiligheid, waterbeheer en de bescherming van watersystemen en -structuren. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van enkele belangrijke onderdelen van de verordening:

- **Waterkwaliteit:** De verordening stelt normen en voorschriften vast voor de bescherming en verbetering van de waterkwaliteit binnen het waterschap. Hierbij gaat het onder andere om maatregelen ter voorkoming van verontreiniging door afvalstoffen, chemicaliën en meststoffen, en om het bevorderen van een gezond ecologisch evenwicht in de wateren.
- **Waterkwantiteit:** Het beheer van de waterkwantiteit richt zich op het voorkomen van wateroverlast, droogte en andere problemen als gevolg van extreme neerslag of droogteperiodes. De verordening bevat bepalingen over het beheer van watergangen, waterberging, waterpeilen en het voorkomen van grondwateroverlast.
- **Waterveiligheid:** Het waterschap draagt zorg voor de veiligheid van waterkeringen en -werken om overstromingen te voorkomen. De verordening regelt onder andere de aanleg, het beheer en het onderhoud van dijken, duinen, kades en andere waterkeringen, evenals de verantwoordelijkheden van betrokken partijen bij de bescherming tegen overstromingsrisico's.
- **Waterbeheer:** De verordening voorziet in regels met betrekking tot het beheer en onderhoud van watergangen, poldergemalen, stuwen, sluizen en andere waterbeheersingsstructuren. Hierbij worden onder andere regels gesteld ten aanzien van het baggeren, maaien en onderhouden van waterlopen en de aanleg en wijziging van waterstaatkundige werken.
- **Bescherming van watersystemen:** De verordening bevat bepalingen ter bescherming van de natuurlijke water- en ecologische systemen binnen het gebied van het waterschap. Dit omvat onder andere regels voor de bescherming van waterrijke natuurgebieden, het behoud van biodiversiteit en het herstel van natuurlijke waterlopen en ecosystemen.

Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026

Eind 2020 is door de gemeente het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026 vastgesteld. Het actieplan geeft invulling aan de thema's die zijn benoemd in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie en sluit (op hoofdlijnen) aan bij de normen die zijn opgesteld door de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

In het gemeentelijk Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen worden naast beleid en maatregelen in de bestaande buitenruimte ook kaders en randvoorwaarden gegeven voor nieuwe ontwikkelingen.

De thema's die van belang zijn voor het stedelijk gebied van Amstelveen, zijn:

- A. Wateroverlast: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden.
- B. Hitte: beperking van de impact.
- C. Droogte: vergroten sponswerking.
- D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbepijking overstroming.

In onderstaand overzicht is op hoofdlijnen per thema aangegeven waar bij de planontwikkeling rekening mee moet worden gehouden. Verdere achtergrond en eisen zijn terug te vinden in het Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026.

A. Wateroverlast: inrichting voor extreme buien

Ambitie:

Bij een bui van 70 mm in één uur (die gemiddeld 1x per 100 jaar voorkomt) stroomt er vanuit de openbare ruimte geen water gebouwen in; daarnaast blijven nutsvoorzieningen en vitale objecten functioneren bij een bui van 90 mm in één uur. Op openbaar en privaat terrein streeft de gemeente ernaar dat regenwater als waardevol product wordt gezien. De gemeente streeft ernaar dat regenwater zoveel mogelijk opgevangen wordt waar het valt, hergebruikt wordt (groen, grondwater, toilet) of vertraagd wordt afgevoerd (invulling van de drietrapsstrategie Vasthouden-Bergen-Afvoeren).

Nieuwbouw:

Voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen geldt een waterbergingseis van 70 mm voor het te ontwikkelen gebied. Deze waterberging moet primair een plaats vinden in oppervlaktewater (minimaal 10% van het plangebied). De openbare ruimte en privaat terrein moeten zo zijn ontworpen en ingericht dat de resterende berging hier plaatsvindt en het water zonder schade kan worden vastgehouden, geborgen en afgevoerd. Dit moet worden aangetoond in het ontwerp.

B. Hitte, beperken van de impact

Ambitie:

De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidsimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.

Nieuwbouw:

Bij nieuwbouwontwikkeling streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m² zijn aanwezig op maximaal 300 meter loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de bestaande Flora en Fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen Flora en Fauna.

C. Droogte: vergroten sponswerking

Ambitie:

Droogte leidt niet tot onomkeerbare schade aan gebouwen, infrastructuur en natuur.

Nieuwbouw:

Een gebied bij een nieuwbouwontwikkeling wordt neerslag bergend en afvoer vertragend ingericht. Zodanig dat bij droogte bomen, groen, (dak)tuinen of andere voorzieningen van water worden voorzien. Daarom wordt het principe van de verdringingsreeks gehanteerd: vasthouden, bergen en afvoeren.

Maatregelen die schade door bodemdaling tegengaan en kostenefficiënt zijn over de levensduur van 30 jaar worden in het ontwerp opgenomen, zoals langdurige voorbelasting om restzetting te beperken.

D. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbepierking overstroming

Ambitie:

Om de waterveiligheid blijvend te borgen draagt de gemeente actief bij aan de regionale samenwerking. Het waterschap is leidend bij dijkversterkingen en de Veiligheidsregio bij gevolgbepierking van overstromingen.

Nieuwbouw:

Inpassing van waterkeringen en gevolgbepierking van overstromingen zijn onderdeel van het ontwerpproces van de gebouwen en nieuwe inrichting.

De gemeente heeft er voor gekozen om de uitwerking van klimaatadaptieve eisen met de programmering van reconstructies en herinrichtingen en de SO projecten mee te nemen ("meekoppelkansen benutten").

Huidige situatie

Het projectgebied bevindt zich aan de Ouderkerkerlaan 150 in Amstelveen. Binnen het projectgebied zijn momenteel een tankstation met verkooppunt en een bedrijfspand aanwezig.

Bodem en grondwater

Het projectgebied ligt niet in een waterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied. Omdat het projectgebied in de bebouwde kom van Amstelveen ligt, is het projectgebied niet gekarteerd op de Bodemkaart van Nederland. Wel blijkt uit de Bodemkaart van Nederland dat de gronden ten oosten van het projectgebied bestaan uit veen.

Op basis van REGISII en grondonderzoek wordt het volgende gesteld over de bodemopbouw:

- Het maaiveld op de locatie ligt op een niveau van NAP -0,3m a NAP -4,3m en verloopt van noord naar zuid.
- De freatische watervoerende laag wordt gevonden tot een diepte van NAP -3m a NAP -5m.

De grondwaterstand in de omgeving varieert doordat de projectlocatie op de scheiding van twee peilgebieden ligt. De grondwaterstand in de beschikbare peilbuis varieert van NAP -5,2m tot NAP -4,4m (maximale waarde). De grondwaterstand ter plaatse van het project kan lokaal hoger zijn doordat de watergang ten noorden en noordwesten wordt beheerst op NAP -2,3m. Voor de aanleg van de kelderbak worden hiervoor maatregelen genomen. Hiervoor wordt naar het bemalingsadvies van Crux (bijlage 5) verwezen.

Waterkwantiteit- en kwaliteit

Binnen het projectgebied zijn geen watergangen aanwezig. Ook bevindt het projectgebied zich niet in de beschermingszone van watergangen. Aan de westzijde grenst het projectgebied wel aan twee watergangen.

Veiligheid en waterkeringen

Het projectgebied bevindt zich niet in de kernzone van een waterkering. Het projectgebied bevindt zich wel 'op' de beschermingszone van de waterkering. De beschermingszone betreft een talud dat wegl loopt naar beneden vanaf de kernzone:

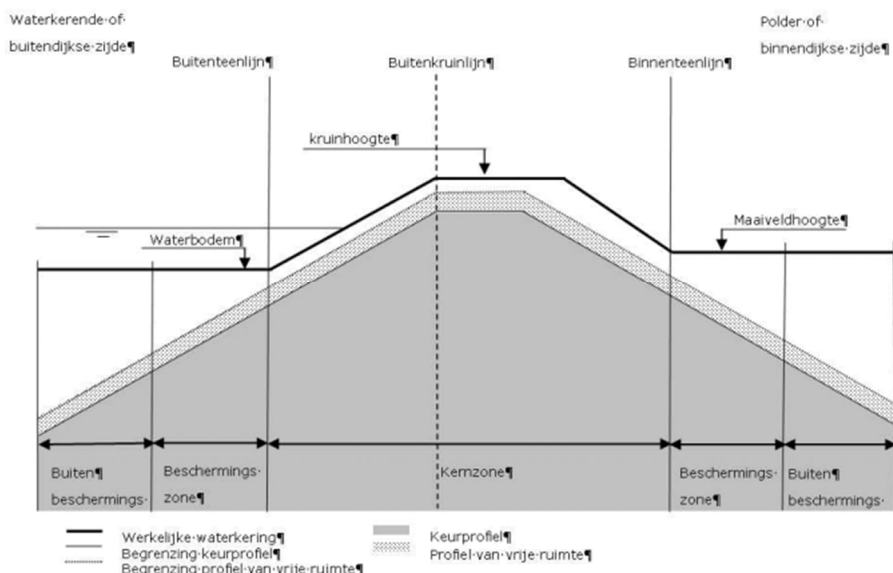
Keurprofiel: het gedefinieerde minimaal vereiste theoretische profiel van een waterkering dat nodig is voor de noodzakelijke bescherming tegen water van buiten (zie onderstaande figuur).

Profiel van vrije ruimte: de (in de ondergrond) rond het keurprofiel gereserveerde (naar verwachting benodigde) ruimte voor in de toekomst benodigde versterking en ophoging (zie onderstaande figuur).

Als het Keurprofiel niet in de legger is weergegeven (dan leggerprofiel genoemd) dan geldt onderstaande.

Het keurprofiel en profiel van vrije ruimte hebben:

- een kruinbreedte van 3 meter;
- een hellinghoek van het talud van 1 : 3 in een ondergrond met overwegend klei;
- een hellinghoek van het talud van 1 : 4 in een ondergrond met overwegend zand;
- een hellinghoek van het talud van 1 : 6 in een ondergrond met overwegend veen.



Figuur 4.2 Schematische weergave zones bij een waterkerend dijklichaam

Het project/bouwplan heeft door de ligging van de beschermingszone ver onder het maaiveld geen invloed op de functionaliteit van het dijklichaam.

Afvalwaterketen en riolering

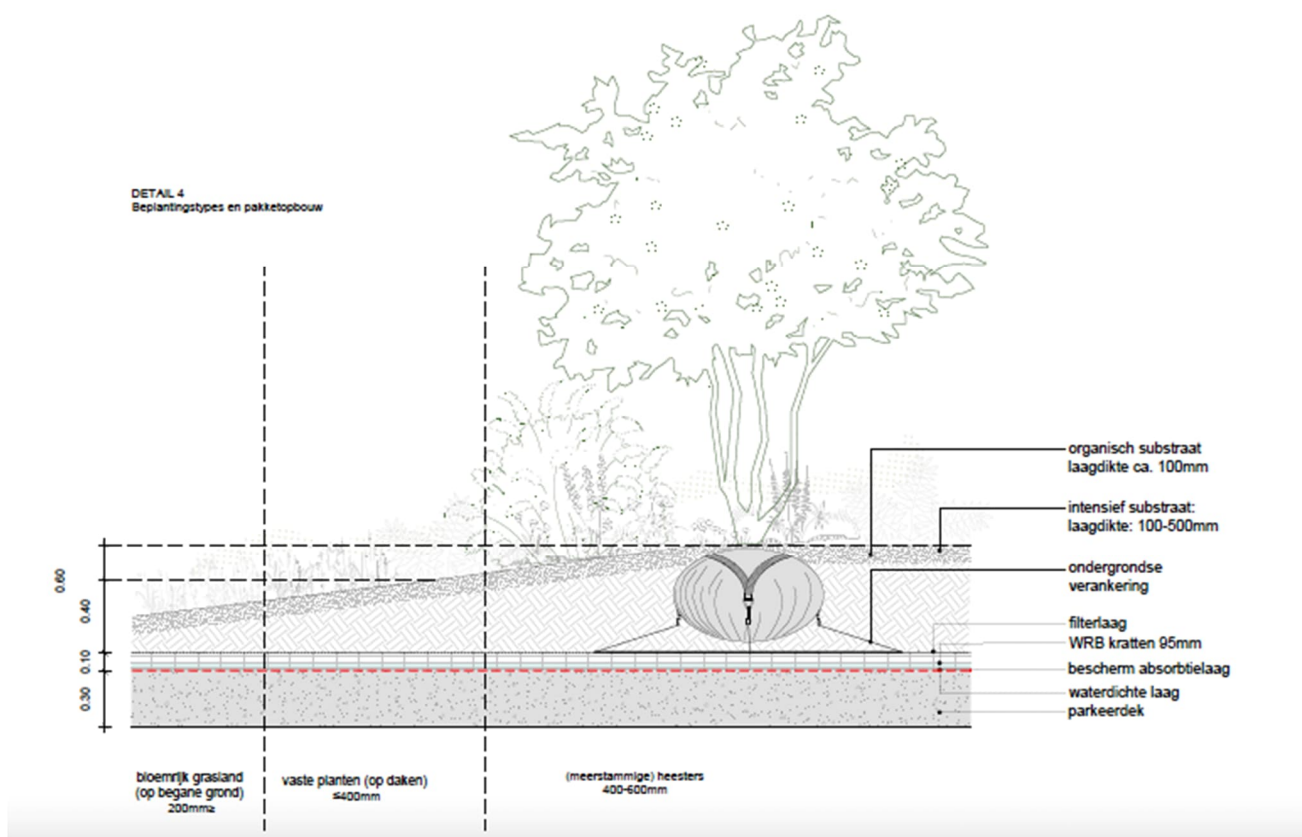
De bestaande bebouwing is aangesloten op het gemeentelijk gemengd rioolstelsel.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie wordt een woontoren gerealiseerd.

Waterkwantiteit en waterberging

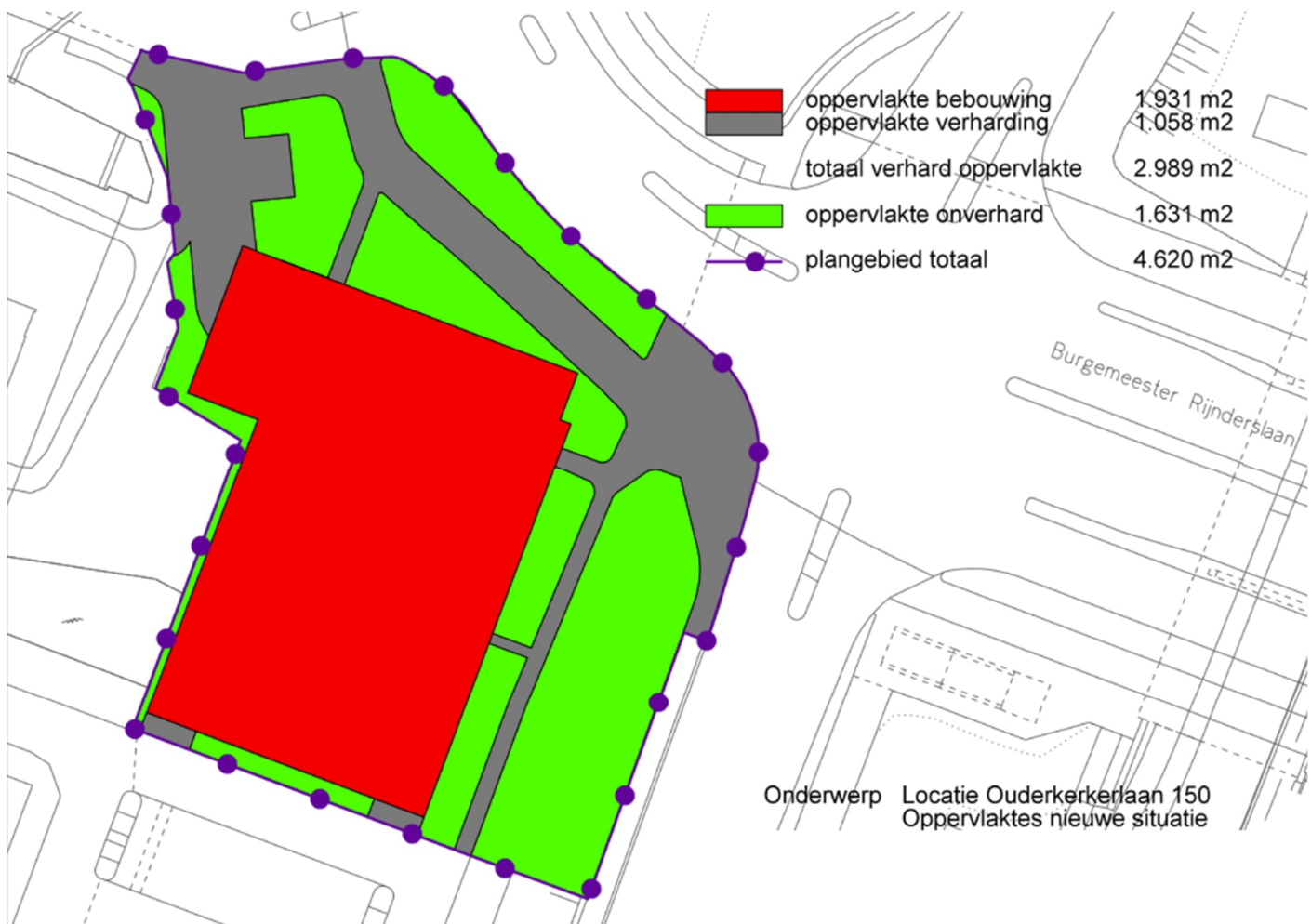
Met de beoogde ontwikkeling zal de verharding niet toenemen, zoals te zien is in figuur 4.4 en 4.5. Er hoeft daarom volgens de waterschapsverordening en de keur van het waterschap niet gecompenseerd te worden. Door de direct naastgelegen twee watergangen aan de westkant kan het water op natuurlijke en geleidelijke wijze worden geloosd. Daarnaast worden op alle daken retentiekragen toegepast, waardoor de waterafvoer nog geleidelijker plaatsvindt naar het maaiveld.



Figuur 4.3 Pakketopbouw daktuin met WRB kratten 95mm + 300mm substraat gemiddeld (180 liter/m²) ten behoeve van waterretentie.



Figuur 4.4 Verharding huidige situatie (binnen huidige perceel)



Figuur 4.5 Verharding toekomstige situatie (binnen huidige perceel)

Door de bijzondere aandacht voor de (meer geleidelijke) afvoer van regenwater en het deels onverhard blijven van gronden zal juist sprake zijn van een robuuster watersysteem dan nu aanwezig. Door klimaatverandering ontstaan steeds heviger buien waardoor steeds grotere pieken in wateraanvoer ontstaan.

Hiervoor is de eis gesteld dat het integrale gebied (alle ruimte) een regenbui van 70 mm in één uur moet kunnen verwerken zonder wateroverlast of schade te veroorzaken. Na een periode van 12 uur zal er geen water op straat mogen zijn. Om te voldoen aan deze eis wordt regenwater o.a. op groendaken gebufferd en vertraagd afgevoerd. In onderstaande tabel is de waterbufferberekening opgenomen.

ARUP		Job No.	Sheet No.	Rev.
		281729-00		
Job Title		Member/Location		
Amstelwood				
Calculation		Dir. Ref.		
Regenwaterbufferberekening				
		Made by	Date	Chd.
		MvB	07-05-2024	FN

	eenheid	Beregenbaar dakoppervlak	Daktuin met krat	opmerkingen
Beregenbaar dakoppervlak (gebouw)	m ²	1326,5	749	
Beregenbaar oppervlak terrein	m ²	410,3		
Regenintensiteit	l/m ²	70		70 mm per m ² is 70 l/m ²
Regenintensiteit op verhard oppervlak gebouw	L	92855		
Regenintensiteit op verhard oppervlak terrein	L	28721		
Buffercapaciteit van kratten	l/m ²		180	
Totale regenintensiteit op verhard oppervlak	L	121576		
Beschikbare buffercapaciteit op plot	L		134820	
Verschil regenintensiteit en buffercapaciteit	L			-13244
Directe lozing op oppervlakte water	L			50050 715 m ² dak toren
Voldoen we aan de 70 mm eis?				Ja

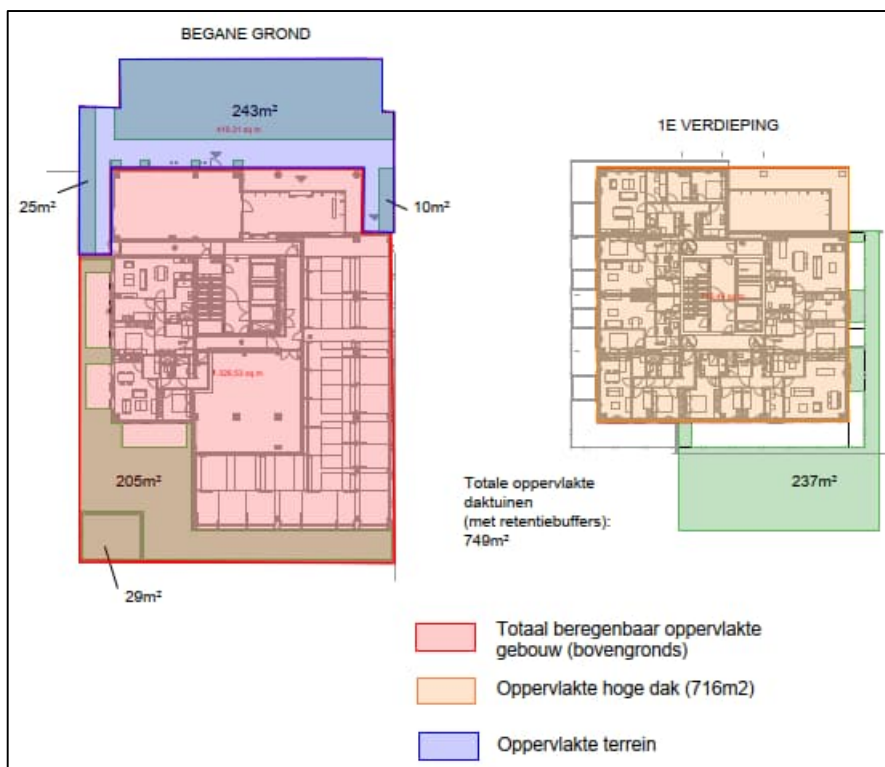
Tabel 4.1 Berekening regenwaterbuffer project Amstelwood

Tabel 4.1 geeft het 'beregenaar' oppervlak van diverse dakvakken en het parkeerdek en de vlonders, met een totaal van circa 1.737 m². Uitgaande van de norm van 70 mm per m² betekent dit dat de hoeveelheid potentieel te bufferen regenwater 121.576 liter bedraagt.

Het project voorziet in circa 749 m² aan retentiebuffers op de begane grond en eerste verdieping. De retentiebuffers van 95mm plus een (gemiddeld) grondpakket van 300 mm substraat hebben een capaciteit van 180 L/m². Zo voorziet het plan dus in een totale buffer capaciteit van circa 134.820 liter. Het hoge dak is niet op de retentiebuffers aangesloten. Op de daken die wel retentie hebben zit een overcapaciteit waardoor wordt voldaan aan de gestelde eis. Dit water wordt daarnaast nog langer vastgehouden omdat de vegetatie dit gebruikt.

Het water van het hoge dak vloeit direct af naar het oppervlaktewater en is niet aangesloten op het riool. Daarmee veroorzaakt dit water geen overlast voor het gemeenteriool bij een extreme bui.

Het regenwater op de inrit van de parkeergarage wordt naar het riool afgevoerd. Omdat het projectgebied nu bijna volledig verhard is en er nu veel regenwater naar het riool gaat, is dit geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 4.6 Oppervlakte daken en retentiebuffers project Amstelwood

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitlogende materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Veiligheid en waterkeringen

De onderhavige ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de waterveiligheid in de omgeving. Ten aanzien van de realisatie van een kelderbak in de verholen waterkering zijn rapportages opgesteld door Crux voor bouwkuipadvies (bijlage 4), bemalingsadvies (bijlage 5) en een monitoringsplan (bijlage 6). Deze rapportages zijn afgestemd met Waternet. Met de werkzaamheden wordt dus voldoende rekening gehouden met de verholen waterkering en de omgevingseffecten van de bemaling.

Afvalwaterketen, riolering en hemelwaterafvoer

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar RWZI.

Conclusie

Bij het onderhavige project wordt hemelwater gedeeltelijk (tijdelijk) vastgehouden ten behoeve van geleidelijke afvoer, en wordt hemelwater afgevoerd naar het naastgelegen oppervlaktewater. Het aspect water(huishouding) vormt geen belemmering voor het project. De beoogde ontwikkeling kan tevens een positief effect hebben voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.5 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Onderzoek

In de beoogde situatie wordt een (dag)horecafunctie en woningen gerealiseerd. Hiermee worden zowel milieugevoelige functies (woningen) als (mogelijk) milieuhinderlijke functies (commerciële functies) opgericht en moet worden getoetst aan de richtafstanden zoals vermeld in de VNG-brochure. In de omgeving van het projectgebied bevinden zich naast woningen ook andere functies (kantoor, maatschappelijke functies en een bedrijf). Om deze reden kan de omgeving getypeerd worden als een 'gemengd gebied'.

De commerciële functies (kantoren/horeca) vallen in milieucategorie 1 met een richtafstand van 0 meter in een gemengd gebied. De dichtstbijzijnde woning buiten het projectgebied bevindt zich op circa 15 meter afstand en ligt op circa 25 meter van de commerciële functie. Aan de richtafstand wordt dus voldaan.

Zuidelijk van het projectgebied zijn op circa 85 meter tussen de woonbestemmingen aldaar de bestemmingen 'bedrijf - nutsvoorziening', 'maatschappelijk' en 'kantoor' te vinden. Op deze gronden zijn bedrijven/maatschappelijke functies/kantoren (met horeca) toegestaan die maximaal in milieucategorie 2 vallen. De bijbehorende richtafstand is 10 meter voor gemengd gebied.

Door de grote afstand tot het projectgebied (ruim 85 meter) hebben deze functies geen invloed op de nieuwbouw en worden daardoor ook niet in hun functioneren beperkt.

Ten noorden van het projectgebied hebben gronden deels de bestemming 'kantoor'. Hier zijn kantoren toegestaan die maximaal in milieucategorie 2 vallen met een richtafstand van 10 meter in een gemengd gebied. De afstand van het projectgebied tot dit gebied is circa 95 meter. Ook aan deze afstand wordt ruimschoots voldaan.

Conclusie

Er wordt voldaan aan de richtafstanden. Ten aanzien van mogelijke hinder van bedrijven is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van het projectgebied. De ontwikkeling heeft ook geen negatieve gevolgen voor bedrijfsvoering in de omgeving.

4.6 Geluid

Toetsingskader

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt, voor spoor- en wegverkeerslawaai en gezoneerde industrieterreinen, zijn grondslag in de Wet geluidhinder. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, met betrekking tot de goede ruimtelijke ordening.

In de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) zijn voorkeursgrenswaarden ten aanzien van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies opgenomen. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. Voor de hogere waarden van de geluidsbelasting geldt dat deze lager dienen te zijn dan de maximaal te verlenen hogere waarde, voor verschillende situaties, die zijn neergelegd in de Wgh en het Bgh.

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.

Geluidsituatie project(gebied)

Met de beoogde ontwikkeling worden geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd, namelijk woningen. In de omgeving zijn verschillende geluidsbronnen aanwezig en er is daarom inzicht nodig van de verwachte geluidsbelasting op de woningen. Door DGMR is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze woningen; dit akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage 7. Vervolgens zijn de benodigde maatregelen in het kader van het definitieve ontwerp nader onderzocht en bepaald. Dit nader onderzoek van DGMR, als onderdeel van het bouwfysica rapport, is bijgevoegd als bijlage 8.

Rijksweg A9

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de A9 bedraagt meer dan 48 dB op een deel van de appartementen aan de noordelijke en oostelijke zijde van het gebouw. Voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de geluidsbelasting op de gevel 49 dB tot en met 52 dB. Dit betreft de geluidsbelasting inclusief de aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De geluidsbelastingen zijn lager dan de maximale grens-/ontheftingswaarde van 53 dB.

Ten aanzien van de geluidsbelastingen van 49 dB tot en met 52 dB is projectrealisatie niet zonder meer mogelijk. Een hogere grenswaarde voor de Rijksweg A9 is noodzakelijk.

Beneluxbaan

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Beneluxbaan bedraagt meer dan 48 dB op een groot deel van de appartementen. Het betreffen appartementen met gevels aan de noordelijke, oostelijke en zuidelijke zijde van het gebouw. Voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de geluidsbelasting op de gevel 49 dB tot en met 54 dB. Dit betreft de geluidsbelasting inclusief de aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De geluidsbelastingen zijn ruim lager dan de maximale grens-/ontheffingswaarde van 63 dB.

Ten aanzien van de geluidsbelastingen van 49 dB tot en met 54 dB is projectrealisatie niet zonder meer mogelijk. Een hogere grenswaarde voor de Beneluxbaan is noodzakelijk. Dit is nodig voor bijna alle woningen met een gevel aan de noordelijke, oostelijke of zuidelijke zijde van het gebouw.

Burgemeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Burgemeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize bedraagt meer dan 48 dB op de appartementen aan de noordelijke en oostelijke zijde van het gebouw. Voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de geluidsbelasting op de gevel 49 dB tot en met 54 dB. Dit betreft de geluidsbelasting inclusief de aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De geluidsbelastingen zijn ruim lager dan de maximale grens-/ontheffingswaarde van 63 dB.

Ten aanzien van de geluidsbelastingen van 49 tot en met 52 dB is projectrealisatie niet zonder meer mogelijk. Een hogere grenswaarde voor Burgemeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize is noodzakelijk. Dit is nodig voor bijna alle woningen met een gevel aan de noordelijke of oostelijke zijde van het gebouw.

Ouderkerkerlaan

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Ouderkerkerlaan bedraagt meer dan 48 dB voor een aantal appartementen aan de noordelijke en westelijke gevel. Voor de woningen met een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB) is de geluidsbelasting op de gevel 49 dB. Dit betreft de geluidsbelasting inclusief de aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De geluidsbelastingen zijn ruim lager dan de maximale grens-/ontheffingswaarde van 63 dB.

Ten aanzien van de geluidsbelastingen van 49 dB is de projectrealisatie niet zonder meer mogelijk. Een hogere grenswaarde voor Ouderkerkerlaan is noodzakelijk. Dit is nodig voor een deel van de woningen aan de oostelijke en zuidelijke gevel van het gebouw.

30 km/uur wegen

De geluidsbelasting als gevolg van de 30 km/uur wegen bij alle appartementen voldoet aan de voorkeurswaarde van 48 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting is 45 dB.

Tramlijn

De geluidsbelasting als gevolg van de tramlijn aan de Beneluxbaan voldoet voor alle appartementen aan de voorkeurswaarde van 55 dB. De hoogste berekende geluidsbelasting is 48 dB.

Luchtvaartgeluid

Het projectgebied ligt in de nabijheid van Schiphol en ligt in de LIB-5 zone binnen stedelijk gebied.

De wettelijke mogelijkheden voor woningbouw in relatie tot Schiphol worden in stedelijk gebied begrensd door de LIB-4 zone, waarvan de buitengrens overeenkomt met de 58 dB (A) Lden contour. De geluidsbelasting in het projectgebied blijft hier ruim onder, namelijk lager dan 46 dB (A) Lden. De geluidsbelasting in het projectgebied vanwege luchtvaart is daarmee beperkt en hoeft niet meegenomen te worden in de cumulatieberekening.

Cumulatief

In het gemeentelijk geluidbeleid is benoemd dat de gecumuleerde geluidsbelasting maximaal 3 dB hoger mag zijn dan de hoogst aan te vragen hogere waarde, na verrekening van de aftrek (5 dB). De hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt 62 dB. Deze geluidsbelasting is 3 dB hoger dan de hoogst aan te vragen hogere waarde, waarmee wordt voldaan aan de eis uit het gemeentelijk (hogere waarden) geluidbeleid.

Maatregelen(overweging)

Volgens de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden worden vastgesteld voor een plan wanneer toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard ontmoeten.

In verband met de geluidsbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde is onderzocht of (realistische) maatregelen mogelijk zijn waarmee de geluidsbelasting ter plaatse van de projectlocatie teruggebracht kan worden. Bij het onderzoeken van de maatregelen wordt, conform de Wet geluidhinder, de voorkeursvolgorde bron-overdracht-ontvanger aangehouden.

Bronmaatregelen

Bronmaatregelen zijn in de onderhavige situatie niet doelmatig en/of niet reëel. Een snelheidsverlaging op de A9, Beneluxbaan en Laan van Lagerhuize is verkeerskundig niet gewenst. Daarnaast biedt vervangen van het wegdek op de Beneluxbaan en de Burgermeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize niet voldoende reductie om de belasting te verlagen tot de voorkeurswaarde. Op de Burgermeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize is stiller wegdek (een dunne deklaag) ook niet gewenst door de aanwezigheid van een kruispunt. Het wegdek op het kruispunt wordt dan eerder kapot gereden, waardoor deze maatregel op verkeerskundige bezwaren stuit. Bronmaatregelen zijn in onderhavige situatie daarom niet doelmatig genoeg en niet reëel.

Overdrachtsmaatregelen (schermen)

Langs de A9 staan al geluidschermen met een hoogte van 4 meter. Om voor alle woningen aan de voorkeurswaarde te kunnen voldoen zou het scherm opgehoogd moeten worden tot 9 meter, wat niet reëel is. Langs de Beneluxbaan, de Burgermeester Rijnderslaan en de Laan van Langerhuize is het niet goed mogelijk om de hogere bouwlagen voor het volledige plan af te schermen door middel van een geluidscherm. Overdrachtsmaatregelen zijn in onderhavige situatie niet doelmatig genoeg en niet reëel.

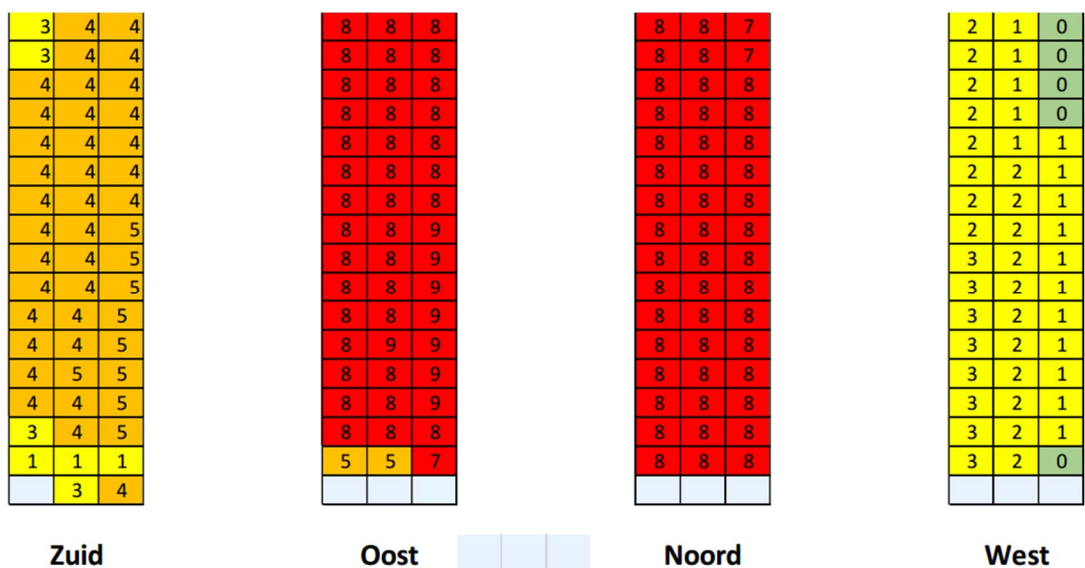
Maatregelen bij de ontvanger

Als maatregel bij de ontvanger kan gedacht worden aan toepassen van een gebouwgebonden geluidscherm of het optimaliseren van de gebouwworm en oriëntatie. Gezien de afmeting van de kavel is het niet mogelijk om de oriëntatie en positionering van het gebouw te wijzigen.

De maatregelen bij de ontvanger, ofwel de gevelmaatregelen, zijn bepaald in het bouwfysica rapport van DGMR (zie bijlage 8).

In figuur 4.8 wordt per woning weergegeven wat de berekende overschrijding is ten opzichte van een geluidsluwe situatie. Voor de inpassing in het hogere waarden beleid dient te worden uitgezocht of ten minste 1 geveldeel én de buitenruimte geluidsluw kunnen worden uitgevoerd. Op basis van de kleuren wordt de maatregel, om te komen tot een geluidsluwe gevel, per gevel bepaald:

- Groen (0 dB): geen maatregel;
- Geel (1-3 dB): gesloten borstwering (minimaal 1 meter hoog) en geluidsabsorberend plafond (of geen plafond);
- Oranje (4-5 dB): gesloten borstwering 1,2 meter hoog en geluidsabsorberend plafond (wanneer aanwezig);
- Rood: (5+ dB): afsluitbare buitenruimte (de bovenzijde blijft open waardoor er de mogelijkheid blijft voor spuiventilatie).



Figuur 4.8 Berekenende cumulatieve overschrijding ten opzichte van een geluidsluwe situatie

Naast de voorgenoemde maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel te reduceren, moeten en zullen de nodige maatregelen/voorzieningen in de gevel worden getroffen om de geluidsbelasting binnen de woningen te laten voldoen aan de binnengrenswaarde van 33 dB van het Bouwbesluit.

Afweging

Er kan voldoende geluidwering worden gerealiseerd, wanneer de geadviseerde maatregelen in de geluidsonderzoeken van DGMR aangehouden worden. Met de voorgenoemde maatregelen wordt elke woning voorzien van een geluidluwe gevel dan wel een geluidluw geveldeel. Daarnaast beschikken de meeste woningen (met maatregelen) over een geluidluwe buitenruimte. De balkons op niet-geluidluwe gevels krijgen de benodigde bescherming. Voor in totaal 16 woningen wordt geen geluidsluwe buitenruimte gerealiseerd, namelijk de tussenappartementen aan de noordzijde, waarvoor zich een gemeenschappelijke buitenruimte aan de zuidzijde op begane grond niveau bevindt.

Hiermee wordt voldaan aan het gemeentelijke geluidbeleid en is het mogelijk om hogere (grenswaarden) vast te stellen voor de geluidsbelasting vanwege het verkeer op de A9, Beneluxbaan, Burgemeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize en de Ouderkerkerlaan. De benodigde hogere waarden zijn weergegeven in tabel 4.2.

Hogere waarde (dB)	A9	Beneluxbaan	Burgemeester Rijnderslaan / Laan van Langerhuize	Ouderkerkerlaan
49	14	12	2	7
50	10	1	20	0
51	6	15	16	0
52	6	7	14	0
53	0	9	16	0
54	0	47	16	0

Tabel 4.2 Benodigde hogere waarden

Conclusie

Het aspect geluid(hinder) is, met de toepassing van de maatregelen, geen belemmering voor het project. Ten aanzien van de geluidsbelasting dienen hogere waarden te worden vastgesteld.

4.7 Verkeer en parkeren

De projectlocatie is zeer goed ontsloten en bereikbaar voor diverse verkeerssoorten. De locatie is goed te bereiken met auto, fiets en openbaar vervoer (tram). Oostelijk is op korte afstand de tramhalte Ouderkerkerlaan gelegen. Tevens kan worden opgemerkt dat het autoverkeer vrijwel rechtstreeks afwikkelt richting de Beneluxbaan en dus naar verwachting maar beperkt de routes door de wijk zal volgen.

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de verkeersgeneratie berekend op basis van kencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren, 2018). Voor het juiste kencijfer wordt de ligging 'schil centrum' aangehouden, de gemeente heeft een sterk stedelijk karakter op basis van de adressendichtheid. De gegeven kencijfers hebben een bandbreedte (minimum – maximum), er wordt voor een worst-case benadering uitgegaan van de maximale kencijfers. De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van Nota Parkeernormen Amstelveen 2021, herpublicatie 19 april 2023.

Ontsluitingsstructuur

Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied is in de huidige en toekomstige situatie ontsloten via de Ouderkerkerlaan. Op deze straat geldt een 50 km/u-regime. De Ouderkerkerlaan sluit ten noorden van het projectgebied aan op de Burgemeester Rijnderslaan/Beneluxbaan die de verbinding met andere wijken en het centrum van Amstelveen vormt, almede richting Amsterdam. In oostelijke richting kunnen via de Laan van Langerhuize de wegen N522 en de A9 worden bereikt. De ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is dus goed te noemen.

Openbaar vervoer

Het projectgebied is eveneens goed te bereiken met het openbaar vervoer. De metro/tramhalte 'Ouderkerkerlaan' is te vinden op circa 100 meter afstand in oostelijke richting. Vanaf deze halte is Station Amsterdam Zuid in 15 minuten te bereiken en Amsterdam Centraal in 35 minuten. Vanaf deze stations gaan treinen naar onder andere Schiphol, Rotterdam, Utrecht en Leiden.

Langzaam verkeer

Het projectgebied is voor langzaam verkeer goed te bereiken. Voetgangers kunnen het projectgebied bereiken via diverse verbindingen tussen de Ouderkerkerlaan, Burgemeester Rijnderslaan en Laan van Langerhuize. Daarnaast wordt er een verbinding gemaakt tussen de wijk en het kruispunt van onder andere de Burgemeester Rijnderslaan en Laan van Langerhuize. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van tramhalte Ouderkerkerlaan verbeterd voor de achterliggende wijk. Fietsers kunnen het projectgebied goed bereiken via het fietspad en de fietssuggestiestrook op de Ouderkerkerlaan en via de verkeersstructuur van de achterliggende wijk. Via de oversteekplaats bij de Burgemeester Rijnderslaan is het centrum te bereiken. De afstand hier naartoe is circa 500 meter.

Onderzoek

Verkeersgeneratie

Voor de beoogde ontwikkeling is in 2023 de verkeersgeneratie berekend door Goudappel. Deze rapportage is bijgevoegd als bijlage 9. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat.

Huidige situatie

Voor de huidige situatie dan wel referentiesituatie wordt uitgegaan van de functies die planologisch mogelijk zijn. In tabel 4.3 is de verkeersgeneratie van de referentiesituatie berekend.

functie	weekdag	werkdag
kantoor	23	31
showroom	26	35
werkplaats/opslag	78	104
tankstation	472	472
totaal	599	641

Tabel 4.3 Verkeersgeneratie huidige situatie (in motorvoertuigen per etmaal)

Bovenstaande cijfers zijn gebaseerd op verkeersproductie van diverse functies conform CROW normen en deels op basis van de brandstofverkoop van het tankstation.

Toekomstige situatie

Omdat de huidige situatie verandert, is de kans groot dat de verkeersintensiteit ook verandert. In de toekomstige situatie komen er 131 woningen en een commerciële functie van circa 100 m². In tabel 4.4 is de toekomstige verkeersgeneratie berekend.

functie	weekdag	werkdag
middelduur huur	165	183
middelduur koop	204	226
vrije sector koop	224	249
horecafunctie	30	30
totaal	590	651

Tabel 4.4 Verkeersgeneratie planvoornemen (in motorvoertuigen per etmaal)

Er is dus sprake van een beperkte afname van de verkeersbewegingen per etmaal op een gemiddelde weekdag, en van een beperkte toename van de verkeersbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag, zoals te zien is in tabel 4.5. Wel zal het mogelijk iets drukker kunnen zijn op spitsmomenten vanwege de verandering van functie. Gelet op de relatief beperkte totale verkeersgeneratie zal dit echter niet tot problemen leiden met betrekking tot de verkeersafwikkeling.

functie	weekdag	werkdag
totaal Amstelwood	590	651
salderen huidige situatie	-599	-641
totaal toe-/afname	-9	10

Tabel 4.5 Resultaat saldering

Parkeren

Het parkeren op eigen terrein vindt plaats in een twee laagse ondergrondse parkeergarage. Over deze twee bouwlagen zijn 107 parkeerplaatsen verdeeld. Deze 107 parkeerplaatsen zijn voor de toekomstige bewoners van de woontoren en voor de commerciële functie (dubbelgebruik). Voor de commerciële functie worden ook nog 2 parkeerplaatsen in de (openbare) buitenruimte gerealiseerd.

Parkeerbehoefte

In de *Nota Parkeernormen Amstelveen 2021* zijn de parkeernormen voor 'Zone C', waar het projectgebied in ligt, opgenomen. Deze parkeernormen zijn in de herpublicatie van 19 april 2023 bijgesteld. Hierin zijn actuele normen opgenomen waarmee voor deze planontwikkeling gewerkt mag worden:

De parkeerbehoefte voor de woningen is weergegeven in tabel 4.6.

Type	Aantal	Norm	Parkeerbehoefte
Koop, appartement, duur	33	1,4	46
Koop, appartement, midden	39	1,2	47
Huur, appartement, midden/goedkoop	59	0,7	41
Totaal	131		134

Tabel 4.6 Parkeerbehoefte woningen

In de *Nota Parkeernormen Amstelveen 2021* zijn verschillende afwijkmogelijkheden opgenomen:

- *Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd - in de verhouding vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten).*
- *Deelauto's: als bij een woningontwikkeling in een gebied met betaald parkeren deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen.*
- *Bij de ontwikkeling van 'autovrije' complexen in vergunningengebieden kan worden afgeweken van de vastgestelde parkeernorm. Voorwaarde hiervoor is dat de parkeerbehoefte van de (toekomstige) bewoners niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte. De initiatiefnemer van een (geheel of gedeeltelijk) autovrij complex houdt bij de ontwikkeling rekening met het bouwen voor een doelgroep zonder auto.*
- *Voor wat betreft een combinatie van meerdere afwijkingsmogelijkheden geldt een maximale verlaging van 20% op het totaal aantal parkeerplaatsen.*

Er wordt gebruik gemaakt van deze afwijkmogelijkheden en het aantal parkeerplaatsen wordt verlaagd met 20% (27 parkeerplaatsen). Er wordt als volgt gebruik gemaakt van de afwijkmogelijkheden:

- Het aantal parkeerplaatsen wordt met 10% (13 parkeerplaatsen) verlaagd door het realiseren van extra fietsparkeerruimte. Dit houdt in dat er 65 extra fietsparkeerplaatsen extra ten opzichte van de normatieve behoefte gerealiseerd worden. Totaal worden inclusief de vanuit de normen benodigde 397 plekken (waarvan 262 op de onderste laag), 462 fietsplekken gerealiseerd.
- Het aantal parkeerplaatsen wordt ook met 10% (14 parkeerplaatsen) verlaagd door het faciliteren van deelauto's. Om het aantal parkeerplaatsen met 10% te verlagen worden 5 plekken voor deelauto's gereserveerd.

Uitgaande van 20% reductie op de benodigde parkeerplaatsen (134) zijn er 107 parkeerplaatsen vereist voor de bewoners. In de parkeergarage worden 107 parkeerplaatsen gerealiseerd waardoor er voldaan wordt aan de parkeernorm.

Voor de commerciële functie (daghoreca) geldt een parkeernorm van 5 plaatsen per 100 m². Aan deze norm, die voor de beoogde 100 m² uitkomt op 5 plaatsen, wordt als volgt invulling gegeven: Er worden 2 parkeerplaatsen in het openbaar gebied gerealiseerd. De resterende 3 plaatsen zijn beschikbaar in de parkeerkelder. Er hoeven hiervoor geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Overdags is de parkeerbehoefte voor de woningen immers beperkt, er zijn dan ruimschoots plekken beschikbaar voor de horeca. Voor deze 3 plekken zal dus dubbelgebruik worden geregeld.

4.8 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking staat in de Regeling Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Voor het

groepsrisico geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

Het projectgebied ligt in de invloedssfeer van de hogedruk aardgasleiding W-540-01 en de A9. Daarom is onderzoek verricht naar de externe veiligheid door het bureau DGMR, met een groepsrisicoberekening ten aanzien van de buisleiding. In bijlage 10 is het onderzoeksrapport opgenomen. De snelweg A9 ligt op meer dan 200 meter en behoeft geen groepsrisicoberekening. Op luchtvaartverkeer wordt ingegaan in paragraaf 4.13.

Hogedruk aardgasleiding W-540-01

Plaatsgebonden risico

Ter plaatse van het projectgebied heeft de buisleiding geen 10-6/jaar-contour. Daarmee wordt voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Wel is ter plaatse van het projectgebied sprake van een 10-7/jaar-contour en een 10-8/jaar-contour. De ligging van de PR-contouren verandert niet als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

Groepsrisico

Het groepsrisico is kleiner dan de oriëntatiewaarde en neemt niet toe. Conform artikel 12 lid 3 van het Bevt kan de verdere verantwoording van het groepsrisico daarom achterwege blijven.

Wel dient conform artikel 12 lid 2 van het Bevt het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. De gemeente heeft een advies van de regionale brandweer ontvangen, waarbij dit advies geen aanleiding geeft om de onderhavige omgevingsvergunning niet te verlenen. In de toelichting bij het besluit dient conform artikel 12 lid 1 onder f en g van het Bevt in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Bestrijdbaarheid

Wanneer een fakkelbrand optreedt, zijn de belangrijkste taken van de hulpdiensten:

- redden en verlenen van eerste hulp aan slachtoffers;
- de situatie stabiliseren door middel van het afschermen van de omgeving en uitbreiding voorkomen;
- ontstane branden in de omgeving blussen.

Het woongebouw komt in de derde ring te staan. De warmtebelasting is hier minder dan 10 kW/m² zodat de kans op een secundaire brand minimaal is. De gevels zijn opgebouwd uit hout. Volgens het Bouwbesluit moet dit hout voldoen aan brandklasse B: moeilijk brandbaar materiaal. Ook is de locatie van twee zijden te bereiken. Aan de Ouderkerkerlaan wordt daarbij rekening gehouden met een opstelplaats voor hulpvoertuigen. In de omgeving van het gebouw is voldoende bluswater in de vorm van oppervlaktewater en brandkranen. In de bestaande situatie is er al een aansluiting aan de zuidzijde van het projectgebied (Kierkegaardstraat). Volgens de Handreiking Bluswater 2019 geldt voor nieuwe woongebouwen tussen 20 en 70 meter dat binnen 3 minuten een bluswatercapaciteit van 1.500 l/minuut (90 m³/uur) beschikbaar moet zijn.

Zelfredzaamheid

In geval van een fakkelbrand moet men:

- schuilen in een gebouw achter een muur;
- vluchten uit het zicht van de fakkel onder dekking van constructies zoals muren.

Het gebouw staat op een zodanige afstand van de buisleiding dat men bij een fakkelbrand inpandig veilig kan schuilen. Bovendien beschikt het woongebouw over een betonnen kern met een trappenhuis. Deze kern betreft een apart brandcompartiment waardoor men kan afgeschermd van de fakkel het gebouw kan verlaten en via de parkeergarage of begane grond van de bron vandaan kan vluchten.

A9

Het projectgebied ligt op meer dan 200 meter van de snelweg A9. Op deze afstand is men in het gebouw beschermd tegen een brand of drukgolf afkomstig van een ongeval op de snelweg. Over de A9 wordt een beperkte hoeveelheid zeer toxische stoffen vervoerd. Een ongeval met deze stoffen kan tot een gifwolk leiden die bij ongunstige weersomstandigheden tot het projectgebied reikt. Het woongebouw wordt volgens het Bouwbesluit voorzien van mechanische ventilatie die kan worden uitgeschakeld. Daarmee kan men zichzelf in veiligheid brengen door inpandig te schuilen, mocht een dergelijke calamiteit optreden. Vanuit veiligheidsoverwegingen is het raadzaam om de inlaat van het ventilatiesysteem zo hoog mogelijk te plaatsen. Mocht afsluiten van dit systeem niet lukken, dan is de lucht die naar binnen wordt gezogen zo veel mogelijk verdund.

4.9 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel 4.7 weergegeven.

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m ³

Tabel 4.7 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate (luchtkwaliteitseisen)

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden twee situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);

- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van woningen en een commerciële functie. De huidige situatie levert een verkeersgeneratie van 599 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. De toekomstige situatie heeft een verkeersintensiteit van 590 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Dit betekent dat er geen toename is in verkeersbewegingen en dus ook geen sprake is van een afname van de luchtkwaliteit.

Hoewel de ontwikkeling volgens bovenstaande geen extra verkeersbewegingen genereert, is volledigheidshalve wel de NIBM tool ingevuld met de toekomstige verkeersgeneratie. Uit de NIBM tool (tabel 4.8) blijkt dat er sprake is van niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit en dat nader onderzoek niet nodig is.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	599
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,30
PM ₁₀ in µg/m ³	0,09
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Tabel 4.8 NIBM-tool

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit 2022. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Ouderkerkerlaan, direct ten noordoosten van het projectgebied. Uit het CIMLK blijkt dat in 2021 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2021; 18,4 µg/m³ voor NO₂, 17,6 µg/m³ voor PM₁₀ en 9,8 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.10 Ecologie

Toetsingskader

Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet, en de daaruit volgende AMvB's. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

Bescherming van natuurgebieden wordt gewaarborgd door de Wet natuurbescherming en de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Natura 2000-gebieden worden beschermd door de Wnb en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) wordt beschermd door de Wro in combinatie met het Barro.

Natura-2000 gebieden

Een Natura 2000-gebied maakt deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. De door het Rijk aangewezen Natura 2000-gebieden zijn eerst aangemeld bij de Europese Unie. Voor een Natura 2000-gebied gelden de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en/of de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling of voortoets de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Binnen het projectgebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op circa 5,75 kilometer van het projectgebied en betreft Botshol. Op circa 1,2 kilometer van het projectgebied is het dichtstbijzijnde NNN-gebied te vinden: Middelpolder. Vanwege de afstand tot deze gebieden zijn effecten op deze natuurgebieden -zoals versnippering- uit te sluiten. Stikstofuitstoot die vrijkomt tijdens de aanleg- of gebruiksfase, die schadelijk kan zijn voor omliggende Natura 2000-gebieden wordt beschouwd in paragraaf 4.11. Uit het uitgevoerde onderzoek komt naar voren dat er geen sprake is van stikstofdepositie.

Biodiversiteit

Gelet op de voorgenoemde uitgevoerde ecologische quickscan wordt de biodiversiteit ter plaatse tijdens de bouw waarschijnlijk niet of nauwelijks aangetast.

De twee bestaande groenstructuren langs de Beneluxbaan en de Ouderkerkerlaan komen samen op de projectlocatie. Op dit knooppunt wordt moet het project een groene verbinding gecreëerd met lokale Flora. Dit biedt kansen voor een vergroting/versterking van de biodiversiteit. In de gevels van het gebouw worden op specifieke plekken nestgelegenheden geïntegreerd voor lokale Fauna. Er is onderzoek gedaan naar oriëntatie en hoogte van de leefomgeving van vogels, vleermuizen en insecten. Op basis hiervan zijn biodiversiteitsmaatregelen vormgegeven, zie bijlage 15.

Bomen

Voor de bestaande bomen is een Bomen Effect Analyse (BEA) opgesteld. Dit onderzoek is toegevoegd in bijlage 16. In de BEA is bekeken of de betreffende bomen met oog op de voorgenomen werkzaamheden en de toekomstige situatie in hun huidige verschijningsvorm duurzaam behouden kunnen blijven.

Negen bomen zijn niet te behouden omdat ze een deel van hun groeiplaats verliezen. In het nieuwe plan worden hiervoor nieuwe bomen terug geplant en tientallen stuks andere nieuwe beplanting. De bomen die gekapt moeten worden, worden daarmee gecompenseerd en indien mogelijk herplant.

Enkele andere bomen aan/langs de westzijde van het projectgebied behoeven aandacht bij de projectrealisatie. Het treffen van maatregelen voor de bestaande (te behouden) bomen wordt geborgd via de anterieure overeenkomst.

Conclusie

Door de beoogde ontwikkeling treden geen negatieve effecten ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming op. Er is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig. De bomensituatie zal, na voltooiing van het project, waarschijnlijk niet zijn verslechterd, en de groensituatie zal zijn verbeterd.

4.11 Stikstof

Toetsingskader

Wet natuurbescherming

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen:

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

Bij de beoordeling van de gevolgen van plannen, projecten en handelingen voor de instandhoudingsdoelstellingen spelen onder andere de ecologische effecten van verzuring en vermesting door een eventuele toename van stikstofdepositie een rol. Uit jurisprudentie volgt dat in een overbelaste situatie al bij een kleine toename van

stikstofdepositie sprake kan zijn van significante negatieve effecten. In dat geval is een passende beoordeling noodzakelijk. Daarom wordt de grenswaarde van 0,00 mol/hectare/jaar aangehouden. Stikstof wordt gemeten in de eenheid 'mol'. De depositie wordt uitgedrukt in mol per hectare per jaar. Als de grenswaarde van 0,00 mol/hectare/jaar niet wordt overschreden, betekent dat er door de ontwikkeling geen sprake is toename van de stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied.

Onderzoek

Door DGMR zijn stikstofberekeningen uitgevoerd ten behoeve van de beoogde ontwikkeling. Deze berekeningen en begeleidend rapport zijn toegevoegd in bijlage 12. Met rekenmodel AERIUS zijn berekeningen uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van de aanleg- en gebruiksfase voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 gebieden in beeld te brengen. In dit onderzoek is aangetoond dat er geen sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden door de beoogde ontwikkeling.

De meeste werkzaamheden van de aanlegfase vallen binnen het eerste jaar van het project. De eerste 12 maanden zijn daarom maatgevend om de stikstofdepositie van de aanlegfase. Voor jaar 2 is een gecombineerde berekening uitgevoerd waarin de aanlegfase wordt afgerond en de volledige gebruiksfase is toegepast. Dit is een worst-case berekening, omdat deze situatie in de praktijk niet voorkomt. Met deze berekening is aangetoond dat de gebruiksfase op zichzelfstaand voldoet aan de grenswaarde van 0,00 mol/ha/jaar en in een combinatie met het laatste jaar van de bouwphase geen significant effect veroorzaakt.

Volledigheidshalve is daarnaast ook een berekening uitgevoerd waarbij de aanlegfase in één jaar plaatsvindt. Dit geeft een worst-case scenario van de aanlegfase weer, waarmee wordt aangetoond dat de volledige aanlegfase binnen één jaar kan worden uitgevoerd.

Conclusie

Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Om de bedrijfszekerheid en de continuïteit van het transport door kabels en leidingen te garanderen, krijgen grote kabels en leidingen in bestemmingsplannen een planologische bescherming door middel van een dubbelbestemming. Binnen die dubbelbestemming mag niet zonder toestemming worden gebouwd of gegraven, waarmee de belangen van de kabel- en leidingbeheerders én van de eindafnemers worden beschermd.

Bij werkzaamheden dient in principe met alle kabels en leidingen rekening te worden gehouden, en dient in dat kader een KLIC-melding te worden gedaan. Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen nader te worden beschermd. Tevens dient rond dergelijke kabels en leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Onderzoek

Binnen het projectgebied zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig. Het aspect kabels en leidingen staat de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling niet in de weg. Wel ligt het projectgebied binnen het risicogebied van 'W-540-01'. In paragraaf 4.8 wordt hierop ingegaan.

Ten noorden en zuiden van het projectgebied zijn kabels en leidingen aanwezig, welke niet planologisch relevant zijn. Met deze kabels en leidingen wordt wel rekening gehouden en zijn opgenomen in het monitoringsplan (bijlage 6).

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.13 Luchtvaartverkeer

Toetsingskader

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en huidige door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Zie paragraaf 3.2.3 voor meer toelichting over het LIB.

De minister van Infrastructuur en Milieu kan een verklaring van geen bezwaar geven, zodat nieuwe bebouwing of functiewijziging toch mogelijk is.

Ten aanzien van de LIB-5 zone heeft de provincie Noord-Holland in de Omgevingsverordening een regel opgenomen die voorschrijft om woningbouw in de LIB-5 zone in relatie tot geluid vanwege luchtverkeer Schiphol te motiveren.

Onderzoek

Het projectgebied ligt in de nabijheid van luchthaven Schiphol. Het project ligt binnen het gebied waarvoor op grond van artikel 2.2.1d, tweede lid, LIB een plicht geldt voor gemeenten om in ruimtelijke plannen aan te geven hoe bij nieuwe ontwikkelingen rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond. Dit zogenaamde afwegingsgebied wordt begrensd door de LIB zoals is aangegeven met nummer 5 op de kaart in bijlage 3 (beperking bebouwing) bij het LIB.

Het afwegingsgebied omvat grotendeels ook zones 4, 3, 2 en 1 van het beperkingengebied weergegeven op de kaart in bijlage 3 LIB. 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. De artikelen 2.2.1, 2.2.1b, 2.2.1c zijn niet van toepassing op het projectgebied. Het gaat uitdrukkelijk niet om een groepsrisicoberekening zoals in de besluiten met betrekking tot externe veiligheid. Voor het afwegingsgebied is bij de wijziging van de regels voor geluid en externe veiligheid in het LIB per 1 januari 2018 reeds de afweging gemaakt dat hier ook ruimte moet worden geboden voor de woningbouwopgave van deze regio. Bovendien hebben in dit gebied voor dat moment geen beperkingen gegolden voor andere functies dan woningbouw en zijn er ook onder het nieuwe regime geen beperkingen aan de orde vanwege de ligging binnen LIB 5.

Het project ligt tevens binnen het gebied waarvoor op grond van artikelen 2.2.2 en 2.2.2a LIB beperkingen voor de (bouw)hoogte gelden. De beperkingen(gebieden) zijn weergegeven op de kaarten in bijlagen 4 en 4a LIB, waarbij de beperkingen gelden vanaf de aangegeven hoogten.

De beperkingen in de artikelen 2.2.3 en 2.2.4 LIB hebben geen betrekking op bijvoorbeeld woningbouwprojecten.

Omdat het project is gelegen in de LIB-5 zone Schiphol en woningbouw omvat, geldt de regel van de provincie Noord-Holland als bedoeld in artikel 6.24 van de Omgevingsverordening NH2022 (zie paragraaf 3.2.2), en is een motivering ten aanzien van geluid luchtverkeer Schiphol benodigd.

Toetsing LIB

Artikel 2.2.1d

1. n.v.t.

2. Voor de gronden die op de kaart in bijlage 3 bij dit besluit met nummer 5 zijn aangewezen, motiveren gemeenten in de toelichting op het bestemmingsplan of in de onderbouwing van de omgevingsvergunning de wijze waarop rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Motiveringsplicht LIB 5

Het projectgebied ligt grotendeels binnen LIB 5, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid ruimtelijke beperkingen gelden. Voor zover het bestemmingsplan nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt is daarom een integrale, beleidsmatige toelichting nodig op het omgaan met het risico op een vliegtuigongeval. Deze paragraaf voorziet in de gevraagde beleidsmatige aandacht voor de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling.

Beschrijving verschillen bestaande, nieuwe situatie en analyse

Ter plaatse zijn momenteel een tankstation met vijf tankplaatsen en een klein bedrijf gelegen. Er zijn hierdoor circa 5 tot 15 personen overdag en circa 1 tot 2 personen in de nacht. In de toekomstige situatie zijn er 168 personen overdag en 315 in de nacht. Er is derhalve sprake van een toename in personen.

Impact van een vliegtuigongeval

Als de locatie getroffen wordt door een neerstortend vliegtuig wordt de bebouwing geheel of gedeeltelijk verwoest. De aanwezige personen kunnen hierdoor (dodelijk) slachtoffer worden.

Waarschijnlijkheidsbepaling

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 dat personen zich in een ongevalgevolgebied bevinden, dus betrokken raken bij een vliegtuigongeval, lager dan ongeveer 3,6 per miljoen jaar (oftewel eens per 278.000 jaar). Het ongevalgevolgebied is het gebied (met wrakstukken) van een vliegtuigongeval.

Beschrijving maatregelen en zelfredzaamheid

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen om de kans op meerdere slachtoffers op de grond te beperken. Bij vliegtuigen zijn dat maatregelen die de kans dat zich een ongeval voordoet verkleinen. Hiervoor gelden internationale regels waar de sector aan moet voldoen. In het kader van de planontwikkeling zijn geen realistische maatregelen te treffen die de effecten van een vliegtuigongeval beperken. Vanuit het Bouwbesluit 2012 gelden strenge eisen in verband met de bestrijdbaarheid van een ramp nabij een bouwwerk. Toch is de realiteit dat er voor de personen in het getroffen gebouw weinig mogelijkheden zullen zijn 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. Dit betekent dat de aandacht vooral uitgaat naar een goede bereikbaarheid van de planlocatie, vluchtroutes voor omstanders en een adequate hulpverlening. De eisen vanuit het Bouwbesluit 2012 zijn wel van belang voor de mogelijkheden voor personen die zich in de directe nabijheid van de ramplocatie bevinden om te schuilen voor secundaire branden.

Vanwege de nabijheid van luchthaven Schiphol is de veiligheidsregio voorbereid op een vliegtuigongeval. De veiligheidsregio beschikt over een "Calamiteitenplan Vliegtuigongevallen". Zodra zich een ongeluk voordoet treedt dit plan in werking. De werkwijze, taken en verantwoordelijkheden van alle betrokken instanties zijn hierin nauwkeurig beschreven. Het calamiteitenplan wordt voortdurend aangepast naar aanleiding van de evaluatie van daadwerkelijke optredens bij incidenten en oefeningen.

De veiligheidsregio 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.

Dit risicoprofiel wordt 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. 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 bestaande situatie draagt het plan bij aan een toename van het aantal potentiële slachtoffers op de grond in geval van een vliegtuigongeluk. Gelet op de geringe ongevalskans en de (zeer) beperkte omvang van de ontwikkeling, is het echter zeer onwaarschijnlijk dat precies hier een vliegtuig zal neerstorten. Er is daarom geen reden om vanwege de mogelijkheid van een vliegtuigongeval van de beoogde ontwikkeling af te zien.

Artikel 2.2.2

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4 bij dit besluit zijn geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarden.
2. n.v.t.
3. n.v.t.
4. n.v.t.
5. n.v.t.
6. n.v.t.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling overschrijdt niet de maximum hoogte van 58 meter en is daarom niet in strijd met Artikel 2.2.2.

Artikel 2.2.2a

1. Op de gronden die zijn aangewezen op de kaart in bijlage 4a bij dit besluit zijn objecten die hoger zijn dan de in die bijlage aangegeven maximale waarde toegestaan mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.
2. n.v.t.
3. n.v.t.
4. n.v.t.
5. n.v.t.

Toetsing

Het project doorsnijdt het toetsvlak voor radars. Andere (verticale) hoogte toetsvlakken uit het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) worden niet doorsneden. In het LIB is opgenomen dat voor plannen die qua hoogte bebouwing (enkel) het toetsvlak voor radars doorsnijden er geen verklaring van geen bezwaar is vereist. Objecten die het toetsvlak voor radars doorsnijden mogen gerealiseerd worden mits hierover een positief advies is uitgebracht door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

De ILT heeft een positief advies uitgebracht. Hiervoor is het project getoetst door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De toetsing heeft uitgewezen dat uitvoering van de plannen met een maximale hoogte van 57,6m NAP aan de Ouderkerkerlaan 150 in Amstelveen, geen negatieve invloed zal hebben op de correcte werking van de surveillanceapparatuur van LVNL.

Beoordeling ligging in LIB-5 zone omtrent Geluid ingevolge Omgevingsverordening provincie Noord-Holland

Het project is gelegen in de LIB-5 zone. In paragraaf 4.6 is rekenschap gegeven aan het geluid vanwege luchtverkeer Schiphol. De geluidsbelasting in het projectgebied vanwege luchtvaart is beperkt, namelijk circa 46 dB (A) Lden, en hoeft niet meegenomen te worden in de cumulatieberekening.

Zoals in paragraaf 4.6 is aangegeven bedraagt de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting 62 dB. De geluidwering van de gevel is daarop afgestemd. Daarmee wordt het geluid van vliegverkeer ondervangen voor wat betreft het geluid binnen de woningen.

Conclusie

De regelgeving van het LIB vormt geen belemmering voor het project. De ILT is, blijkens het afgegeven advies, akkoord met de woontoren van het project.

De regel van de provincie inzake woningbouw in de LIB-5 zone vormt geen belemmering voor het project. Tevens wordt geluid vanwege het luchtverkeer ondervangen door de geluidwering van de gevel die is gebaseerd op de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting.

4.14 Windhinder

Toetsingskader

Windhinder komt vaak voor bij hoge gebouwen. Om het windklimaat ter plaatse van de ontwikkeling inzichtelijk te maken, wordt windhinderonderzoek uitgevoerd. De toetsing hiervan vindt plaats aan de hand van de normstelling uit NEN 8100:2006. In de norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar. De definitie van windhinder is het ondervinden van hinder door wind. Windgevaar is het optreden van een dergelijk hoge windsnelheid, vaak bij vlagen, waarbij in ernstige mate problemen optreden bij het lopen, zoals evenwichtsverlies, waardoor het onmogelijk wordt zich staande te houden of zich lopend voort te bewegen. Windgevaar vindt vooral tijdens vlagen plaats. Er wordt aangenomen dat windgevaar optreedt als de uurgemiddelde lokale windsnelheid meer dan 15 m/s bedraagt. NEN 8100:2006 geeft een indeling voor windhinder naar kwaliteitsklassen.

Deze indeling is terug te vinden in tabel 4.9. Aan de hand van de kans op overschrijding van de grenswaarde voor windhinder wordt bepaald in welke klasse een locatie valt. Afhankelijk van het gebruiksdoel van de locatie wordt een bepaalde klasse gekarakteriseerd als goed, matig of slecht.

Overschrijdingskans dat $v > 5$ m/s in procenten van het aantal uur per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		1. Doorlopen	2. Slenteren	3. Langdurig zitten
< 2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 - 5.0	B	Goed	Goed	Matig
5.1 - 10.0	C	Goed	Matig	Slecht
10.1 - 20.0	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Tabel 4.9 Classificering van het lokale windklimaat voor windhinder

Als richtwaarden voor het windklimaat wordt het volgende aangehouden:

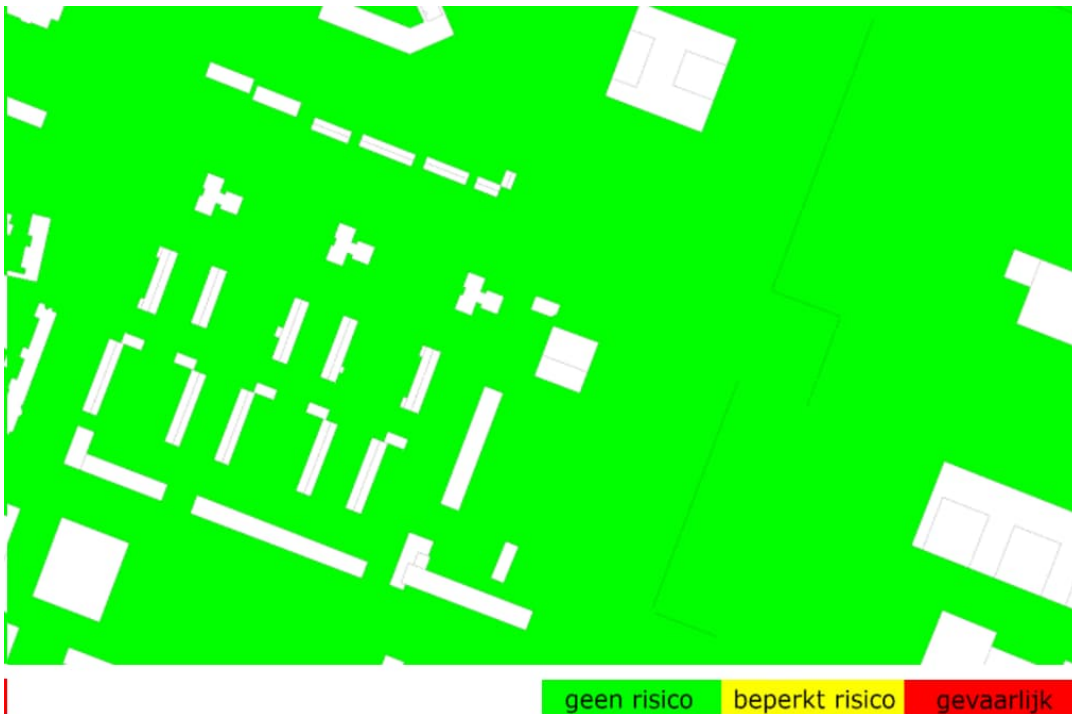
- Op locaties met voor voetgangers een verkeersfunctie dient windhinder bij voorkeur klasse A, B of C te zijn. Klasse D biedt een matig niveau. Klasse E biedt een slecht niveau en dient vermeden te worden.
- Op locaties die gezien kunnen worden als verblijfsgebied voor voetgangers, bijvoorbeeld een winkelstraat of park dient windhinder bij voorkeur klasse A of B te zijn. Klasse C biedt een matig niveau en klassen D en E bieden een slecht niveau. Deze twee hoogste klassen dienen op deze locaties vermeden te worden.
- Ter plaatse van gebouwentrees dient bij voorkeur klasse A behaald te worden. Klasse B biedt een matig niveau. Klassen C, D en E bieden een slecht niveau en dienen vermeden te worden op deze locaties.
- Windgevaar dient bij voorkeur voorkomen te worden. Een beperkt risico kan lokaal geaccepteerd worden.

Onderzoek

In juni 2022 is een windhinderonderzoek uitgevoerd op het Voorlopig Ontwerp (hierna: VO) van de beoogde ontwikkeling in projectgebied. Het Definitieve Ontwerp (hierna: DO) verschilt niet significant met het VO waardoor dit onderzoek voldoet. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 13.

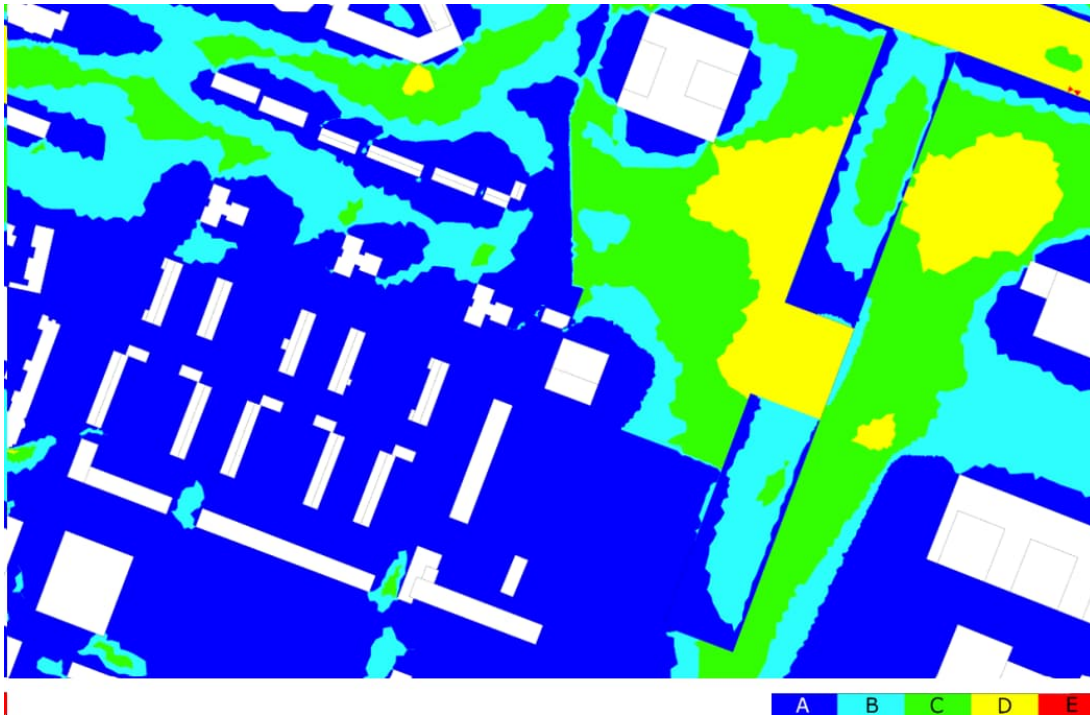
Huidige situatie

Er is geen windgevaar te verwachten in de huidige situatie, zoals in figuur 4.10 te zien is.



Figuur 4.10 Kwalificatie windgevaar huidige situatie (bron: DGMR)

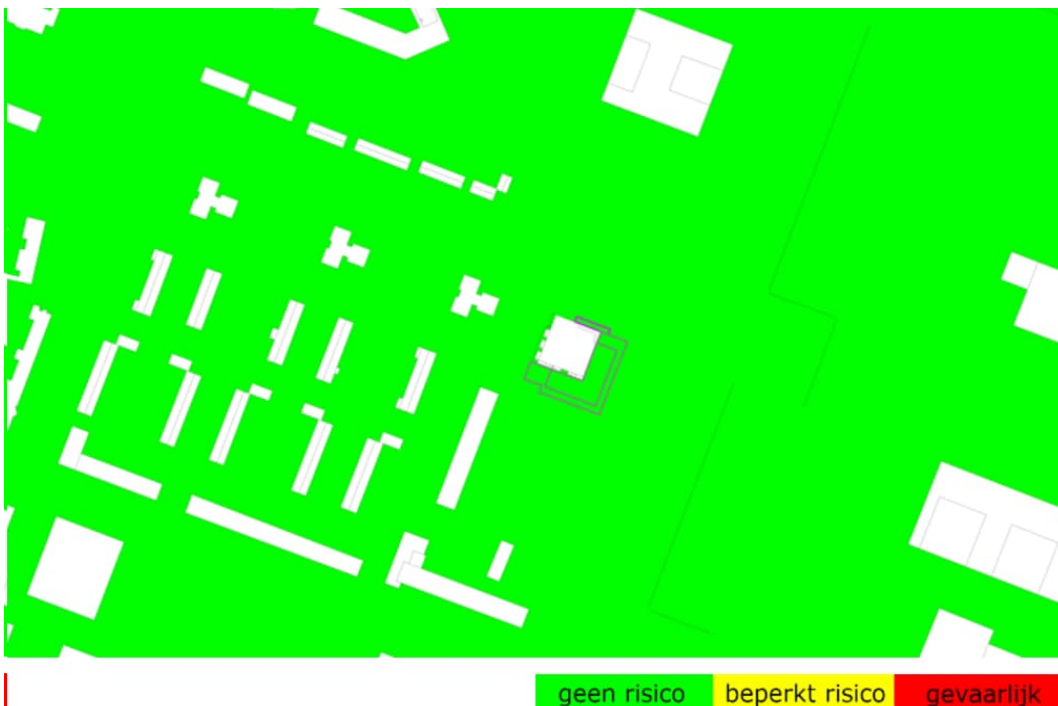
Een overzicht van de kwaliteitsklassen van het gebied ziet u in figuur 4.11. Het windklimaat ten zuiden van het kavel is grotendeels goed (klasse A). In de huidige situatie kunt u vooral klasse C en D zien op het verhoogd maaiveld aan de noordoostelijke zijde van het kavel. Dit heeft grotendeels te maken met de oriëntatie van de Beneluxbaan waar wind uit zuidelijke richting onbelemmerd is.



Figuur 4.11 Overzicht kwaliteitsklassen (windhinder) in de huidige situatie (bron: DGMR)

Toekomstige situatie

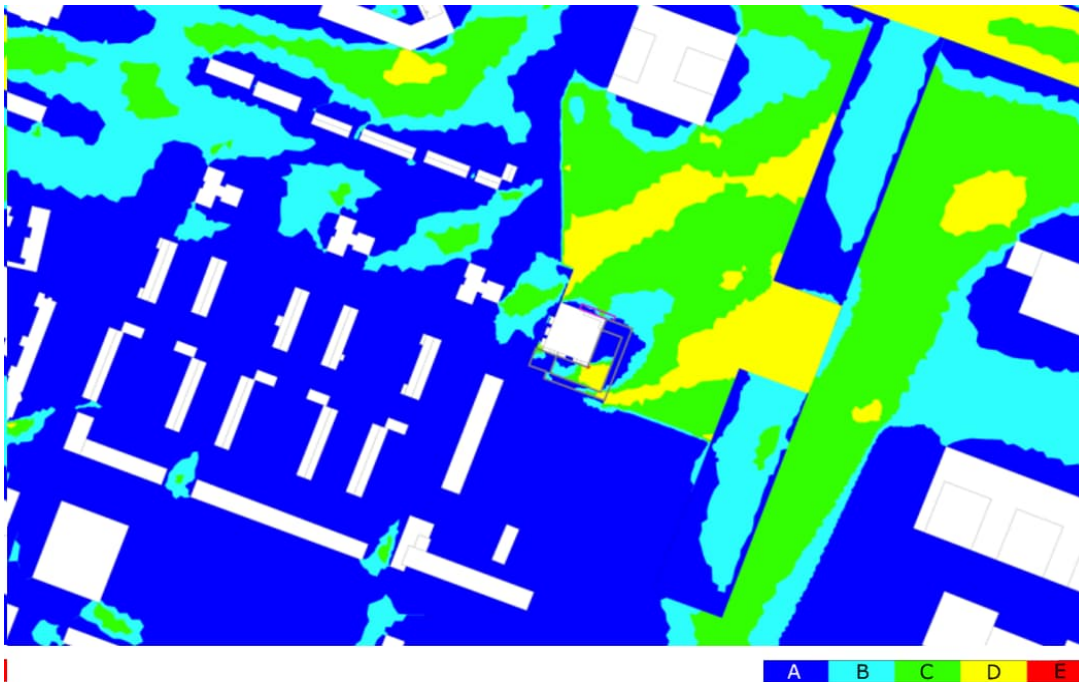
Er is geen windgevaar te verwachten voor de beoogde ontwikkeling, oftewel in de situatie met de woontoren, zoals te zien is in figuur 4.12.



Figuur 4.12 Kwalificatie windgevaar toekomstige situatie (bron: DGMR)

Een overzicht van de kwaliteitsklassen zijn te zien in figuur 4.13. Aan de zuidzijde van het woongebouw zijn er voornamelijk windluwe gebieden met klasse A en B. Op het verhoogde maaiveld aan de noordzijde zijn klasse C en D te verwachten. Dit is echter ook het geval in de huidige situatie, zoals te zien is in figuur 4.11. Het verhoogde

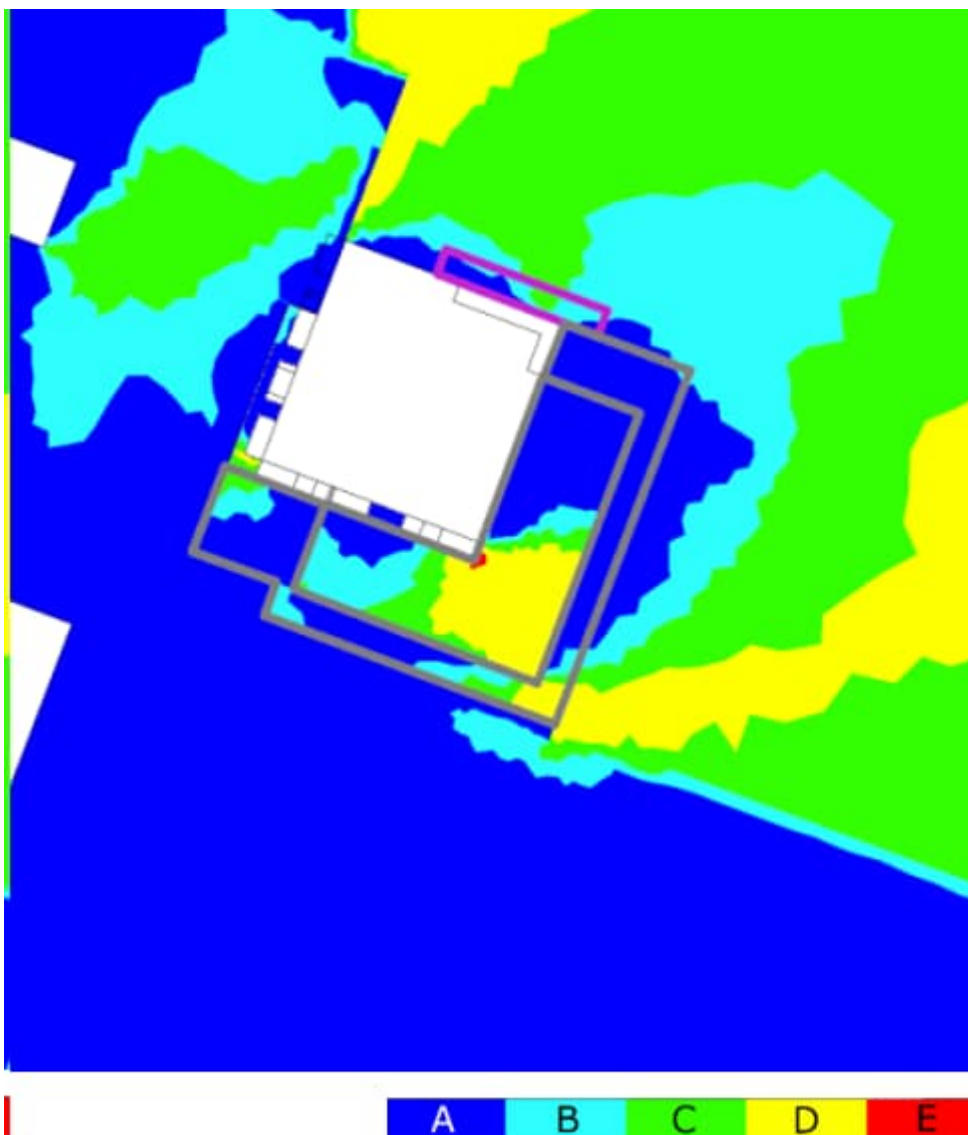
bouwwolume zorgt er wel voor dat het gebied met klasse D iets groter wordt. Dit wordt veroorzaakt door vallende wind van de zuidelijke gevel in combinatie met de onbeschutte ligging van gebouw in relatief lage omgeving.



Figuur 4.13 Overzicht kwaliteitsklassen (windhinder) in de toekomstige situatie (bron: DGMR)

In figuur 4.14 is het windklimaat in meer detail nabij de beoogde ontwikkeling te zien. Bij de entrees aan de noordelijke gevel is het windklimaat matig tot goed voor 'slenteren'.

In de zitgebieden is het windklimaat niet overal goed voor 'langdurig zitten'. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt doordat wind uit zuidwestelijke richting op de gevel botst en naar beneden valt. Door middel van groenelementen die voorzien zijn in het landschapsonwerp (meerstammige heesters en bomen aan de entreezijde van het gebouw) wordt er een acceptabel klimaat gecreëerd voor 'langdurig zitten'. Hoewel er niet verwacht wordt dat mensen bij de ingang van het gebouw langdurig plaatsnemen, is het wel wenselijk dat het entreegebied een prettige verblijfszone is. Op de zuidoosthoek van het gebouw is een kleine rode zone te zien. Hoewel op deze hoek geen verblijfsgebied wordt gemaakt, worden toch meerstammige heesters ingezet zodat windhinder wordt beperkt.



Figuur 4.14 Overzicht kwaliteitsklassen (windhinder) ingezoomd op de beoogde ontwikkeling (bron: DGMR)

Conclusie

Het windklimaat is aanvaardbaar. Door het toepassen van meerstammige struiken en heesters in het terreinontwerp aan de voorzijde van het gebouw (entreegebied) en op de daktuin (zuidoosthoek gebouw) worden de locaties waar eventueel windhinder kan plaatsvinden opgelost. Hoewel op deze plekken geen langdurige verblijfsgebieden worden beoogd, is de windhinder met deze maatregelen in voldoende mate beperkt.

4.15 Bezonnning

Toetsingskader

Er bestaan in de landelijke regelgeving geen normen of richtlijnen met betrekking tot de minimale bezonningsduur. Ten aanzien van de bezonnning zijn er dus geen wettelijke eisen gesteld.

Wel wordt bij de beoordeling van de bezonningsduur van woningen regelmatig een waarderingsrichtlijn gehanteerd (afgeleid uit het rapport Woningwaardering, opgesteld door TNO, 1962).

Bezonningscriteria TNO

Bij de beoordeling van de bezonning van woningen wordt regelmatig de waarderingsrichtlijn van TNO als uitgangspunt gebruikt. In de richtlijn worden eisen gesteld aan de bezonningsduur van woningen. Het betreffende criterium van de waarderingsrichtlijn is hieronder vermeld:

- 'TNO-richtlijn': de mogelijke bezonningsduur voor het hoofdwoonvertrek (woonkamer) in de periode tussen 19 februari en 23 oktober (zelfde zonnestand) moet minimaal twee uur (120 minuten) bedragen.

De richtlijn stelt dat het hoofdwoonvertrek minimaal 120 minuten zon moet ontvangen, waarbij 19 februari als maatgevend gehanteerd moet worden.

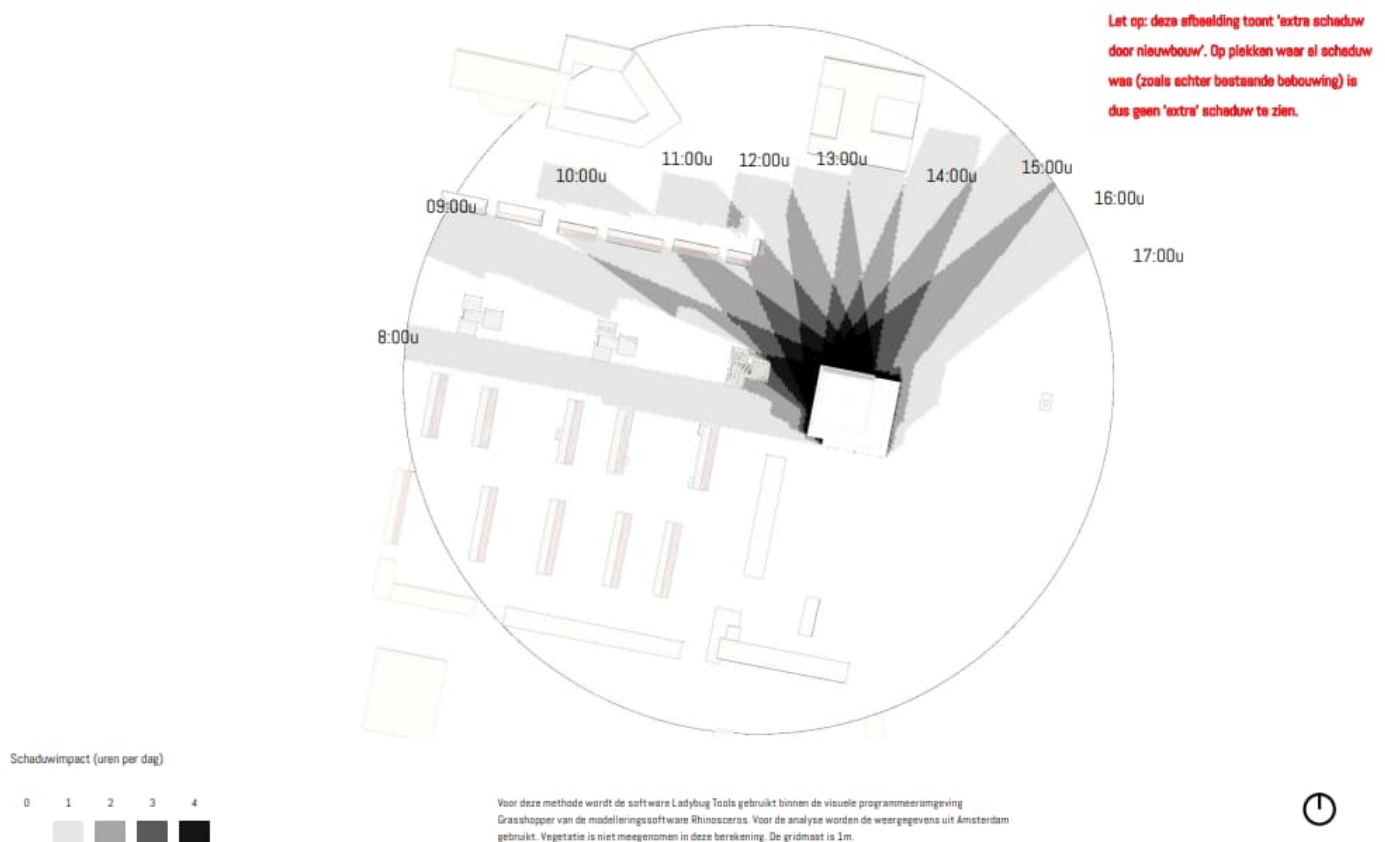
Onderzoek

In juni 2022 is een bezonningsonderzoek uitgevoerd voor het projectgebied op het Voorlopig Ontwerp (hierna: VO) van de beoogde ontwikkeling. Het Definitieve Ontwerp (hierna: DO) verschilt niet significant met het VO waardoor dit onderzoek voldoet. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 14.

In onderstaande figuur 4.15 is de slagschaduw op 19 februari weergegeven van 08:00 tot 17:00 uur met de bijbehorende constatering. Na 13:00 uur worden omliggende woningen niet meer extra beschaduwd door de nieuwbouw.

Uit figuur 4.15 blijkt dat op 19 februari de schaduwvorming op de woningen beperkt blijft tot:

- De rijtjeshuizen ten westen van de nieuwbouw en met name de meest oostelijk gelegen rijtjeshuizen.
- Het meest oostelijke woningblok, in de vroege ochtend (oostelijke zon).



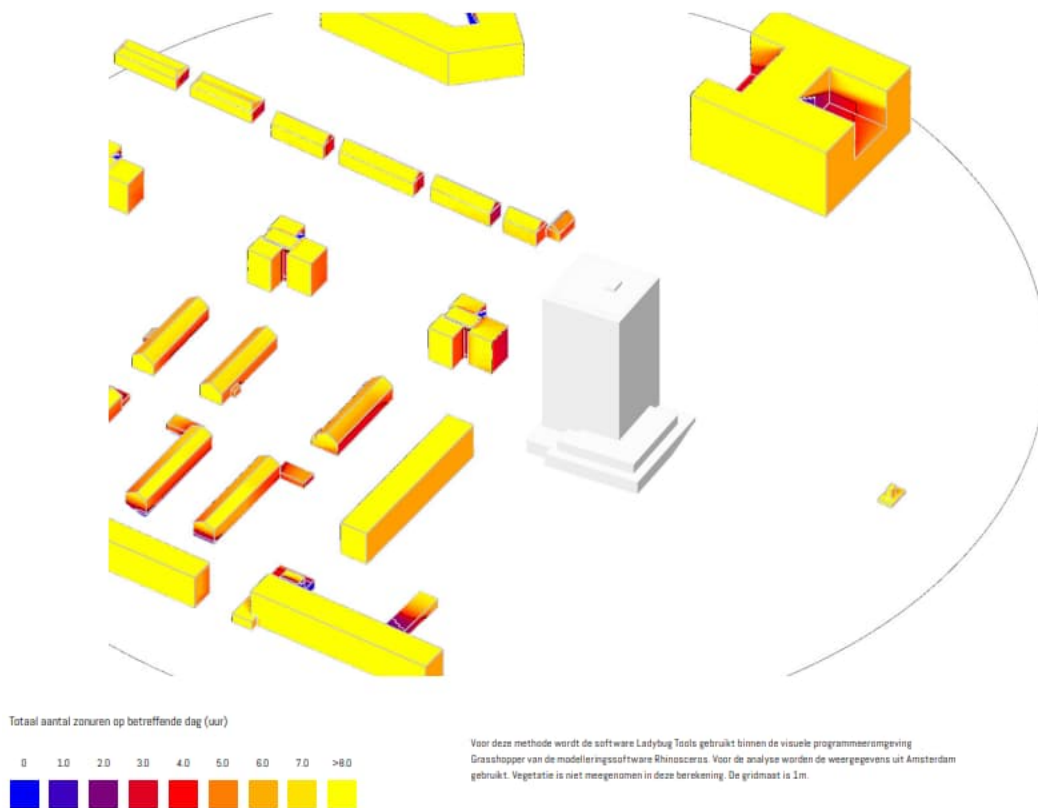
Figuur 4.15 Beschaduwing 19 februari van 08:00 tot 17:00 uur (bron: DGMR)

Op basis van figuur 4.16 is te zien dat er door de nieuwbouw geen verandering van bezonning op zal treden, ter plaatse van de woningen aan de westzijde van het plan die leidt tot een afname van de mogelijke bezonningsduur van het hoofdwoonvertrek, die dusdanig is dat niet voldaan wordt aan de TNO-richtlijn.

De kleinste hoeveelheid zonuren aan de Martin Lutherweg is 4 uur. Dat valt ruimschoots boven de minimale TNO-eis van 120 minuten.

Bevindingen - impact op gevels

Winter - 19 februari (TNO)



Figuur 4.16 Bezonning op gevels 19 februari (bron: DGMR)

Conclusies in onderzoeksrapport

1. De nieuwe projectontwikkeling heeft enige impact op het aantal zonuren op het eerste woningbouwblok ten westen van het gebouw, op de rijwoningen ten noordwesten van het gebouw en op het kantoorgebouw ten noorden van het gebouw.
2. Het meest oostelijk gelegen woningblok heeft iets minder zonuren dan de bestaande situatie. De bezonning neemt af met ongeveer 1,5 uur, maar er zal nog steeds sprake zijn van meer dan drie uur direct zonlicht op het volledige oppervlak van alle gevels en voldoet daarmee aan de TNO-eisen voor zonlichturen.
3. De rijtjeshuizen ten noordwesten van de nieuwbouw krijgen iets minder zon dan de bestaande situatie, maar hebben nog steeds meer dan zeven uur direct zonlicht. Daarmee voldoen ze aan de TNO-zonuren-eisen.

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt geconcludeerd dat door de nieuwbouw deels sprake is van een verandering van de mate van bezonning op de woonvertrekken van de diverse woningen. Er is een maximale afname

op naastgelegen gebouwen van ca. 1,5 uur. Met deze afname blijft nog steeds ten minste 3 uur direct zonlicht behouden (op woningen welke reeds 3 uren zonlicht kennen) wat ruim boven de TNO eis valt. Voor een groot deel van deze woningen is nog steeds sprake van een groot aantal bezonningsuren, en wordt ruimschoots voldaan aan de TNO-richtlijn. Voor de overige van de woningen met een bezonningsafname wordt ook nog steeds voldaan aan de TNO-norm. Voor de overige van de woningen blijft de bezonning situatie ook ruim boven de TNO eis.

4.16 Klimaat

Met de keuze voor een hybride-houten gebouw is de basis gelegd voor een zorgvuldige omgang met ons klimaat. Niet alleen de effecten op onze aarde, maar ook het woonklimaat worden hierdoor positief beïnvloed. Dit is toegelicht in paragraaf 2.4.

De MPG score van het gebouw is €0,62/m² BVO. Dit is ruim beter dan het Bouwbesluit dat als ondergrens aangeeft, €0,80/m² BVO.

Verder houdt het gebouw en omgeving nadrukkelijk rekening met klimaat-effecten als opwarming/hittestress en hevige regenbuien (zie ook paragraaf 4.4). De groene daken en de inrichting van de openbare ruimte zorgen zowel voor verkoeling als voor de verplichte retentie van regenwater, die met de toenemende zware buien steeds belangrijker wordt.

In de (groene) daken zijn retentiekraften geïntegreerd waardoor water bij hevige regenbuien vertraagd wordt afgevoerd. Hiermee wordt minimaal 70 mm/m² gebufferd. De naastgelegen waterlopen vormen daarnaast een mogelijkheid om overtollig water versneld af te voeren naar het oppervlaktewater. Het grondpakket van de groendaken heeft zodanig hoogte dat in normale omstandigheden geen aanvullende irrigatie wordt toegepast. Beplanting die tegen de gevel aan groeit staat in de volle grond, waardoor ook hier geen kunstmatige irrigatie nodig is. Door het toevoegen van groen in de volle grond vormt de ontwikkeling een verbetering van de 'sponswerking' ten opzichte van de huidige situatie. Water wordt hierdoor vastgehouden en langzamer afgevoerd vergeleken met een versteende situatie.

Op dit moment is de projectlocatie bijna volledig verhard. Door het toevoegen van groen wordt de impact van hitte beperkt.

De twee bestaande groenstructuren langs de Beneluxbaan en de Ouderkerkerlaan komen samen op de projectlocatie. Op dit knooppunt wordt met het project een groene verbinding gecreëerd met lokale Flora. De groenstructuur langs de Ouderkerkerlaan vormt daarnaast (in de toekomst op de projectlocatie) voor bewoners een koele(re) wandelroute.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening stelt verplicht dat de gemeenteraad, tegelijk met de vaststelling van een bestemmingsplan, een exploitatieplan vaststelt voor kostenverhaal in het geval het bestemmingsplan nieuwe, bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) aangewezen, bouwplannen mogelijk maakt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de bouw van één of meer woningen, de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen of de uitbreiding of verbouwing van gebouwen. In de wet is aangegeven welke kosten verhaald kunnen worden. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld door gronduitgifte of een anterieure overeenkomst. Hetzelfde geldt voor een omgevingsvergunning voor afwijking bestemmingsplan, met een nieuw bouwplan.

In dit geval zijn de gronden waarop het gebouw komt te staan in particulier eigendom. Met de eigenaar van de gronden wordt door de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten. Daarmee is het kostenverhaal anderszins verzekerd en is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Vooroverleg ex Bro

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het project Amstelwood voorgelegd aan enkele instanties. De aanvraag omgevingsvergunning dan wel het project is voorgelegd aan de provincie Noord-Holland, het Waterschap AGV/Waternet, de Brandweer Amsterdam-Amstelland en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Er is een positief advies op het project gegeven door provincie, waterschap, brandweer en ILT.

De provincie heeft verzocht om nadere onderbouwing met betrekking tot de ligging van het project in de LIB 5 zone in relatie tot geluidsbelasting luchtvaartverkeer. In de ruimtelijke onderbouwing is vervolgens nader ingegaan op de geluidsbelasting vanwege luchtvaartverkeer Schiphol.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft het vereiste positieve Radaradvies, in verband met de bouwhoogte regels van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), afgegeven.

5.2.2 Participatie

In het kader van de planontwikkeling heeft op diverse momenten overleg plaatsgevonden met omwonenden/belanghebbenden.

Zoals gebruikelijk in Amstelveen is een startnotitie opgesteld. Er is voor vaststelling van de startnotitie twee keer een "inloop/informatie" bijeenkomst georganiseerd voor de buurt onder begeleiding van De Wijde Blik. Eén keer digitaal en één keer live in de oude Stern garage. Na de sessies zijn een aantal ideeën en suggesties vanuit omwonenden ook verwerkt in het ontwerp, bijvoorbeeld dat de inrit van de parkeergarage aan de Ouderkerkerlaan zijde is gepositioneerd en dat het pad langs de oude garage die een belangrijke verbinding vormt tussen de wijk en de route richting centrum/sneltram is meegenomen in het nieuwe ontwerp.

Verder zijn er een aantal gesprekken gevoerd met bijvoorbeeld de VVE Amstelland, de eigenaar/belegger van het naastgelegen pand en een aantal direct omwonenden om bepaalde zorgen over bezonning en de hoogbouw te bespreken. De bezonningsstudies zijn ook gedeeld met de buurt.

Zo heeft op een zorgvuldige wijze participatie plaatsgevonden.

De raad heeft vervolgens op 16 februari 2022 ingestemd met de startnotitie.

5.2.3 Zienswijzenprocedure, en beroepsprocedure

Bij de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 eerste lid, onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Bij de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Wabo is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat er eerst een ontwerpbesluit/-omgevingsvergunning ter inzage wordt gelegd. Op het gepubliceerde ontwerpbesluit kan een ieder gedurende een termijn van zes weken een zienswijze indienen. De zienswijzen worden betrokken bij het besluit omgevingsvergunning. Tegen een omgevingsvergunning kan door belanghebbenden in twee instanties beroep worden ingesteld, eerst bij de Rechtbank en in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, tenzij de coördinatieregeling wordt toegepast waarmee het beroep rechtstreeks naar de Raad van State gaat.

Hoofdstuk 6 Conclusie

Op basis van de toetsing van het bouwplan en de effecten ervan op de omgeving zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken wordt geconcludeerd dat het project Amstelwood een verantwoorde ontwikkeling is die invulling geeft aan diverse beleidsdoelen van de gemeente en waarbij sprake is van een goede ruimtelijke ordening.