

**Omgevingsvergunning i.a.v. het
bestemmingsplan Amstelveen Stadshart -
Stadsverwarmingseenheid**

Inhoudsopgave

Besluit omgevingsvergunning	3
Ruimtelijke Onderbouwing	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Planologische regeling	5
1.3 Huidige situatie	6
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Visie voor het plangebied	9
2.2 De ontwikkeling	9
2.3 Overige ruimtelijke en functionele aspecten	10
Hoofdstuk 3 Beleid	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Rijksbeleid	13
3.3 Provinciaal en regionaal beleid	14
3.4 Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	17
4.1 Bodem	17
4.2 Water	19
4.3 Geluid	20
4.4 Luchtkwaliteit	21
4.5 Externe veiligheid	23
4.6 Flora en fauna	24
4.7 Duurzaam bouwen en energie	25
Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving	26
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	27
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
6.2 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid	27
Bijlagen	29
Kennisgeving	40

Besluit omgevingsvergunning

Ruimtelijke Onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Gemeente is voornemens om de stadshartlocatie Van Heuven Goedhartlaan 15-17 tot ontwikkeling te brengen. Voorheen stond op deze locatie het kantoorgebouw van Eneco / Nutsbedrijf Amstelland.

Op het terrein bevindt zich de huidige stadsverwarmingseenheid van Eneco en een trafohuis van Nuon. Deze eenheid heeft als functie om klanten te voorzien van warmte bij het uitvallen van de centrale in Diemen. De stadsverwarmingseenheid heeft op de huidige locatie een afmeting van 14 bij 14 meter en een capaciteit van acht MWth (Megawatt, thermisch vermogen). Er is een vergunning verleend om de capaciteit op de huidige locatie uit te breiden tot twaalf MWth. In het huidige gebouw staan twee ketels van ieder 4 MWth en er is nog ruimte om één ketel bij te plaatsen.

In verband met de toekomstige herontwikkeling van de Van Heuven Goedhartlaan is overwogen op welke wijze om te gaan met de aanwezige stadsverwarmingseenheid. Het opnemen van de stadsverwarmingseenheid in de nieuwe ontwikkeling is ongewenst gebleken. De reden hiervoor is dat de geplande parkeerkelder en de bestaande stadsverwarmingseenheid programmatisch niet matchen. Een andere reden is de potentiële overlast voor de toekomstige bewoners, hotelgasten en personeel, voor wat betreft geluidhinder en veiligheidsaspecten. Dit laatste heeft te maken met de korte afstanden van de eenheid tot de woon- en hotelbebouwing. Er gelden minimale afstandseisen tot woningbouw bij dit soort ontwikkelingen. Inpassing zou inhouden dat het bouwprogramma voor woningen en parkeerkelder niet kan worden gerealiseerd en dit past niet in het streven naar herontwikkeling op deze locatie. Om deze reden is ervoor gekozen de stadsverwarmingseenheid te verplaatsen.

Er is onderzoek gedaan naar een vijftal locaties voor verplaatsing en hieruit is het terrein aan de Beneluxbaan kruising Oranjebaan, zuidwest-kwadrant als enige geschikte locatie naar voren gekomen.

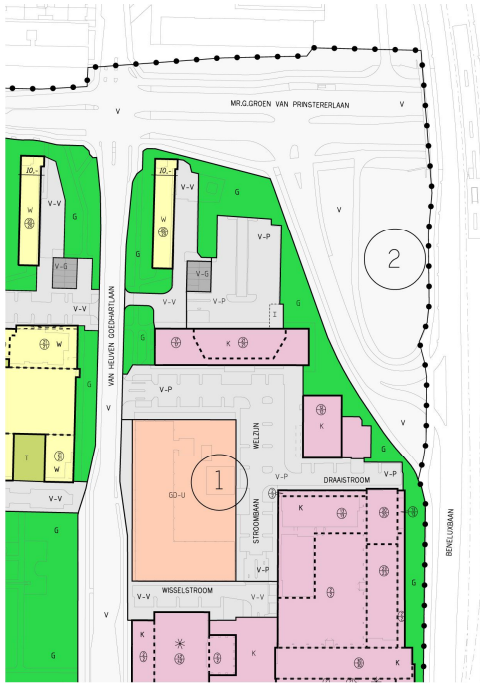
De verplaatsing past niet binnen het geldende bestemmingsplan Amstelveen Stadshart. De gemeente Amstelveen is voornemens het bouwplan planologisch mogelijk te maken door middel van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1a onder 3 Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht). Het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning dient een goede ruimtelijke onderbouwing te bevatten. Voorliggende rapportage bevat deze onderbouwing.

1.2 Planologische regeling

Voor de betreffende locatie geldt het bestemmingsplan Amstelveen Stadshart, dat is vastgesteld op 26 november 2008. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij besluit van 26 mei 2009 het vastgestelde bestemmingsplan "Amstelveen Stadshart" goedgekeurd. Het bestemmingsplan is op 23 juli 2009 onherroepelijk geworden.

Uit onderstaande verbeelding blijkt, dat de huidige locatie (1) in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Gemengd uit te werken (GD-U)' heeft. Deze bestemming dient te worden uitgewerkt, voordat er een vergunning kan worden verleend. Deze uitwerking is gebonden aan uitwerkingsregels welke zijn opgenomen in artikel 19.2 van het bestemmingsplan "Amstelveen Stadshart".

De beoogde locatie (2) heeft in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer (V)'.



Afbeelding 1: plangebied: huidige (1) en beoogde (2) locatie stadsverwarmingseenheid

De stadsverwarmingseenheid past niet binnen de huidige bestemmingsplanregels van de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn onder andere toegestaan: wegen, straten, paden en banen voor openbaar vervoer, waarbij gestreefd wordt naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer, voet- en rijwielpaden en groenvoorzieningen, waaronder bermen en waterpartijen.

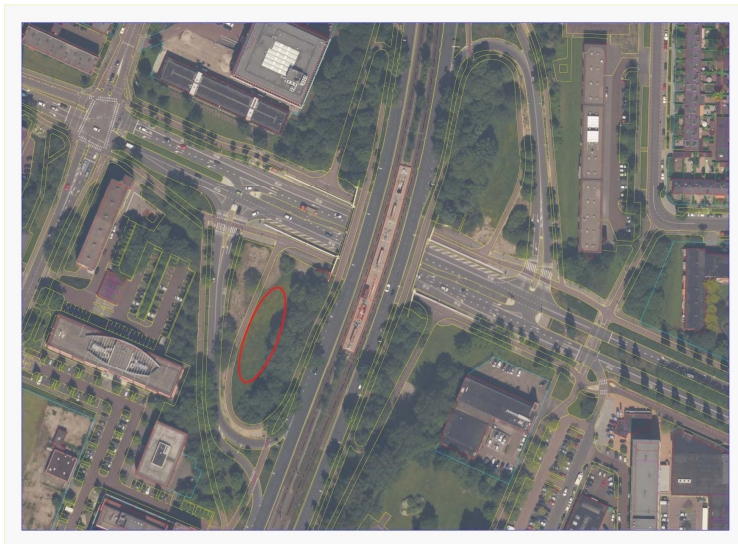
1.3 Huidige situatie

De huidige stadsverwarmingseenheid is gebouwd in 1998 en bevindt zich aan de Van Heuven Goedhartlaan 15 te Amstelveen, kadastraal bekend bij de gemeente Amstelveen, sectie H, nummer 13404. De grootte van de stadsverwarmingseenheid is 188 m². De afmetingen (lxbxh) zijn 14 meter bij 14 meter bij 5,5 meter en bestaat bouwkundig uit een metalen constructie en heeft vier 'zwakke' wanden (glazen demontabele bouwpanelen) en een dak. Het totale opgestelde vermogen in de stadsverwarmingseenheid is 8 MWth, bestaande uit twee ketels van 4 MWth.

Het recht van opstal is aangegaan voor een periode van 30 jaren vastgelegd in brieven van de gemeente Amstelveen.

De zuidwestelijke 'oksel' Beneluxbaan-Oranjebaan is de beoogde locatie voor de stadsverwarmingseenheid. De locatie ligt langs een drukke verkeersader, de Beneluxbaan, nabij het viaduct over Oranjebaan/Groen van Prinstererlaan. Langs deze locatie is een fietspad aangelegd. Deze locatie is nu groen ingericht met opgaande begroeiing aan de zijde van de Beneluxbaan (oostzijde) en een meer open karakter aan de westzijde. Een passend gebouw op deze plaats voegt zich naar de groene uitstraling. De gesloten groenbuffer naar de Beneluxbaan is uitgangspunt.

Het plangebied ligt ten noord-oosten van de huidige locatie. Het plangebied grenst aan de oostzijde aan de Beneluxbaan en aan de noordzijde aan de Mr. G. Groen van Prinstererlaan. Op onderstaande foto's is de setting van de beoogde bouwlocatie te zien. Ondanks de toevoeging van de stadsverwarmingseenheid blijft de groene uitstraling door middel van de groene rand behouden. Tevens blijven bestaande bomen behouden.



Luchtfoto situering



Aanzicht vanaf de Beneluxbaan



Aanzicht vanaf de zuid-westzijde van het plangebied



Aanzicht vanaf de kant van de Mr. G. van Prinstererlaan



Aanzicht vanaf de noord-westzijde

De Beneluxbaan en de Mr. G. van Prinstererlaan zijn als gebiedsontsluitingswegen gecategoriseerd. De Beneluxbaan is een belangrijke hoofdroute waar op dit moment een maximumsnelheid geldt van 50 en 70 km/u.

1.4 Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Visie voor het plangebied

Door het verplaatsen van de stadsverwarmingseenheid komt een bouwlocatie vrij waardoor er beter gebruik kan worden gemaakt van de schaarse ruimte in het binnenstedelijke gebied. De geplande invulling hiervan betreft een project met een woon- en hotelfunctie inclusief een ondergrondse parkeergarage. Dit project zal ruimtelijk mogelijk worden gemaakt met een Uitwerkingsplan.

Een stadsverwarmingseenheid op de nieuwe locatie moet passen binnen de bestaande uitstraling. Voor de Beneluxbaanzone geldt bestaand beleid dat uitgaat van behoud van het groene karakter. De stadsverwarmingseenheid is een passend gebouw met een ondergeschikt volume dat zich voegt naar de groene uitstraling in de 'oksel' van de Beneluxbaan /Oranjebaan.

In het Ruimtelijk kwaliteitskader, welke is vastgesteld in de raadsvergadering van 7 november 2012 staat vermeld dat teneinde slim en duurzaam gebruik van de ruimte in te kaderen, Amstelveen een visie op de openbare ruimte ontwikkelt, waarin uitgangspunten worden geformuleerd voor het beter benutten van de bestaande stad en tegelijk duidelijke waarborgen worden ingebouwd voor het zo veel mogelijk behouden van het ruime en groene karakter van Amstelveen. Een passend gebouw met een ondergeschikt volume welke zich voegt naar de groene uitstraling en de gesloten groene buffer naar de Beneluxbaan ligt ook in lijn met het Ruimtelijk kwaliteitskader.

2.2 De ontwikkeling

De verplaatsing van de stadsverwarmingseenheid vindt plaats van de locatie welke aan de zuidkant direct grenst aan de Wisselstroom, ten oosten aan de Stroombaan en ten westen aan de Van Heuven Goedhartlaan naar de locatie die ten noord-oosten van de eerstgenoemde locatie ligt. De beoogde locatie grenst aan de noordzijde aan de Mr. G. Groen van Prinstererlaan en ten oosten aan de Beneluxbaan. De reden van de verplaatsing is dat de stadsverwarmingseenheid niet kan worden opgenomen in het plan voor de herontwikkeling van de locatie Van Heuven Goedhartlaan 15-17.

De stadsverwarmingseenheid is voorzien in de oksel van een op/afrit van de Beneluxbaan naar de Oranjebaan/Groen van Prinstererlaan. De Beneluxbaan ligt hier verhoogd en de Oranjebaan ligt iets verdiept: de kruising is ongelijkvloers. De taluds van de Beneluxbaan zijn dicht begroeid met opgaand bosplantsoen. Bij de bepaling van de locatie van de stadsverwarmingseenheid is uitgegaan van het behoud van dit bosplantsoen. De daarin voorkomende bomen dienen behouden te worden. Overige beplanting dient op zijn minst na de bouw van de stadsverwarmingseenheid te worden teruggebracht. Dit om te voorkomen dat door de bouw van de stadsverwarmingseenheid een "gat" ontstaat in het groen langs de Beneluxbaan op deze plek. Een gat heeft hier namelijk geen functie en biedt ongewenst doorzicht naar achterkanten van kantoorgebouwen en een parkeerterrein. Alle vier de "hoeken" van deze (ongelijkvloerse) kruising bestaan uit taluds met weelderig groen. Daartussen ligt het viaduct, van waaraf goed zicht is op de omgeving. Deze afwisseling tussen geslotenheid (groene omzoming) en openheid (op het viaduct) markeert dit punt in de stad en dient behouden te blijven. De stadsverwarmingseenheid komt aan de rand van het bosplantsoen en zoveel mogelijk naar het zuiden in de oksel van de afrit te staan. De locatie ligt zoveel mogelijk in het zuidelijke gedeelte van het plangebied. Direct aan de Oranjebaan is het ongewenst een bouwwerk te bouwen. Het viaduct is een bouwwerk met flinke afmetingen en een eigen vormgeving en uitstraling. De keerwanden in oostwest richting lopen door tot voorbij de locatie van de stadsverwarmingseenheid. De stadsverwarmingseenheid dient geen onderdeel te gaan uitmaken van of in uitstraling aan te sluiten bij de uitstraling van het viaduct. De schaal, maat, vormgeving en materialisering van het viaduct zijn niet toepasbaar in de stadsverwarmingseenheid. De afstand van de stadsverwarmingseenheid tot het viaduct en de bijbehorende constructies dient daarom voldoende te zijn. Zuidelijk in de oksel van de afrit ligt de stadsverwarmingseenheid voldoende van het viaduct af om een eigen plek en eigen uitstraling te hebben.

Er dient aan de volgende randvoorwaarden te worden voldaan:

1. Bestaande waardevolle bomen blijven behouden. Uitgangspunt hierbij is het vrijhouden van de kroonprojectie. Zie onderstaande kaart.
2. Rondom nieuwe bebouwing voldoende ruimte (tenminste 5m) om groene aankleding te waarborgen
3. Duidelijk vormgegeven voor deze plek
4. Langgerekt gebouw dat zich voegt naar lengtebreedte verhouding van de beschikbare grond
5. Oostzijde geïntegreerd in/rekening houdend met het aanwezige talud, passend in het aanwezige openbaar groen
6. Overige materialen natuurlijk en duurzaam, bij voorkeur hout, steen en glas. Uitstraling natuurlijk en in gedekte kleuren, eventueel afgewisseld met transparantie. Geen glimmend plaatmateriaal of in het oog springende kleuren.
7. Stadsverwarmingseenheid bereikbaar over naastliggend fietspad maar opstelplaats niet op het fietspad.
8. Afstand tot fietspad tenminste 6 meter.
9. Positionering zoveel mogelijk naar het zuiden om afstand te houden tot het viaduct en de kunstwerken.

2.3 Overige ruimtelijke en functionele aspecten

2.3.1 Functionele aspecten

De huidige bestemming van de beoogde locatie is 'Verkeer (V)' en het huidige gebruik en functie is een groene strook met opgaande begroeiing aan de zijde van de Beneluxbaan (oostzijde) en een meer open karakter aan de westzijde. Een passend gebouw op deze plaats voegt zich naar de groene uitstraling. De gesloten groenbuffer naar de Beneluxbaan is uitgangspunt. Door de nieuwbouw zal de functie groenstrook gedeeltelijk veranderen naar Nutsvoorziening (NV) / Verkeer-Verblijfsgebied (V-V). Vanwege de nieuwbouw van de stadsverwarmingseenheid op deze locatie neemt het verhard oppervlak toe met circa 316 m². In totaal bedraagt het verhard oppervlak van de nieuwe stadsverwarmingseenheid circa 270 m². Hiernaast zal circa 46 m² worden verhard ten behoeve van de ruimte voor ontsluiting en voor het manoeuvreren van voertuigen van onderhoudspersoneel.

De oppervlakte van de bebouwing neemt toe door de wens van Eneco voor extra capaciteit om extra aansluitingen in het Stadshart te kunnen faciliteren. Hiertoe zal naast het hergebruik van de twee bestaande ketels twee nieuwe ketels met een vermogen van een ieder 4 MWth worden geplaatst.

Watercompensatie

Deze ontwikkeling houdt een toename van het verhard oppervlak in welke lager is dan 1000 m². Om deze reden is watercompensatie in dit geval niet noodzakelijk. Dit project zal wel worden opgenomen in de gemeentelijke Waterbank, welke anno 2012 in oprichting is.

2.3.2 Groen en water

De groene inrichting langs de Beneluxbaan vormt een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur en is beeldbepalend voor Amstelveen. De groengebieden langs de Beneluxbaan bestaan standaard uit brede bermen, daarachter veelal een sloot en een parkstrook van variërende breedte. Alleen ter hoogte van het centrum van Amstelveen ontbreekt het groen langs de westzijde van de Beneluxbaan.

Het groen heeft in ecologisch opzicht een verbindende functie tussen groengebieden in de stad in noord- zuid richting en in oost-west richting.

Het groen is van hoge kwaliteit en van groot belang voor de belevingswaarde van bewoners en gebruikers van de bebouwing langs de Beneluxbaan. Kernkwaliteit van het groen zijn de bloemrijke verschaalde bermen met inheemse struiken.

De bermen kunnen als verkeersbegeleidend groen worden aangemerkt, met de watergangen en aangrenzende groene gebieden als buffer tussen het verkeersgebied en de bebouwde omgeving, met name voor de aangrenzende (woon) bebouwing.

De groene bermen hebben een relatief geringe gebruikswaarde; er zijn enkele speelplekken en trap- en speelweides.

De zone Beneluxbaan is in het Groenstructuurplan aangewezen als 'selectieve transformatiezone', waarbij veranderingen zullen plaatsvinden met oog voor bestaande (groene) waarden. Bij eventuele herontwikkeling van het groen langs de Beneluxbaan zal behoud van de groene kwaliteit een belangrijke leidraad blijven.

Kwantitatieve ingrepen zijn echter op perceelniveau mogelijk, zonder dat de kwaliteit van de hoofdstructuur wordt aangetast. Bij planontwikkeling voor de Beneluxbaan kan worden gezien of bestaande barrières in de Oost- West lopende ecologische zones opgeheven kunnen worden.

2.3.3 Archeologie

Het plangebied ligt op verveende en drooggemaakte gronden. Dit betekent een lage verwachting voor alle archeologische perioden.

2.3.4 Verkeer, vervoer en parkeren

2.3.4.1 Metro / sneltram

Tussen Amsterdam Centraal Station en Halte Westwijk ligt de Amstelveenlijn. Het tracé is op maaiveld aangelegd.

Het tracé loopt ten noorden van de wijk Waardhuizen in de middenberm van de Beneluxbaan (Beneluxbaantracé).

Het plangebied ligt tegen het talud van het sneltramtracé. Het talud blijft ongewijzigd.

2.3.4.2 Autoverkeer

De Beneluxbaan is een belangrijke doorgaande verkeersader (2 X 2 rijstroken) tussen Amsterdam (Zuid) en Amstelveen en doorsnijdt Amstelveen bijna geheel in noord-zuid richting.

2.3.4.3 Langzaam verkeer

Langs de Beneluxbaan liggen, vanaf Amsterdam tot aan de wijk Waardhuizen, in twee richtingen vrijliggende fietspaden. De Beneluxbaan vormt hiermee een belangrijke hoofdfietsroute.

De Beneluxbaan voorziet niet in doorgaande voetgangerspaden.

Het plangebied ligt in de 'oksel' Beneluxbaan/Oranjebaan, waar het fietspad aan twee zijden van de op-/afrit meeloopt. Het fietspad zal worden overgestoken door onderhoudsvoertuigen om de stadsverwarmingseenheid te bereiken. Hiertoe wordt berijdbaarheid van het fietspad (inclusief de bochtstralen) gecontroleerd door de gemeente.

2.3.4.4 Manoeuvreren en parkeren

Rondom de stadsverwarmingseenheid zal circa 50 m² aan verharding worden gerealiseerd. Deze verharding wordt gerealiseerd ten behoeve van de ontsluiting en het manoeuvreren en parkeren van voertuigen van onderhoudspersoneel.

2.3.5 Sociale veiligheid

De stadsverwarmingseenheid zal worden voorzien van verlichting met bewegingssensoren. Door het plaatsen van deze verlichting zal ongewenst gedrag worden ontmoedigd en de sociale veiligheid zal hiermee worden gewaarborgd.

2.3.6 Kabels en leidingen

De nieuwe stadsverwarmingseenheid zal worden aangesloten op de bestaande netwerken, waaronder een hoge drukgasleiding en electraleiding. De hiermee gemoeide verleg- en aansluitkosten maken deel uit van de set afspraken tussen de gemeente en Eneco in het kader van de afgesloten samenwerkingsovereenkomst.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (2002)

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

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

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

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

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

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

Relevantie plangebied

Het project valt binnen de hoogtebeperkingen en binnen de beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende bestemmingen van het LIB. De maximale bouwhoogte ligt tussen 66 meter en 96 meter boven NAP. De schoorstenen van de stadsverwarmingseenheid zijn circa 15 meter; de maximale hoogte wordt hiermee niet overschreden.

Het Luchthavenindelingbesluit heeft geen consequenties voor het project.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

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

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

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

Op 3 november 2010 is de verordening in werking getreden.

Conclusie

Het project valt binnen bestaand bebouwd gebied.

3.4 Gemeentelijk beleid

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 4 juli 2012 het concept van de Visie Stadshart 2025 vrijgegeven voor inspraak.

3.4.1 Toekomstvisie Amstelveen 2020+

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

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

Grijpen van nieuwe kansen

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

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

Voor onderhavig project is 'transformatie zone Beneluxbaan met behoud van groenwaarden' van belang.

3.4.2 "Ruimte voor Groen"; Groenstructuurplan voor Amstelveen 2008 - 2018 (2008)

Het groenstructuurplan geeft de ambitie ten aanzien van de ontwikkeling van de Amstelveense groenstructuur aan. Het heeft als doelstellingen het behoud en waar mogelijk versterking van het groen, zowel in de bebouwde kom als in het buitengebied in omvang en/of in kwaliteit.

De bijzondere karakteristiek en de functionele betekenis van de groenstructuur wordt aangegeven en er wordt een kader geboden op basis waarvan bij ruimtelijke ingrepen goed afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt.

Ten aanzien van de Zone Beneluxbaan staat aangegeven dat de groene linten langs de Beneluxbaan een belangrijk onderdeel vormen van de stedelijke groenstructuur. Kernkwaliteit van het groen zijn de schrale grasbermen met inheemse struiken. Bij eventuele herontwikkeling van het groen langs de Beneluxbaan zal het behoud van deze kernkwaliteit een belangrijke leidraad blijven.

Kwantitatieve ingrepen zijn echter op perceelniveau mogelijk, zonder dat de kwaliteit van de hoofdstructuur wordt aangetast. Bij planontwikkeling voor de Beneluxbaan wordt daarnaast gezien of bestaande barrières in de Oost- West lopende ecologische zones opgeheven kunnen worden.

De zone Beneluxbaan is aangewezen als 'selectieve transformatiezone', waarbij veranderingen zullen plaatsvinden met oog voor bestaande (groene) waarden.

3.4.3 Gemeentelijk rioleringsplan

Lozing van hemelwater voor dit initiatief zal plaatsvinden op bestaand rioolstelsel.

3.4.4 Stedelijk waterplan

De gemeente Amstelveen en het hoogheemraadschap Amstel- Gooi en Vecht (AGV) hebben in 2004 besloten om in coproductieverband het Stedelijk Waterplan op te stellen. Een nut en noodzaak notitie lag aan dit besluit ten grondslag.

Het Stedelijk waterplan voorziet in de behoefte van beide partijen aan meer inzicht in het functioneren van het watersysteem, geeft een eenduidige en realistische visie op het water en in het aandragen van maatregelen die bijdragen aan het oplossen van knelpunten in het watersysteem en het realiseren van ambities.

De gemeente Amstelveen en het hoogheemraadschap AGV hebben elk eigen taken en verantwoordelijkheden om het watersysteem op orde te houden. Waternet is de uitvoerende organisatie die in opdracht van AGV zorgt voor afvalwater, oppervlaktewater en veiligheid achter de dijken. De gemeente is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud en de afvoer van rioolwater. Beide partijen anticiperen op de verwachte klimaatveranderingen die zich uiten in meer korte maar hevige regenbuien en een stijging van de zeespiegel.

Een optimale waterkwaliteit is onderdeel van de hoge leef-, en omgevingskwaliteit waarnaar de gemeente Amstelveen streeft als aantrekkelijke woon-, leef- en werkgemeente. Water draagt zodoende als kwaliteitsdrager bij aan de versterking van de kwaliteit van de Amstelveense stad.

AGV wil samen met de gemeente de visie en beleid op waterbeheer lokaal realiseren. Naast wettelijk verplichte zaken wordt gekeken naar ambities bij de verschillende thema's van het waterbeheer.

De opgestelde visie die in het Stedelijk Waterplan centraal staat benadrukt de ontwikkeling waar beide partijen zich voor inzetten: het realiseren van een duurzaam en mooi watersysteem in de gemeente Amstelveen. Door de gezamenlijke aanpak van het Stedelijk Waterplan worden verantwoordelijkheden en belangen verduidelijkt en processen inzichtelijk gemaakt. Dit levert een duidelijke bijdrage aan de samenwerking tussen beide organisaties.

In paragraaf 4.2 wordt beschreven op welke wijze met het onderwerp 'Water' wordt omgegaan in het kader van deze ontwikkeling.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Wet bodembescherming

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

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

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

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

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

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

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

Besluit bodemkwaliteit

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

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

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

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

Provinciale milieuverordening

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

Bodemgesteldheid

Geologie algemeen

Met het afsmelten van de ijskappen aan het einde van de laatste ijstijd, ruim 10.000 jaar geleden, begon een lange periode van zeespiegelstijging. Achter een brede strook strandwallen leidde de zeespiegelstijging afwisselend tot een verhoging van de grondwaterstand resulterend in een veenvorming en doorbraken resulterend in getijdenafzettingen.

In Amstelveen treffen wij in een compleet bodemprofiel vanaf het maaiveld als eerste het zogenaamde Hollandveen laagpakket aan (onderdeel van de Formatie van Nieuwkoop). Dit bestaat overwegend uit bos-, riet-, zegge- en mosveen. Hieronder ligt het Laagpakket van Wormer (formatie van Naaldwijk) bestaande uit fijn zand en klei. Aan de basis van dit pakket kan plaatselijk nog een laag veen aan worden getroffen, de Basisveen laag (formatie van Nieuwkoop). Hieronder, tenslotte, vinden wij de Pleistocene zandafzettingen daterend van de laatste ijstijd.

Landgebruik

De Middelpolder is opgericht rond 1640. Om de afwatering te verbeteren werden wateringen aangelegd en molens gebouwd (bij de buitenplaats Tulpenburg en aan het eind van het huidige Bankraspad). Naast de buitenplaatsen kende de polder tot het midden van de 19e eeuw een voornamelijk agrarisch gebruik (veehouderijen). In 1843 werd besloten over te gaan tot verveening (turfstekerij) en al in 1880 werd de veenderij drooggelegd. De huidige indeling van het landschap in niet verveende stroken hoger gelegen gronden langs de dijken en ter plaatse van de oude lintbebouwing ("bovenland") en de lager gelegen gronden ("benedenland") kwam in deze periode tot stand.

Tot de jaren 30 van de vorige eeuw was de bestemming van de polder vrijwel uitsluitend Agrarisch. Vanaf deze periode rukt echter de verstedelijking vanuit het westen (de Amsterdamseweg) op. De vroegste bebouwing in de wijk Stadshart dateert van begin jaren 50. Het complex rondom het Binnenhof dateert van begin jaren 60.

Bodemverontreiniging

Achtergrondconcentraties

De verschillen in fysische gesteldheid en gebruiksgeschiedenis komen ook tot uiting in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. De kleibodem van het verveende benedenland vormt een fysisch stabiel oppervlak met een relatief korte bewoningsgeschiedenis. De bodem is hier doorgaans maximaal licht verontreinigd. De oude veengronden van het bovenland klinken daarentegen voortdurend in als gevolg van ontwatering en oxidatie. De erven rondom woningen kennen derhalve vaak een lange geschiedenis van ophogingen met bodemvreemd materiaal. Het resultaat is een diffuse verontreiniging van de bodem, voornamelijk met de zware metalen lood, koper en zink. De indeling in boven- en benedenland vormt mede de basis voor de zonering van de ontgravingskaart van de gemeente Amstelveen.

Relevantie plangebied

Op 18 april 2012 heeft Wareco Ingenieurs een rapport (kenmerk BC80, RAP20120329) opgeleverd betreffende een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de Beneluxbaan/Oranjebaan te Amstelveen.

In het rapport wordt geconcludeerd dat de grond en het grondwater maximaal licht verontreinigd zijn. De aangetroffen verontreinigingen geven geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen. Op basis van de resultaten van het bodemonderzoek zijn er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaren tegen het voorgenomen bouwplan.

De eventueel bij werkzaamheden op de locatie vrijgekomen grond is gezien de aangetroffen lichte verontreiniging met minerale olie niet vrij toepasbaar.

4.2 Water

Beleidsdoelen water

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

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

Wettelijk kader

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

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

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

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

Stedelijk Waterplan

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

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

Gemeentelijk rioleringsplan (GRP) 2010-2015

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

Relevantie plangebied

In het kader van dit initiatief neemt het verhard oppervlak toe. In paragraaf 2.3.1 is omschreven hoe wordt omgegaan met het onderwerp watercompensatie.

4.3 Geluid

Beleidskader

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

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

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

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

Wegverkeer

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

Relevantie plangebied

In het kader van het geplande initiatief aan het perceel Van Heuven Goedhartlaan 15-17 heeft M+P - raadgevende ingenieurs op 4 december 2012 een akoestisch rapport uitgebracht (rapportnummer M+P.ENEWK.12.01.1, Revisie 3).

Het onderzoek is gericht op de geluidsbelasting die door de nieuwe eenheid zal worden veroorzaakt op de dichtstbij gelegen woningen. Het onderzoek is onder andere gebaseerd op uitgebreide geluidsmetingen die op 15 en 29 september 2010 bij de bestaande Stadsverwarmingseenheid zijn verricht. Hierbij zijn de meest recente ontwerpgegevens van de nieuwe eenheid meegenomen.

Naar aanleiding van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat ruim kan worden voldaan aan de grenswaarden voor het totale A-gewogen geluidsniveau in het Activiteitenbesluit.

Voor laagfrequent geluid is getoetst aan de zogenoemde referentiecurve van de NSG (Nederlandse Stichting Geluidhinder). Deze curve is gebaseerd op de gehoordrempel van een doorsnee groep van 55-plussers, omdat hinder door laagfrequent geluid vooral voorkomt bij oudere personen. Als de berekende geluidsniveaus lager zijn dan de referentiecurve, is het niet waarschijnlijk dat hinder zal optreden. Uit het onderzoek blijkt dat de curve niet wordt overschreden, indien de dempers van de schoorsteen en de luchtinlaat voldoen aan de uitgangspunten in het rapport van M+P. Hier komt bij dat de installatie hooguit enkele weken per jaar in werking zal zijn.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

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

Grenswaarden

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

- de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) moeten vanaf 2015 voldoen aan de grenswaarde van 40 µg/m³;
- voor fijn stof (PM₁₀) geldt vanaf 2011 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie;
- de 24-uurgemiddelde waarde voor PM₁₀ mag niet vaker dan 35 keer per jaar overschreden worden (41 keer als rekening wordt gehouden met de zogenoemde zeezoutaftrek);
- voor PM_{2,5}, deeltjes nog kleiner dan PM₁₀, zijn ook grenswaarden vastgesteld. Deze zijn niet strenger dan de huidige norm voor daggemiddelde concentraties van PM₁₀;
- de uur- en 24-uur gemiddelde concentraties voor zwaveldioxide (SO₂).

Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)

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

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

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

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

Actieplan Luchtkwaliteit Amstelveen

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

Relevantie plangebied

Op 25 mei 2012 heeft het bureau M+P - raadgevende ingenieurs het Onderzoek Luchtkwaliteit (rapportnummer M+P.GWA.12.05.2, revisie 0) verzorgd.

Voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn berekeningen gemaakt met Geomilieu voor de jaren 2012, 2015 en 2022.

Uit de berekeningen volgt dat op alle plaatsen in en in de omgeving van het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. In de omgeving van het plangebied worden geen mensen blootgesteld aan concentraties boven de grenswaarden.

Uit de resultaten blijkt verder dat de concentraties van de vervuilende stoffen in de toekomst afnemen. Dit is te verklaren doordat het wegverkeer in de toekomst naar verwachting schoner wordt en de achtergrondconcentraties zullen dalen.

Op 27 november 2012 heeft M+P een aanvullende notitie geschreven om het luchtkwaliteitsonderzoek te actualiseren. In deze notitie zijn de meest recente ontwerpgegevens van de Stadsverwarmingseenheid verwerkt. Het blijkt dat de voor de luchtkwaliteitsberekening relevante parameters gelijk zijn gebleven of zijn verbeterd.

De concentraties zullen dan ook in werkelijkheid lager zijn dan in het onderzoek van mei 2012. Ook met het definitieve ontwerp zal dus voldaan worden aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer.

Op het gebied van luchtkwaliteit bestaan geen belemmeringen om het plan te realiseren.

4.5 Externe veiligheid

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen

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

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

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

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

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

Circulaire risico normering vervoer gevaarlijke stoffen

In onder meer de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd. De verwachting is dat in 2012 of 2013 de circulaire opgevolgd zal worden door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In dit besluit staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Er worden bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes vastgelegd.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

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

Relevantie plangebied

De stadsverwarmingseenheid komt te liggen binnen het invloedsgebied van een hogedrukaardgasleiding. Aangezien de eenheid geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object is, is geen nader onderzoek naar het groepsrisico nodig. De stadsverwarmingseenheid zal uiteraard wel moeten voldoen aan de desbetreffende NEN-veiligheidseisen.

Andere risicobronnen dan de gasleiding zijn niet in de nabijheid.

Zie hiervoor ook paragraaf 2.3.6 'kabels en leidingen'.

4.6 Flora en fauna

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

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

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

Relevantie plangebied

Op 6 juni 2012 heeft adviesbureau E.C.O. Logisch een quickscan (projectcode AMNA1201) uitgevoerd.

Onderzocht is of de ontwikkeling in het plangebied niet strijdig is met de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Het projectgebied bestaat uit een groenzone van gras en een bosschage tussen de aansluiting van de Beneluxbaan op de Mr. G. Groen van Prinstererlaan en het talud van de Beneluxbaan.

Bij het realiseren van de plannen zal struweel worden gekapt. De ontwikkelingen die zullen plaatsvinden, zullen niet resulteren in overtreding van de Flora- en faunawet mits buiten het broedseizoen van vogels gewerkt zal worden. Voor de mogelijk aanwezige licht beschermde soortgroepen lijken de effecten minimaal door de kleine schaal waarin gekapt wordt. Voor een aantal soortgroepen is geen geschikt habitat aanwezig.

Er is geen aanvullend onderzoek aanbevolen.

Nadelige effecten als gevolg van de geplande ontwikkeling op delen van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur of Natura2000-gebieden worden niet verwacht.

4.7 Duurzaam bouwen en energie

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

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

Het Energiebeleidsplan (27 mei 2009) geeft het energiebeleid van Amstelveen nieuwe impulsen. Amstelveen heeft de ambitie met regiogemeenten in 2040 een energieneutrale regio gerealiseerd te hebben, door integraal en maximaal in te zetten op alle gerelateerde onderwerpen die binnen haar invloedssfeer liggen. Hiertoe zet zij gedurende de periode 2009-2012 en verder, waar mogelijk, maximaal in op het terugdringen van het energiegebruik en de CO₂-uitstoot. Tegelijk stimuleert de gemeente het opwekken en benutten van duurzame energie, wil ze een voorbeeldfunctie vervullen en een nauwe samenwerking met regiogemeenten, inwoners, bedrijven en andere organisaties aangaan op het bereiken van de doelen.

Planrelevante onderdelen uit vastgesteld beleid

Geformuleerde eisen ten aanzien van energie en duurzaam bouwen zijn:

- Het ontwerp van de gebouwen en bijgebouwen richt zich er op dat regen zo veel mogelijk lokaal wordt vastgehouden of geborgen; dit kan door infiltratie of toepassing van 'groene daken'.
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van waterdoorlatende verhardingen en aansluiting op de gescheiden regenwaterafvoer.

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

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

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de verplaatsing van de stadsverwarmingseenheid van de locatie aan de Van Heuven Goedhartlaan naar de locatie in de 'oksel' Beneluxbaan-Oranjelaan.

De aanvraag hiertoe is ingediend op 19 november 2012.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp van de omgevingsvergunning is gedurende zes weken ter inzage gelegd van 31 januari 2013 tot en met 13 maart. Gedurende deze termijn heeft een ieder de gelegenheid gekregen om zienswijzen kenbaar te maken. Hiervan is vooraf kennis gegeven op de gemeentelijke website en de Staatscourant van 30 januari 2013.

Er zijn geen zienswijzen binnengekomen.

6.2 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid

6.2.1 Inleiding

De beoogde ontwikkeling betreft de verwezenlijking van een stadsverwarmingseenheid ten behoeve van het opwarmen van de stadsverwarming, met een totale oppervlak van ongeveer 270 m² bruto vloeroppervlak. De Stadsverwarmingseenheid is een hoofdgebouw op de kavel van 320 m².

In artikel 3.1.6 van het Bro is bepaald dat in de toelichting van een bestemmingsplan inzicht wordt gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

6.2.2 Financieel - economische haalbaarheid

De gemeente is eigenaar van alle gronden in het ontwikkelgebied. Voor de gewenste ontwikkeling wordt een recht van opstal verleend.

De kosten die nodig zijn om de gewenste ontwikkeling te verwezenlijken bestaan ondermeer uit ambtelijke kosten van het vervaardigen van het ruimtelijk besluit en projectmanagement en planeconomie. Deze kosten worden bestreden uit de ontvangst van een eenmalige afkoopsom die de gebruiker betaalt voor de verkrijging van het recht van opstal. Er zal een gemeentelijke grondexploitatie voor deze ontwikkeling worden vastgesteld met een verwacht positief financieel resultaat.

6.2.3 Het wettelijk verplichte verhaal van grondexploitatiekosten

Doordat een bouwplan, zoals bedoeld in Bro 6.2.1., in dit ruimtelijk plan aanwezig is dient de gemeente het verhaal van grondexploitatiekosten te regelen.

Voor de kosten gemoeid met de verplaatsing is tussen de gemeente Amstelveen en Eneco Warmte en Koude B.V. een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Ook is in verband met het beschikbaar stellen van de onderhavige locatie een opstalovereenkomst gesloten waarvoor een eenmalige afkoopsom is verschuldigd. Het terrein is eigendom van de gemeente. Hiermee is het verhaal van de grondexploitatiekosten verzekerd waardoor het niet nodig is een exploitatieplan vast te stellen. Het is voorts niet nodig een exploitatieplan vast te stellen om een tijdvak of fasering te bepalen of nadere eisen en regels te stellen voor de uitvoering van de grondexploitatie.

Partijen zijn overeengekomen dat de kosten gemoeid met de verplaatsing voor rekening van de gemeente komen met dien verstande dat de bouwkundige kosten gemoeid met uitbreiding -in verband met het plaatsen van de vierde ketel- voor rekening van Eneco zijn.

De kosten voor de verplaatsing worden gedekt uit de op 13 juni 2012 door de gemeenteraad vastgestelde grondexploitatie van Heuven Goedhartlaan 15-17.

Bijlagen

Kennisgeving