

Ruimtelijke onderbouwing
Appartementen Straat van Messina
Gemeente Amstelveen



Ruimtelijke onderbouwing Appartementen Straat van Messina Gemeente Amstelveen

Rapportnummer: 211x08712.089700_6

Datum: 24 november 2017

Contactpersoon opdrachtgever: Dhr. M. Tervoort, Caransa Groep BV

Projectteam BRO: Piet Zuidhof

Trefwoorden: --

Bron foto kaft: --

Beknopte inhoud: --

BRO
Vestiging Amsterdam
Sarphati Plaza
Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E amsterdam@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel ruimtelijke onderbouwing	3
1.2 Projectgebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost'	4
1.4 Procedure projectafwijking	10
2. BELEIDSKADER	11
2.1 Provinciaal beleid	11
2.2 Gemeentelijk beleid	13
3. PROJECTBESCHRIJVING	15
3.1 Korte voorgeschiedenis	15
3.2 Bouwproject	15
4. RUIMTELIJKE ONDERBOUWING	17
5. OMGEVINGSASPECTEN	19
5.1 Ladder voor duurzame verstedelijking	19
5.1 Verkeer en parkeren	25
5.2 Luchtkwaliteit	28
5.3 Geluid	29
5.4 Externe veiligheid	31
5.5 Bodem	31
5.6 Waterhuishouding en hydrologie	32
5.7 Bedrijven en milieuzonering	34
5.8 Archeologie	34
5.9 Cultuurhistorie en welstand	35
5.10 Flora en fauna	35
5.11 Duurzaamheid	37
5.12 M.E.R.	37
5.13 Kabels en leidingen, overige privaatrechtelijke belemmeringen	38
6. UITVOERBAARHEID	39
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.2 Economische uitvoerbaarheid	39

BIJLAGEN

Bijlage 1a: Akoestisch onderzoek

Bijlage 1b: Toelichting bouwfysica

Bijlage 2: Bodemonderzoek

Bijlage 3a: Quicksan flora en fauna

Bijlage 3b: Onderzoek martersoorten

Bijlage 4: Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r. –beoordeling

Appartementen Straat van Messina

Bijlage 5: Bemalingsadvies

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel ruimtelijke onderbouwing

Caransa Groep B.V. is samen met Boparai Associates architecten (in overleg met de gemeente Amstelveen) gestart met de planvorming voor de herontwikkeling van de synagoge aan de Straat van Messina 10 te Amstelveen. Mede als gevolg van de huidige technische staat, de vormgeving en de beperkte gebruiksmogelijkheden is gekozen voor het slopen van de bestaande opstallen en het realiseren van nieuwbouw.

De locatie leent zich binnen de overwegende woonomgeving prima voor de ontwikkeling van woonappartementen, mede door de ligging aan het water, de uitstekende bereikbaarheid en de diversiteit aan dagelijkse voorzieningen in de omgeving. Het appartementencomplex telt 5 bouwlagen en een parkeerkelder. In totaal worden 24 (huur)appartementen gerealiseerd, variërend in oppervlakte van ca. 78 m² tot ca. 102 m² met ieder een eigen buitenruimte. In de parkeerkelder worden 29 parkeerplaatsen opgenomen, alsmede 24 bergingen, beide voor de eigen bewoners.



Figuur 1 en 2. Oude en nieuwe situatie

De nieuwbouw past niet binnen de kaders van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken moet van dit planologische regime worden afgeweken. Dit kan middels een procedure uitgebreide omgevingsvergunning artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3, ten behoeve van een buitenplanse afwijking. Onderdeel hiervan is een goede ruimtelijke onderbouwing welke wordt gevormd door voorliggend rapport.

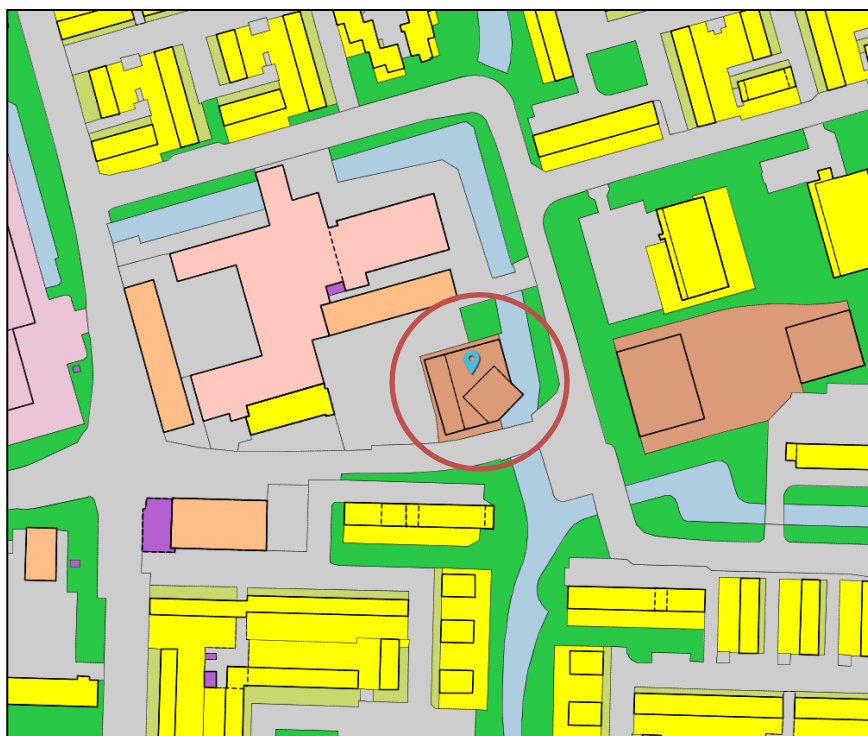
In een goede ruimtelijke onderbouwing wordt uiteengezet waarom het initiatief vanuit ruimtelijk en milieuhygiënisch oogpunt passend is op de voorgestelde locatie. Er wordt ingegaan op het vigerend ruimtelijk beleid, stedenbouwkundige en programmatische aspecten en milieuwetgeving.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied betreft de voormalige synagoge, gelegen aan de Straat van Messina 10 te Amstelveen. Aan de oostzijde grenst de locatie aan open water met daarachter de Florence Nightingalelaan, aan de zuidzijde ligt de Straat van Messina. Aan de westzijde ligt het parkeerterrein Kostverlorenhof, met aan de noordzijde een flatgebouw aan dezelfde Kostverlorenhof.

1.3 Vigerend bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost'

Ter plaatse van het project vigeert het bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost'. Het plan is op 11 april 2013 vastgesteld door de gemeente Amstelveen en is een overwegend conserverend bestemmingsplan met een beheer karakter.



Figuur 3. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost' en projectlocatie

Bestemmingen en bestemmingsregels

Ter plaatse van het projectgebied gelden de bestemmingen 'Maatschappelijk', artikel 15, 'Groen', artikel 12, 'Water', artikel 21 en 'Verkeer - Parkeren', artikel 23. Tevens gelden de gebiedsaanduidingen 'Luchtvaartverkeerzone LIB artikel 2.2.2', artikel 40 en 'Luchtvaartverkeerzone LIB artikel 2.2.3', artikel 41. Tenslotte zijn de 'Algemene afwijkingsregels' van belang, artikel 44. Hierna volgt een beschrijving van de regels die op de locatie gelden ten aanzien van bouwen en gebruik.

‘Maatschappelijk’, artikel 15

Bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke dienstverlening en voorzieningen;
- b. ter plaatse van de aanduiding 'volkstuin' zijn volks- en schooltuinen toegestaan;
- c. ter plaatse van de aanduiding 'wonen' is wonen toegestaan;

met de daarbij behorende:

- d. tuinen, erven en terreinen;
- e. parkeervoorzieningen, gebouwd dan wel ongebouwd;
- f. fietsenstallingsruimte;
- g. groenvoorzieningen;
- h. water, waterlopen en waterpartijen;
- i. wegen, straten en paden;
- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bouwregels

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. een fietsenstalling met een maximale bouwhoogte van 3 meter is toegestaan buiten het bouwvlak;
- c. de bouwhoogte en de goothoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte' mag niet worden overschreden;
- d. het bebouwingspercentage mag 100% bedragen, tenzij anders is aangeduid;
- e. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' is een onderdoorgang toegestaan.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. 6 meter voor palen en (licht-)masten;
- c. 3 meter voor de overige bouwwerken.

Specifieke gebruiksregels - Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van vrijstaande bijgebouwen voor bewoning;
- b. het gebruik van onbebouwde gronden voor opslag van goederen met een hoogte van meer dan 2 meter;
- c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

'Groen', artikel 12

Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. paden;
- d. speelvoorzieningen;
- e. fietsenstalling
- f. water, waterlopen en waterpartijen;
- g. ter plaatse van de aanduiding 'skeelerbaan' is een skeelerbaan toegestaan;

met daaraan ondergeschikt:

- h. verhardingen;
- i. parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bouwregels

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. een fietsenstalling mag een maximale grootte hebben van 140 m²;
- b. de maximale bouwhoogte van de fietsenstalling bedraagt 3 meter.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van lichtmasten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van palen en (licht-)masten mag niet meer bedragen dan 10 meter;
- c. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 4 meter met een maximale oppervlakte van 40 m².

Specifieke gebruiksregels - strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van gronden als opslag-, stort- of bergplaats van al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen of producten, behoudens voorzover dat noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte beheer van de gronden;
- b. het gebruik van gronden als staan- of ligplaats, alsmede kampeerterrein;
- c. het gebruik van gronden voor het beproeven van voer- of vaartuigen, voor het beoefenen van auto- of motorsport of de (model) vliegsport en voor het houden wedstrijden met motorvoertuigen of bromfietsen;
- d. het gebruik van gronden voor sport- of wedstrijdterrein, parkeerterrein, landingsplaats, dagcamping dan wel voor de ruitersport.

'Verkeer – Parkeren', artikel 23

Bestemmingsbeschrijving

De voor 'Verkeer - Parkeren' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. parkeerterreinen;
- b. parkeergarage.

met de daarbij behorende:

- c. ontsluitingswegen, straten en paden;
- d. groenvoorzieningen;
- e. fietsenstalling;
- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bouwregels

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende regels:

- a. een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. als hoofdgebouw mogen uitsluitend parkeergarages worden gebouwd;
- c. de goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte' mag niet worden overschreden;

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van palen en (licht-)masten en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer bedragen dan 10 meter;
- b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet bedragen dan 3 meter.

Specifieke gebruiksregels - Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wabo wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden voor de opslag van goederen;
- b. het gebruik van gronden en bouwwerken voor een seksinrichting.

Water', artikel 25

Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterberging;
- b. waterhuishouding;
- c. waterlopen;
- d. ter plaats van de aanduiding 'brug' is een brug toegestaan;

met de daarbij behorende:

- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen en/of duikers.

Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de hoogte van palen, (licht-)masten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met uitzondering van gebouwde aanlegsteigers mag niet meer bedragen dan 3 meter.

Specifieke gebruiksregels - Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 2.1., eerste lid, onder c, van de Wabo wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik ten behoeve van drijvende steigers en ander daarmee vergelijkbaar drijftuig;
- b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden als ligplaats of aanlegsteiger voor woonschepen en bedrijfsschepen.

Tevens dient als 'strijdig gebruik' te worden aangemerkt het dempen van primair water en het bouwen binnende de beschermingszone van de primaire watergang.

'Luchtvaartverkeerzone LIB artikel 2.2.2', artikel 40

Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-lib artikel 2.2.2' gelden beperkingen van bouwhoogten als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Bouwregels

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone-lib artikel 2.2.2' gelden de volgende regels

- a. op de gronden die zijn aangeduid met de term 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.2' mag de hoogte van de betreffende gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer bedragen dan is aangegeven met hoogtelijnen met de daarbij behorende hellende vlakken, zoals aangegeven op bijlage 1. Hiervoor gelden de bepalingen gesteld in artikel 2.2.2 lid 1 van het "Luchthavenindelingbesluit Schiphol";
- b. In afwijking van het eerste lid is een bouwwerk, geen gebouw zijnde dat hoger is dan de desbetreffende maximale waarde toegestaan indien:
 - 1. het bouwwerk, geen gebouw zijnde opgericht of geplaatst is overeenkomstig een bouwvergunning of een omgevingsvergunning of voor het bouwwerk een dergelijke vergunning is verleend en;
 - 2. de vergunning is verleend voor de datum van inwerkingtreding van het LIB (20 februari 2003);
- c. de hoogte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde wordt gemeten in relatie tot de referentiehoogte van de luchthaven Schiphol, zijnde -4.00 meter NAP.

'Luchtvaartverkeerzone LIB artikel 2.2.3', artikel 41

Omschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone-LIB artikel 2.2.3' zoals aangegeven op bijlage 2, gelden beperkingen met betrekking tot de vogelaantrekkende werking als bedoeld in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol.

Specifieke gebruiksregels

Op deze gronden is een grondgebruik of een functie binnen de volgende categorieën niet toegestaan:

- a. industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- b. viskwekerijen met extramurale bassins;

- c. opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- d. natuurreservaten en vogelreservaten;
- e. moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare;

tenzij en voor zover dit gebruik of deze bestemming rechtmatig is op de datum van inwerkingtreding van het LIB (20 februari 2003).

‘Algemene afwijkingsregels’, artikel 44

Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van:

- a. de in de bestemmingsregels opgenomen maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, uitsluitend indien dit nodig is voor een technische betere realisering van het plan;
- b. de bestemmingsregels en toestaan dat de inrichting van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of verkeersintensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsregels en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- d. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
- e. de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouwen zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
- f. de bestemmingsregels ten behoeve van het oprichten van ondergrondse kelderruimte, met dien verstande dat:
 - de ondergrondse bouwwerken binnen het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd en conform de bestemming te worden gebruikt;
 - het realiseren van ondergrondse bouwwerken geen nadelige effecten mag hebben op de bodem- en waterhuishouding. Hiertoe dient de aanvrager (vooraf) een watervergunning aan te vragen bij de Waterbeheerder;
- g. de bestemmingsregels ten behoeve het bouwen van kleine niet voor bewoning bestemde gebouwtjes ten behoeve van de dienstverlening van overheidswege, het openbaar bestuur en openbare nutsbedrijven, zoals transformatorhuisjes, telefooncellen, gemaalgebouwtjes en wachthuisjes voor verkeersdiensten, mits de inhoud per gebouwtje niet meer bedraagt dan 50 m³ en de bouwhoogte niet meer dan 4 meter;
- h. de bestemmingsregels ten behoeve van het realiseren van groene daken op hoofdgebouwen, dan wel bijbehorende bouwwerken, met dien verstande dat:
 - de overschrijding van de voorgeschreven goot- en/of bouwhoogte bedraagt niet meer dan 10%;
 - deze overschrijding met 10% heeft slechts betrekking op de extra (constructieve) opbouw op een dak dat nodig is om een groendak te kunnen toepassen, exclusief beplanting;
 - groene daken mogen niet als dakterras of daktuin worden gebruikt als deze worden toegepast op woningen. Bij andere gebouwen dan woningen wordt het gebruik van

een groendak als dakterras of daktuin per geval beoordeeld, waarbij vooral de privacy van naburige woonpercelen niet nadelig mag worden beïnvloed.

Geen omgevingsvergunning wordt verleend indien:

- a. daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan (bijvoorbeeld door schaduwwerking) aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
- b. dit leidt tot aantasting van de ruimtelijke karakteristiek ter plaatste.

1.4 Procedure projectafwijking

Procedures

In art. 2.1 lid 1 onder c van de Wabo is aangegeven dat het verboden is om zonder omgevingsvergunning gronden of bouwwerken te gebruiken die in strijd zijn met het bestemmingsplan. Op basis van art. 2.12 Wabo kan de strijdigheid met het bestemmingsplan worden opgeheven via een omgevingsvergunning. Dit kan op basis van een:

1. binnenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 1) – reguliere procedure;
2. bij AMvB aangewezen gevallen (kruimellijst) en functiewijziging binnen de bebouwde kom (artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 2) – reguliere procedure;
3. buitenplanse afwijking (artikel 2.12, lid 1 onder a, sub 3) – uitgebreide procedure.

In onderhavig project dient te worden uitgegaan van een buitenplanse afwijking, derhalve wordt de uitgebreide procedure doorlopen.

Projectafwijking

De voorgenomen ontwikkeling voor de bouw van 24 appartementen met ondergrondse parkeergarage past functioneel en ruimtelijk niet binnen de kaders van het vigerend bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost'. De functie wonen is niet mogelijk binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer-parkeren' (bestemmingen waarbinnen het appartementsgebouw deels wordt ontwikkeld). Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' is wonen slechts toegestaan waar dit middels een aanduiding op de verbeelding is aangegeven. Deze aanduiding ontbreekt ter plaatse van het bestemmingsvlak.

Qua bebouwingsoppervlak- en hoogte is eveneens sprake van een afwijking van hetgeen ruimtelijk binnen het bestemmingsplan is toegestaan. Het project voldoet evenwel aan de beperkingen die worden opgelegd vanwege ligging in de luchtverkeerszones LIB c.q. er is geen sprake van een ontoelaatbare overschrijding van de maximale hoogte en er is ook geen sprake van realisatie van vogelaantrekkende functies.

Conclusie

Voor het project wordt een buitenplanse afwijkingsprocedure gevolgd (art. 2.12 lid 1, onder a, sub 3 Wabo). Er moet gemotiveerd worden dat een omgevingsvergunningsaanvraag te zijner tijd voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Hiertoe is onderhavige ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader beschreven dat relevant is voor het project. Hierin wordt aangetoond dat het bouwplan past binnen de kaders van het lokaal en provinciaal woon- en ruimtelijk ordeningsbeleid.

2.1 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 geeft de provincie Noord-Holland aan op welke manier zij de ruimte in de provincie de komende dertig jaar wil benutten en ontwikkelen. De provincie zet vooral in op compacte en goed bereikbare steden, omringd door aantrekkelijk groen. De drie hoofdbelangen, waarmee zij deze ruimtelijke ambitie wil realiseren, zijn 'Klimaatbestendigheid, Ruimtelijke kwaliteit en Duurzaam ruimtegebruik'. Het projectgebied is op de structuurvisiekaart aangeduid als 'Metropolitaan stedelijk gebied en regionale kernen Bestaand Bebouwd Gebied BBG'. Binnen dit gebied wordt door de provincie gestreefd naar innovatief ruimtegebruik, intensiveren en herstructureren, het mengen van wonen en werken, kwaliteitsverbetering, kennisintensieve en creatieve milieus. De provincie zet in op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en in het bijzonder binnen de stedelijke gebieden. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit. Het projectgebied ligt in het bestaand bebouwd gebied, zoals geïllustreerd in onderstaande figuur.



Figuur 4, uitsnede kaart 'bebouwde kommen'

Conclusie

Het voorgenomen bouwproject sluit aan bij het provinciaal beleid zoals vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Met de ontwikkeling van 24 appartementen met ondergrondse parkeergarage ter plaatse van een voormalige synagoge is er sprake van herstructurering, innovatief en intensief ruimtegebruik en kwaliteitsverbetering van de woon- en leefomgeving.

Provinciale Ruimtelijke Verordening

Gelijktijdig met de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. Provinciale Staten hebben op 3 februari 2014 de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) opnieuw vastgesteld.

Deze versie van 3 februari 2014 is per 1 maart 2017 opnieuw herzien. In deze versie van de PRV zijn eerdere regels over het aantonen van de nut en noodzaak (laddertrede 1) en het benutten van binnenstedelijke mogelijkheden van de betreffende marktregio (laddertrede 2) uit de PRV gehaald, omdat het al bij wet is geregeld in artikel 3.1.6 lid 2a en 2b van het Bro. De verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. De PRV geeft onder meer invulling aan het provinciale beleid om onnodige verstedelijking in het landelijk gebied tegen te gaan en meer in het bijzonder het provinciale bedrijfsterreinenbeleid op het punt van planning, locaties en regionale afstemming van bedrijven, dienstverlening en kantoren.

Conclusie

De nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt in bestaand stedelijk gerealiseerd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling is uitsluitend mogelijk als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Voor Amstelveen is het regionaal actieprogramma (RAP) voor extra woningen in Zuid-Kennemerland en IJmond gemaakt. Tot 2020 zijn er in Zuid-Kennemerland en IJmond circa 8100 woningen netto extra nodig. Het bouwproject is passend binnen dit regionale actieprogramma.

Goed wonen in Noord-Holland, provinciale woonvisie 2010 – 2020

In de provinciale woonvisie wordt beschreven hoe het aanbod van woningen beter kan worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers. Daarnaast is duurzaam bouwen een van de provinciale ambities. Volgens de visie biedt transformatie van bestaande gebieden kansen te revitaliseren. Hierbij kan worden gedacht aan herstructureringen en het geven van nieuwe functies. Transformatie levert een bijdrage aan vitaal bestaand bebouwd gebied en levert tevens een bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Door transformatie kan de druk om buiten bestaand bebouwd gebied te bouwen worden verminderd.

Conclusie

Het bouwproject geeft op verschillende wijzen invulling aan de woonnota “Goed wonen in Noord-Holland”. Het plan voorziet in een specifieke stedelijke woningbehoefte in het hogere (huur)segment, heeft verschillende duurzaamheidskenmerken zoals een (deels) groen dak en de toepassing van PV-panelen. De herontwikkeling van de leegstaande synagoge betekent een belangrijke ruimtelijke kwaliteitsverbetering in het bestaand stedelijk gebied.

2.2 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amstelveen 2025+

De 'Structuurvisie Amstelveen 2025+' is op 21 september 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Amstelveen. In deze Structuurvisie zijn de keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van de stad. Amstelveen kenmerkt zich door een uitstekend woonklimaat, een ondernemend werkklimaat en een meer dan gemiddelde bereikbaarheid. Binnen de metropoolregio Amsterdam (MRA) draagt Amstelveen onder andere door deze kernkwaliteiten bij aan de kwaliteit en de verscheidenheid van de regio. En daarmee aan de concurrentiekracht van de regio binnen de internationale economie.

Nieuwe activiteiten en ontwikkelingen mogen niet ten koste gaan van het unieke ruimtelijke en groene karakter van Amstelveen. De kwaliteit van de openbare ruimte binnen en buiten bebouwd gebied wordt immers door velen zeer hoog gewaardeerd en genereert ook veel waarde. Bij het toevoegen of transformeren van functies moet strikt worden toegezien op de door velen gekoesterde (groene) kwaliteiten van Amstelveen. Amstelveen zet haar kaarten onder andere in op het stimuleren van de doorstroming in de woningmarkt. De stad wenst vooral in te zetten op het toevoegen van woningen met veel kwaliteit, in diverse woonmilieus (centrumstedelijk, landelijk en suburbaan). Dat zorgt ervoor dat de doorstroming het grootst is en de meeste mensen hun woonwensen kunnen realiseren. Voor de korte termijn wil Amstelveen gericht middeldure segmenten aan de woningmarkt toevoegen om middeninkomens te verleiden uit de sociale huurvoorraad te verhuizen. Zo komt de sociale huurvoorraad toe aan mensen die het echt nodig hebben.

Conclusie

De ontwikkeling van 24 appartementen in het duurdere huursegment draagt bij aan de ambities van de gemeente Amstelveen om de doorstroming op de woningmarkt te stimuleren. Door de vormgeving en inrichting van het plan, ingebed in en gelegen aan de groen-blauwe openbare hoofdgroenstructuur van dit deel van Amstelveen, wordt bijgedragen aan de ambitie om bij herontwikkeling de kwaliteit van de groene omgeving te koesteren.

Woonagenda Amstelveen 2015-2018

Op 9 maart 2016 is de Woonagenda Amstelveen 2015-2018 vastgesteld door de gemeenteraad van Amstelveen. Hierin wordt de balans opgemaakt inzake het wonen in Amstelveen over de afgelopen tijd, maar wordt vooral ook gekeken naar de ambities op het gebied van wonen voor de toekomst. Na een periode van stagnatie en achteruitgang is de laatste tijd weer een stijgende trend waarneembaar. Bij nieuwbouwprojecten overstijgt het aantal inschrijvingen het aantal aangeboden woningen substantieel. Het aantal aanvragen om huurwoningen in het middeldure en dure segment geeft steeds meer ontwikkelaars en beleggers aanleiding om met plannen voor huurwoningen in de hogere categorieën te komen. De doorstroming moet worden gestimuleerd en huur- en koopwoningen in de duurdere categorieën dienen actief te worden aangeboden aan zogeheten 'scheefwoners' in sociale huurwoningen.

Amstelveen is buitengewoon in trek als woongemeente. Dat leidt tot, soms bovenmatige druk. De mogelijkheid om de druk te verlichten door het aanbod van nieuwbouwwoningen te verhogen is maar zeer beperkt aanwezig. Transformatie van bestaande functies naar wonen en stedelijke vernieuwing van de wijken die in de tijd van de groeigemeente zijn gebouwd gaan de hoofdmoot van de bouwacti-

viteit in de gemeente vormen. Het groen in de stad moet daarentegen behouden blijven, omdat het waardevol is voor het woon- en leefklimaat in de stad. Onder de huidige omstandigheden lijkt het erop dat Amstelveen binnen enkele jaren zijn grens bereikt qua mogelijkheden van woningbouw. Amstelveen ziet zich als dynamische stad een belangrijke plaats innemen in de regio. Een nadere studie volgt naar de demografische ontwikkeling, de mogelijkheden van verdichting van de woningbouw, toepassen van hoogbouw en het ombouwen van lege kantoren tot woningen. Dit alles binnen de beperkingen die het LIB oplegt. Ook het welzijn en de natuur moeten bij deze studie worden betrokken.

Conclusie

Met de ontwikkeling van 24 appartementen in het duurdere huursegment wordt de doorstroming gestimuleerd. Door de vormgeving en inrichting van het plan, ingebed in en gelegen aan de groenblauwe openbare hoofdgroenstructuur van dit deel van Amstelveen, wordt bijgedragen aan de ambitie om bij herontwikkeling de kwaliteit van de groene omgeving te koesteren en te behouden. De ontwikkeling van onderhavig project past in het streven van de gemeente om de druk op de woningmarkt te verlichten en zorg te dragen voor een passende en zinvolle invulling van een vrijkomende locatie.

3. PROJECTBESCHRIJVING

3.1 Korte voorgeschiedenis

De synagoge gelegen aan de Straat van Messina 10 te Amstelveen is eind jaren 70 ontworpen door architect E. Spier. De plechtige inwijding van de synagoge vond plaats op 3 juni 1981. In 2011 voldeed de synagoge niet meer aan de wensen van de toenmalige eigenaar en gebruiker, de Joodse Gemeenschap in Amstelveen. Zij overwogen om nieuwbouw te realiseren aan de Straat van Messina. Uiteindelijk is besloten om te verhuizen naar een andere locatie. Op 9 december 2012 is de Joodse Gemeenschap in Amstelveen verhuisd naar de synagoge 'Sjoel Amstelveen', de voormalige Bankraskerk aan de Max Havelaar 435.

In januari 2013 heeft Caransa Groep B.V. de synagoge verworven. Tijdens de realisatie van de 54 appartementen in het Cobra Kwartier, boven de Trekpleister in winkelcentrum Kostverlorenhof, heeft de voormalige – leegstaande - synagoge nog dienst gedaan als bouwkeet en opslagplaats voor materialen.

3.2 Bouwproject

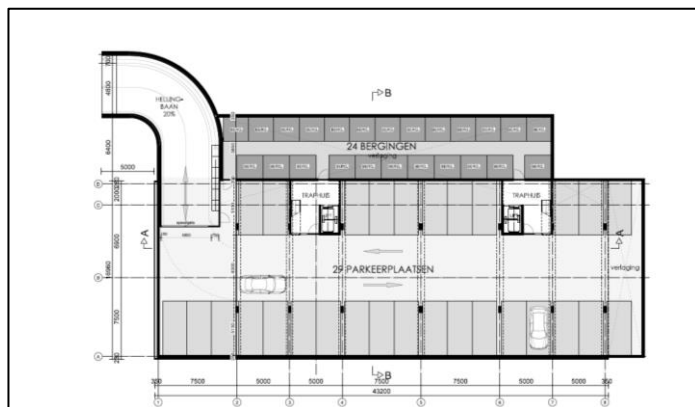
Het ontwerp voor het appartementsgebouw kent zowel een horizontale als verticale geleding, om daarmee een levendige uitstraling te bewerkstelligen. Het gebouw kent een opbouw van 5 bouwlagen, waarmee het bouwvolume aansluiting zoekt bij de bestaande omgeving.

Richting de parkeerplaatsen zijn de buitenruimtes van de overige appartementen in het gebouw gesitueerd. Een compositie van gemetselde kaders waarin deze buitenruimtes zijn gevat zorgt ervoor dat ze als integraal onderdeel in het totaalontwerp zijn meegenomen.

Het gebouw is opgebouwd uit rustige materialen zoals beige-kleurige bakstenen in combinatie met aluminium donkere kozijnen. Doel hierbij is om op rustige wijze het gebouw te laten voegen in zijn omgeving. Het gebouw wordt voorzien van energielabel A, op het deels groene dak worden zonnepanelen geplaatst.

Parkeren en ontsluiting

Om te voorzien in de parkeerbehoefte van de woningen wordt een ondergrondse parkeergarage met 29 parkeerplaatsen gerealiseerd, te benaderen vanuit de Straat van Messina. Hiermee hebben alle woningen in de parkeergarage de beschikking over een eigen parkeerplaats; er is met de parkeerplaatsen in de kelder sprake van een tekort ten opzichte van de geldende parkeernorm. Het tekort wordt in de openbare ruimte opgelost c.q. gecompenseerd. Het project sluit aan bij en ligt deels op

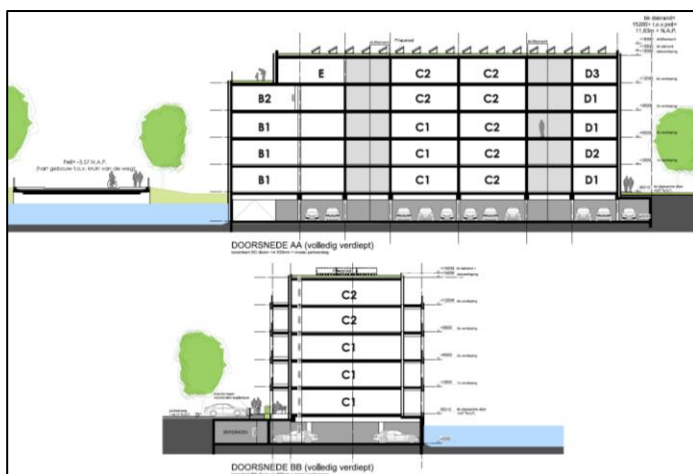


een parkeerterrein. Door gedeeltelijke herinrichting van dit terrein worden 15 parkeerplaatsen verplaatst naar de westzijde van het project, op de plaats waar het gebouw van de synagoge staat. Het parkeerplein wordt ter plekke met nog eens ca. 15 parkeerplaatsen uitgebreid, deels ten behoeve van de bewoners van het nieuwe complex. Iedere woning heeft naast een parkeerplaats de beschikking over een inpandige berging in de kelder.

Figuur 5. Plattegrond kelderverdieping, nieuw



Figuur 6. Visualisatie parkeerplein en geprojecteerde nieuwbouw



Figuur 7. Dwarsdoorsneden en hoogten

4. RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Afwijking van het bestemmingsplan

Het bouwproject wijkt af van het bestemmingsplan. Er is sprake van een functionele en ruimtelijke afwijking. De functionele afwijking betreft de introductie van een woonfunctie op een plek waar een maatschappelijke voorziening, groen en verkeers- en parkeerruimte ligt. De ruimtelijke afwijking betreft de overschrijding van het toegestane bebouwde oppervlak alsmede de maximaal toegestane bouwhoogte. Tevens is sprake van een kelder, welke slechts is toegestaan binnen het bouwvlak ten behoeve van de bovenliggende bestemming.

Functionele afwijking

De functionele afwijking voor het wonen geldt voor het woonoppervlak op de begane grond t/m de 4^e verdieping. Binnen 'Maatschappelijk' is wonen toegestaan uitsluitend waar dit is aangegeven ter plaatse van een aanduiding. Deze aanduiding ontbreekt op de verbeelding ter plaatse van het projectgebied.

Wonen is om het projectgebied in ruime mate aanwezig. Met het verdwijnen van de maatschappelijke functie (i.c. de synagoge) in relatie tot de ligging in een overwegend woongebied en een wijkcentrum, ligt het voor de hand wonen toe te staan op betreffende locatie. Hiermee sluit de nieuwe functie goed aan bij die omgeving. Daarnaast verdwijnt er een in onbruik geraakt leegstaand gebouw. Het parkeerterrein kan op een passende wijze worden vergroot ten behoeve van de bewoners van het nieuwe complex, alsook van de aanliggende bestaande appartementen. Daarbij is onder het nieuwe appartementencomplex tevens een ruime parkeerkelder voorzien. Kortom, met de transformatie (sloop/nieuwbouw) van het gebouw van de synagoge naar een appartementencomplex ontstaat een betere functionele situatie voor zowel de projectlocatie als de directe omgeving.

Ruimtelijke afwijking

Als maatvoering voor het pand geldt vanuit het vigerende bestemmingsplan voor het achterliggend deel van het gebouw een maximale toegestane bouwhoogte van 12,00 meter. De voorliggende bouwdelen zijn respectievelijk maximaal 8 en 10 m1 hoog. Het geprojecteerde gebouw is maximaal ca. 15,5 m1 hoog en wijkt daarmee sowieso van de maximaal toegestane hoogte. Tevens is sprake van een afwijkende footprint, die langgerekt is en aan de noordzijde buiten het geldende bouwvlak treedt. Tenslotte is aan de achterzijde van het gebouw sprake van een verruimd wateroppervlak.

Functionele en ruimtelijke aanvaardbaarheid

Het bouwproject levert een ruimtelijke verbetering op van de pleinruimte aan de Kostverlorenhof. Er verdwijnt een in onbruik geraakt pand met een maatschappelijke functie die haar economische, functionele en technische levensduur bereikt heeft. Daarvoor in de plaats komt een gewild woonproject met ondergrondse parkeergarage dat het aanzien van de omgeving versterkt.

De volgende aspecten zijn daarbij op te merken:

- Het percentage bebouwd oppervlak neemt beperkt toe. De benodigde watercompensatie wordt gerealiseerd door de achterliggende waterpartij te vergroten.
- Het dak van het complex wordt (deels) als groene dak uitgevoerd, tevens worden over het volledige oppervlak PV-panelen geïnstalleerd.

- De maximale bouwhoogte van het project is voor een gedeelte vrijwel gelijk aan die van het huidige complex, het hogere deel sluit aan bij de flatgebouwen in de directe omgeving. Hierdoor is geen sprake meer van een opvallende schaalsprong.
- De bezonningssituatie van de omliggende woningen en percelen wordt niet beïnvloed door ontwikkeling van het project.
- Met de ontwikkeling van de ondergrondse parkeergarage wordt parkeren voor een belangrijk deel opgelost op eigen terrein en aan het zicht onttrokken. Daarnaast dienen de parkeerplaatsen alleen ten behoeve van de woningen.
- Het parkeren aan de Kostverlorenhof wordt uitgebreid, hetgeen ook ten goede komt aan de bewoners/functies in de directe omgeving van de ontwikkeling.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van het appartementencomplex een waardevolle herinvulling betreft van de locatie van de voormalige synagoge aan de Straat van Messina, die ook in ruimtelijke zin goed is ingepast in de situatie.

5. OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Omdat binnen de ruimtelijke ordening steeds meer de nadruk komt te liggen op zorgvuldig ruimtegebruik is in oktober 2012 de “Ladder voor duurzame verstedelijking” geïntroduceerd (art 3.1.6 Bro). Hierbij is vastgelegd dat de toelichting bij een bestemmingsplan/projectafwijking waarbij een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt maakt, moet voldoen aan de volgende systematiek:

1. “Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.
2. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel 1, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.
3. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel 2, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

Voordat deze vragen beantwoord worden, dient eerst aangetoond te worden dat sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Vanaf 12 woningen wordt een woningbouwontwikkeling door de Raad van State gezien als een stedelijke ontwikkeling.

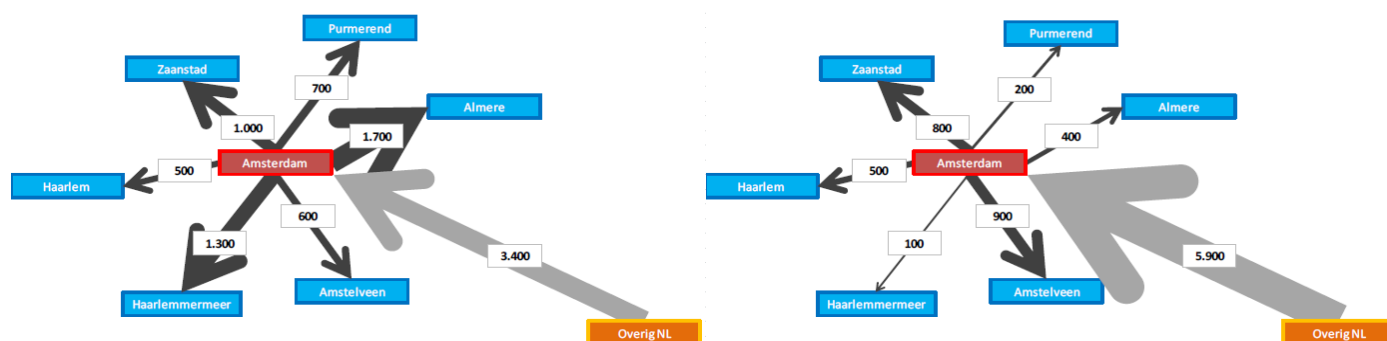
Bouwproject

Het bouwproject betreft de ontwikkeling van 24 appartementen. Alle woningen zijn huurwoningen in het hogere segment met oppervlaktes die variëren van ca. 78 m² tot ca. 102 m² bvo. De bouw van dit aantal woningen is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de toets aan de Ladder van toepassing is. In onderstaande paragraaf volgt de verantwoording

Trede 1 – regionale behoefte

Bij de bepaling van de actuele regionale behoefte wordt de kwantitatieve en de kwalitatieve behoefte in beeld gebracht.

De eerste stap is het bepalen van de woningmarktregio. De woningen liggen in de gemeente Amstelveen binnen de stadsregio en Metropoolregio Amsterdam. Mensen verhuizen binnen de metropoolregio naar en van de gemeente Amstelveen. Tegelijkertijd blijkt dat de woningmarkt ook mensen van buiten de Metropoolregio aantrekt. In figuur 8 zijn de belangrijkste migratiestromen van en naar de Metropoolregio Amsterdam te zien. Hieruit blijkt dat de stad steeds meer in trek is. Bijvoorbeeld: in de periode 2004 – 2008 vertrokken er nog 1.300 mensen richting de Haarlemmermeer, in de periode 2009 – 2013 waren dit slechts 100 mensen. En vanuit de rest van Nederland kwamen er in de periode 2004 – 2008 3.400 mensen naar Amsterdam, in de periode 2009 – 2013 is dit aantal gestegen tot 5.900 mensen. Dit geeft aan dat de woningmarkt in de Metropoolregio Amsterdam regio-overstijgend is. Dit is bestuurlijk ook het geval. Het projectgebied ligt in de gemeente Amstelveen maar maakt deel uit van de regionale organen Stadsregio Amsterdam¹ en Metropoolregio Amsterdam².



Figuur 8 Belangrijkste migratiestromen Amsterdam (Saldi gemiddelde per jaar 2004-2008, links en 2009-2013, rechts)

Bron: Monitor Woningproductie Noordvleugel 2015

Bevolking

Uit verschillende bronnen blijkt dat de bevolking van de stadsregio groeit. Het gaat om een sterke (10%) tot zeer sterke (20%) groei. In tabel 1 is de prognose volgens de Metropoolregio Amsterdam opgenomen en in tabel 2 die van de Stadsregio Amsterdam.

Metropool Regio A'dam	2015	2020	2025	2030	2035
	2552,3	2648,3	2737,3	2815,3	2880,2

Tabel 1 Bevolkingsprognose (x1.000) Metropoolregio Amsterdam. Bron: Metropoolregio in cijfers 2015

¹ Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang

² Aalsmeer, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Beverwijk, Blaricum, Bloemendaal, Bussum, Diemen, Edam-Volendam, Haarlem, Haarlemmerliede-Spaarnwoude, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Hilversum, Huizen Landsmeer, Laren, Lelystad, Muiden, Naarden, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uitgeest, Uithoorn, Velsen, Waterland, Weesp, Wijdmeren, Wormerland, Zaanstad, Zandvoort, Zeevang.

De cijfers van de Stadsregio Amsterdam laten ook een toename zien van het aantal inwoners.

Stadsregio	2015	2020	2025	2030	2035
Amsterdam	1484,2	1521,2	1558,9	1589,7	1619,0

Tabel 2 Bevolkingsprognose (x1.000) Stadsregio Amsterdam. Bron: jaarboek Amsterdam in cijfers 2013

Ook op gemeentelijk niveau is er sprake van (beperkte) groei. Dit blijkt uit tabel 3, die op basis van gegevens van de gemeente Amstelveen is opgesteld.

Gemeente	2015	2020	2025	2030	2035
Amstelveen	88.609	90.377	91.037	91.250	91.475

Tabel 3 Bevolkingsprognose gemeente Amstelveen. Bron: gemeente Amstelveen

Uit deze tabel blijkt dat over een periode van 20 jaar het aantal inwoners met ruim 2.850 toeneemt.

Wijkniveau

Binnen de wijk Kostverlorenhof is de verdeling eengezinswoning – meergezinswoning ongeveer gelijk, evenals het aandeel huurwoningen en koopwoningen. De huurwoningen zijn overwegend corporatiebezit. Kostverlorenhof is op dit moment een licht vergrijsde wijk; iets minder jongeren en iets meer ouderen dan in Amstelveen gemiddeld. Naar verwachting zal de gemeente nog verder vergrijzen. Na een periode van stagnatie en lichte krimp, is op langere termijn toch een lichte groei waarneembaar in de bevolkingsprognose.

Gemeente	2015	2020	2025	2030	2035
Wijkniveau	4.805	4.803	4.758	4.761	4.828

Tabel 4. Bevolkingsprognose wijk Kostverlorenhof. Bron: gemeente Amstelveen

Op grond van het bovenstaande prognoses kan geconcludeerd worden dat de bevolking van Amstelveen nog groeit, maar gaandeweg min of meer stabiliseert/licht groeit. De bevolkingsgroei is deels aanwas van buitenaf (zie figuur 8) en deels een natuurlijke ontwikkeling.

Huishoudens

Omdat niet voor elke inwoner een huis beschikbaar hoeft te zijn is het belangrijk de groei van de bevolking te relateren aan het huishoudentype. De huishoudensontwikkeling neemt toe, naar verwachting met dezelfde percentages als de bevolking groeit. Cijfers van zowel de Metropoolregio Amsterdam als de Stadsregio Amsterdam geven dit aan.

Metropool-regio A'dam	2015	2020	2025	2030	2035
	1210,1	1269,2	1323,8	1371,5	1408,9

Tabel 5. Huishoudensprognose (x1000) Metropoolregio Amsterdam. Bron: Metropoolregio in cijfers 2015

	2015	2020	2025	2030	2035
Stadsregio Amsterdam	719,7	742,1	763,4	782,2	796,8

Tabel 6. Huishoudensprognose (x1000) Stadsregio Amsterdam. Bron: jaarboek Amsterdam in cijfers 2013

De 88.609 inwoners van Amstelveen wonen in 41.165 huishoudens. Bijna twee op de vijf huishoudens (39%) is een alleenwonende. Daar zitten veel studenten bij, maar vooral veel ouderen. Gezinshuishoudens vormen een minderheid in Amstelveen: 26% van de huishoudens is een twee-oudergezin en 7% een eenoudergezin.

Huishoudens naar type, 1 januari 2016

Alleenwonend	16.054	39%
Paar zonder kinderen	10.339	25%
Paar met kinderen	10.836	26%
Eenoudergezin	2.785	7%
Meer alleenstaanden op adres (3t/m12)	481	1%
Overige huishoudensvormen	104	0%
Bijzondere woonvormen	566	1%
Totaal	41.165	100%

Woningvoorraad en -vraag

Naast inzicht in de groei van de bevolking en huishoudens is het belangrijk dit te relateren aan de woningvoorraad en -vraag. In een de rapportage die de Vandaaggroep³ heeft opgesteld voor een project binnen de stadsregio Amsterdam zijn prognoses opgenomen inzake de woningvoorraad op stads-regioniveau.

Gemeente	2012	2020	2025
Woningvoorraad	605.351	613.770	641.051
Gewenste woningvoorraad	629.613	651.684	693.675
Woningtekort of overschot	-24.259	-37.914	-52.624
Uitbreidingsbehoefte (cumulatief komende 5 jaren)	22.071	41.914	37.458

Tabel 7. Prognose Woningvoorraad Stadsregio Amsterdam. Bron: Vandaaggroep

Hieruit blijkt dat er sprake wordt van een substantieel tekort aan woningen op langere termijn. Het adviesbureau RIGO heeft in 2013 de lokale woningmarkt in Amstelveen geanalyseerd⁴. Uit analyses blijkt dat het aandeel huishoudens met een verhuishwens in de periode 2009 tot 2012 ongeveer gelijk is gebleven. Deels gaat het in 2012 om dezelfde huishoudens als in 2009. Er is sprake van een beperkte dynamiek, waardoor het lastiger was de woonwens te effectueren. De verhuishwens is er nog altijd, maar men voegt steeds minder vaak de daad bij het woord. Daar waar starters vooral zoeken naar een appartement in de huursector, blijft bij Amstelveense doorstromers de grondgebonden koopwoning het populairst. Ook is er een potentieel tekort aan koopappartementen. Er is nog altijd een flinke

³ Vandaaggroep, rapportage behoefteonderzoek – Ladder duurzame verstedelijking Cruquiusweggebied Amsterdam, projectnummer RHD-R1301, 28-02-2014

⁴ RIGO, de woningmarkt van Amstelveen, september 2013

groep koopstarters op de markt (ruim 3.000 huishoudens, ofwel 54% van de vraag naar koopwoningen). De huursector is wat meer ontspannen. Maar door het gebrek aan doorstroommogelijkheden hoeft de relatief slechte verhouding tussen vraag en aanbod niet tot verhuurproblemen te leiden. De marktpositie van huurappartementen is sterk en zeker in het duurdere segment (tussen € 665 en € 1.000) zijn er tekorten te signaleren.

In de gemeentelijke prognose is rekening gehouden met enige nieuwbouw. Deze nieuwbouw is voor een belangrijk deel gericht op de behoeften uit de regio. Amstelveen heeft een lokale woningmarkt, maar deze is nauw verweven met de regionale. Als de demografische prognoses van de gemeente kloppen, dan neemt de woningbehoefte tot 2020 in de volle breedte toe. Op termijn zal de behoefte aan (grondgebonden) huurwoningen naar verwachting echter (verder) afnemen. Twee groepen zijn in dit kader van groot belang. Ten eerste gaat het om de nieuwe generatie op de woningmarkt. Tot voor kort nam bij elke nieuwe generatie het aandeel eigen woningbezit toe, maar deze toename is nu tot stilstand gekomen. Waarschijnlijk wordt ook op termijn meer sprake van een blijvende oriëntatie op huur. Ten tweede gaat het om de groep scheefwoners. Zij worden door de inkomensafhankelijke huurverhoging de komende jaren getraakteerd op aanzienlijke huurverhogingen. De mate waarin de scheefheid wordt teruggebracht is in grote mate bepalend voor de behoefte aan (sociale) huurwoningen.

De bouw van 24 huurappartementen voorziet sowieso in een actuele behoefte en levert een bijdrage aan het inlopen van het woningtekort op korte termijn. In de volgende paragrafen wordt hier verder op ingegaan en wordt de relatie gelegd tussen (regionale) plancapaciteit en behoefte.

Regionale behoefte – kwantitatief

De provincie Noord-Holland noteert in haar rapportage 'Prognose 2015-2040 bevolking, huishoudens en woningbehoefte' dat binnen de metropoolregio Amsterdam er tot 2030 in principe voldoende capaciteit aan woningbouwplannen is (hard en zacht) maar dat op korte termijn wel snel moet worden bijgebouwd. In de volgende tabellen is de behoefte, de netto plancapaciteit en de ontwikkeling van de woningbehoefte weergegeven.

	2020	2030	2040
Metropoolregio Amsterdam	63,700	174.900	253.100

Tabel 8. Ontwikkeling woningbehoefte bron: provincie Noord-Holland

	Hard	Zacht	Netto
Metropoolregio Amsterdam	46.400	196.800	243.200

Tabel 9. Plancapaciteit. bron: provincie Noord-Holland

Hieruit blijkt dat tot 2040 in principe voldoende capaciteit (hard en zacht) beschikbaar is. Na 2030 ontstaat regionaal niveau een tekort. Volgens de provinciale prognose is de groei in de provincie Noord-Holland groter dan voorzien en concentreert deze zich meer in Noord-Holland Zuid.

Uit de Monitor woningbouw 2014 van de provincie Noord-Holland blijkt dat in de stadsregio Amsterdam de productieafpraak lager ligt dan de woningbehoefte. Volgens de monitor ligt de productie in de regio te laag waardoor de druk op de woningmarkt toeneemt. Dit zou betekenen dat er op korte ter-

mijn woningen bij moeten komen. Overigens is in tabel 8 en 9 ook al aangetoond dat er een tekort aan woningen is. Tegelijkertijd blijkt uit de Woningmarkt Monitor 2015 dat er schijnbaar wel voldoende plancapaciteit aanwezig is. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met het feit dat het aantal harde (vastgestelde) plannen bij lange na niet voldoende is om de woningbehoefte mee op te vangen. Dit betekent dus dat zachte (in voorbereiding zijnde) plannen moeten worden omgezet in harde capaciteit. De Monitor Woningbouw 2015 laat zien dat er een toename is in het aantal verleende bouwvergunningen binnen de regio. Ook laat de nieuwbouwproductie een opgaande lijn zien. Deze positieve ontwikkeling neemt niet weg dat sprake blijft van een woningtekort.

De Stadsregio Amsterdam publiceert in een online tool⁵ de actuele stand van zaken met betrekking tot de plancapaciteit. Momenteel blijkt de plancapaciteit tot 2050 78.401 woningen te bedragen. Het gaat dan om de harde en zachte plannen. Dit aantal blijft achter bij de noodzakelijk geachte plancapaciteit.

Het bouwproject aan de Straat van Messina is nog niet in de online tool opgenomen. Met de start van de ruimtelijke onderbouwing kan het bouwproject beschouwd worden als een zacht plan wat na het doorlopen van de procedure, en dus binnen afzienbare termijn, de status van hard plan krijgt. Omdat er nog niet voldoende harde plancapaciteit is om in de woningbehoefte te voorzien, draagt het voorliggende plan bij aan vergroten van de harde plancapaciteit en daarmee ook aan het inlopen van het heersende woningtekort. Bij actualisatie van de tool kan het plan in het overzicht worden opgenomen.

Regionale behoefte – kwalitatief

De kwalitatieve behoefte gaat over de vraag of het type woning en woonmilieu aansluit bij de behoefte. Uit de Monitor Woningbouw 2015 van de provincie Noord-Holland blijkt dat er een tekort is aan woningbouwplannen die een centrum-stedelijk, stedelijk vooroorlogs en dorps woonmilieu bieden. Onderhavig project is te beschouwen als een centrum-stedelijk project, gezien de lokalisering in het wijkcentrum Kostverlorenhof.

Subconclusie

Op basis van beleid en monitoren blijkt dat er sprake is van een forse woningbehoefte. Voorts blijkt dat er voldoende plancapaciteit aanwezig is. Pas nadat het plan vastgesteld is, zal het de planstatus van harde plancapaciteit krijgen. Omdat er nog steeds een tekort is aan harde plannen, is er voldoende capaciteit voor de ontwikkeling van 24 woningen. Hiermee is de kwantitatieve behoefte aangetoond. Kwalitatief gezien is er behoefte aan het type woningen waarin het bouwproject voorziet: huurwoningen in het hogere huursegment die interessant kunnen zijn voor stedelijk georiënteerde (door)starters of ouderen.

Er blijkt in algemene zin behoefte aan woningbouw in een (hoog)stedelijk omgeving. Dit is als beleid ook vastgelegd in de gemeentelijke woonvisie. Ook qua woonmilieu sluit het plan aan bij de ambities van diverse overheden. Zo blijkt uit de provinciale monitor dat er een tekort is aan woningen in stedelijke woonmilieus. Daarnaast kunnen met het voorliggende project mensen vanuit goedkopere wonin-

⁵ www.plancapaciteit.nl: De provincie Noord-Holland voert samen met de Stadsregio Amsterdam jaarlijks een monitor woningbouwcapaciteit uit. De monitor heeft als doel om een actueel beeld te krijgen van de capaciteit in woningbouwplannen. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen (in voorbereiding). De gepresenteerde gegevens zijn niet gelijk aan het aantal nieuwbouwwoningen welke er in werkelijkheid gebouwd gaat worden. Het geeft slechts een indicatie van de capaciteit in woningbouwplannen die er op dit moment zijn. Plannen kunnen veranderen, niet doorgaan of er kunnen ieder jaar nieuwbouwplannen bijkomen.

gen doorstromen naar een hoger segment, waarmee de doorstroming in het middensegment kan verbeteren.

De ontwikkeling van 24 appartementen past hiermee binnen de regionale behoefte, zowel kwantitatief als kwalitatief. Hiermee wordt voldaan aan de eerste trede van de Ladder.

Trede 2 - ontwikkelen binnen bestaand stedelijk gebied

Het bouwproject vindt volledig plaats binnen bestaand stedelijk gebied. Het projectgebied heeft in de huidige situatie ook al een bestemming die de ontwikkeling van stedelijke functies mogelijk maakt. Voor de voorgenomen ontwikkeling kan dan ook gesteld worden dat sprake is van een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied, en hiermee in overeenstemming is met de tweede trede van de Ladder.

Trede 3 - ontsluiting

Omdat de locatie gelegen is binnen bestaand stedelijk gebied, zijn er op grond van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking geen nadere eisen omtrent ontsluiting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan echter worden opgemerkt dat de locatie goed ontsloten is. Op korte afstand van het projectgebied zijn ontsluitingswegen gelegen en op loopafstand liggen verschillende OV voorzieningen. Te fiets en te voet is het projectgebied goed bereikbaar en zijn een groot aantal centrumvoorzieningen bereikbaar.

Slotconclusie

Vanuit de Ladder voor duurzame verstedelijking en beleid zijn er geen belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling. Uit verschillende woning- en huishoudensprognoses blijkt dat er de komende jaren nog een significante behoefte is aan nieuwe woningen in Amstelveen, zowel op regionaal als lokaal niveau. De realisatie van de voorgenomen 24 woningen geeft invulling aan deze behoefte. Ook kwalitatief gezien sluiten de woningen aan op de behoefte in het beoogde hogere huursegment, zowel qua type (huurappartementen variërend van ca. 78 m² tot ca. 102 m² bvo) als milieu (stedelijk segment op een locatie binnen een wijkwinkelcentrum). De woningen worden volledig binnen het bestaand stedelijke gebied gerealiseerd, een voorwaarde uit trede 2 van de Ladder. Tot slot zijn de woningontwikkelingen zodanig gesitueerd, dat sprake is van een goede ontsluiting voor verschillende vervoersstromen (langzaam verkeer, auto, openbaar vervoer). Hiermee wordt ook aan de derde trede voldaan.

5.1 Verkeer en parkeren

Verkeerskundige situatie

Het projectgebied ligt aan de noord-oostzijde van Amstelveen en is voor verschillende modaliteiten goed ontsloten. Op loopafstand liggen OV haltes en verschillende stedelijke voorzieningen en met de fiets zijn een groot aantal voorzieningen elders in de stad goed bereikbaar. Met de auto is het projectgebied vrijwel direct ontsloten vanaf / via doorgaande ontsluitingswegen. De projectlocatie ligt tegen een groot parkeerterrein van het winkelcentrum Kostverlorenhof aan.

Toekomstige situatie

In het project heeft een groot deel van de woningen de beschikking over een parkeerplaats in een nieuwe te ontwikkelen ondergrondse parkeergarage. Daarin worden in totaal 29 parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeergarage is voorzien van een inrit die uitweegt aan de Straat van Messina. Fietseren dienen te worden gestald in de buitenruimte of in de eigen berging. Tevens is sprake van een verruiming van het bovengronds parkeren met ca. 15 parkeerplaatsen.

Bij (ver-)nieuwbouwprojecten stelt de gemeente de eis dat de parkeerbehoefte van de bewoners en/of werknemers van het betreffende gebouw of complex in principe op eigen terrein c.q. in een garage moet worden opgevangen. In sommige gevallen geldt dit ook voor de parkeerbehoefte van bezoekers.

In de onlangs vastgestelde gemeentelijk parkeernormen (Nota Parkeernormen Amstelveen 2016) geldt de eis om bij nieuwbouw per woning 1,7 parkeerplaats gerealiseerd moet worden bij middelgrote woningen tussen 100 en 140 m² en 1,4 voor kleinere woningen. In onderhavig project is sprake van 1 middelgrote woning en 23 kleinere woningen.

Verantwoording parkeren

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. Voor het bepalen van de parkeereis dient het aantal benodigde parkeerplaatsen vastgesteld te worden. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt opgelost, 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. Bij verandering van een functie wordt de daadwerkelijke parkeereis bepaald door de parkeerbehoefte van te slopen of te herbestemmen functies in mindering te brengen op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies. Voor de verschillende functies bestaan verschillende parkeernormen.

	Oppervlak/aantal	Norm	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Oude situatie			
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen /religiegebouw	50 zitplaatsen	0,2 / zitplaats	10
Totaal			10
Nieuwe situatie			
Appartementen middelgroot	1	1,7 / woning	1,7
Appartementen klein	23	1,4 / woning	32,2
Totaal			34

Het benodigd aantal extra parkeerplaatsen bedraagt conform bovenstaande tabel 24. Met de bouw van de appartementen verdwijnen er 15 bestaande parkeerplaatsen aan de noordzijde, dat maakt samen 39 noodzakelijke parkeerplaatsen. Aan de westzijde van de appartementen worden 30 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent ter plaatse een toename van 15 parkeerplaatsen. In de parkeerkelder worden nog eens 29 parkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal bedraagt de toename aldus 44 parkeerplaatsen. Daarmee is het autoparkeren ruim voorzien binnen het plan.

Voor het fietsparkeren geldt de volgende balans:

	Opper- vlak/aantal	Norm	Benodigd aantal parkeerplaatsen
Oude situatie			
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen /religiegebouw	50 zitplaatsen	0,4 / zitplaats	20
Totaal			20
Nieuwe situatie			
Appartementen (zonder fietsenberging)	48 kamers	0,25 / kamer	12
Totaal			12

Er is sprake van een substantiële afname van het benodigd fietsparkeren. De situatie voor het fietsparkeren – dat voornamelijk in de openbare ruimte plaatsneemt – zal hierdoor sterk verbeteren.

Verantwoording verkeersstromen en verkeersafwikkeling

Voor de verantwoording van de verkeersstromen en verkeersafwikkeling wordt een vergelijking gemaakt tussen de bestaande en nieuwe situatie. Bekend is dat er in de bestaande situatie 10 parkeerplaatsen zijn aangelegd voor bezoek van de synagoge. CROW-publicatie 317 noemt geen normen voor verkeersgeneratie voor religiegebouwen,, maar wél parkeerkencijfers. Voor een religiegebouw geldt een parkeernorm van 0,1 per zitplaats (ligging in sterk stedelijk gebied en in de rest van de bebouwde kom). Het CROW neemt dus aan dat 10% van de bezoekers de auto gebruikt. Joden bidden 3 maal per dag. Aannemende dat 10 bezoekers van de synagoge met de auto komen, geeft dat per bezoek 20 verkeersbewegingen. Drie bezoeken per dag geeft een verkeersgeneratie van 60 verkeersbewegingen per etmaal.

In de nieuwe situatie worden 23 kleine appartementen en 1 middelgroot appartement gerealiseerd. CROW-publicatie 317 noemt verkeersgeneratienormen van 4,5 voor kleine appartementen en 5,2 voor middelgrote appartementen in sterk stedelijk gebied in de rest van de bebouwde kom.

Voor de verkeersgeneratie geldt de volgende balans

	Opper- vlak/aantal	Norm	Verkeersgeneratie
Oude situatie			
Religiegebouw (synagoge)	100 zitplaatsen	0,1 / zitplaats & 3 bezoeken per dag	60
Totaal			60
Nieuwe situatie			
Appartementen klein	23	4,5 / appartement	103,5
Appartementen middelgroot	1	5,2 / appartement	5,2
Totaal			109
Balans			+ 49

Op basis van bovenstaande verkeersgeneratiebalans is er sprake van een kleine toename van het totaal aantal verkeersbewegingen te verwachten.

Uit het akoestisch onderzoek van Peutz blijkt (zie bijlage 1) dat over het oostelijk deel van de Straat van Messina ongeveer 4.000 verkeersbewegingen per etmaal plaatsvinden. Zetten we de toekomstige ontwikkeling af tegen de huidige situatie, dan neemt het aantal verkeersbewegingen relatief minimaal toe van 4.000 tot 4.050 verkeersbewegingen per etmaal. Naar verwachting kan de Straat van Messina (oostelijk deel) de minimale verkeersstroom probleemloos verwerken.

Het is complex om een duidelijke richtlijn of criterium te hanteren voor de maximale verkeersintensiteit op wegen, omdat juist de inrichting van de weg bepalend moet zijn voor het verkeersgedrag. Verder worden bepaalde intensiteiten in verschillende stedenbouwkundige gebieden ook verschillend ervaren vanwege de omgevingskwaliteit. In de CROW-publicatie ASVV 2004 wordt het volgende geschreven over intensiteiten in verblijfsgebieden: "Er is geen norm waaraan de intensiteit op wegen binnen een verblijfsgebied getoetst kan worden. De wetgeving gaat uit van een zodanige inrichting en beeld van de weg en omgeving dat de maximum snelheid redelijkerwijze voortvloeit uit die inrichting. Binnen een 30-km/h-zone kan ter indicatie wel worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) acceptabel is.

Gezien de acceptabele intensiteiten van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie op het oostelijk deel van de Straat van Messina, worden problemen voor de verkeersafwikkeling als gevolg van de beoogde ontwikkeling niet verwacht.

5.2 Luchtkwaliteit

In de nabijheid van wegen kan sprake zijn van lokale luchtverontreiniging. Deze luchtverontreiniging kan negatieve effecten op de gezondheid hebben.

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer (Wm) gewijzigd. In hoofdstuk 5 is een paragraaf luchtkwaliteitseisen opgenomen (paragraaf 5.2). Doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen opgenomen.

De grenswaarden zijn op basis van gezondheidkundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 µg/m³ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidkundige grenswaarde vast te stellen.

Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;

- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

AmvB en mr niet in betekenende mate

De uitvoeringsregels behorende bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (AmvB) en ministeriële regelingen (mr), waaronder de AmvB en mr niet in betekenende mate (NIBM). Deze AMvB en mr leggen vast wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel fijn stof en NO2. NIBM projecten kunnen, juridisch gezien, zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In de Regeling NIBM is aangegeven in welke gevallen een project in ieder geval NIBM is:

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 100.000 m² kantoren bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- of een combinatie daarvan.

De bouw van 24 appartementen met een ondergrondse parkeergarage blijft beneden de grens van 1.500 woningen, waardoor het project in ieder geval NIBM is.

Conclusie

Op grond van de categorieën van gevallen kan worden gemotiveerd dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het bouwproject. Het project is sowieso dermate kleinschalig ten opzichte van vergelijkbare ontwikkelingen die onder de NIBM vallen (tot 1.500 woningen netto) dat mag worden aangenomen dat de bouw van 24 appartementen met ondergrondse parkeergarage niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

5.3 Geluid

Bij een nieuwe ontwikkeling dient op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) het akoestische klimaat inzichtelijk te worden gemaakt en te worden beoordeeld, indien er sprake is van geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van of nabij de ontwikkeling. Woningen gelden als geluidgevoelige bestemming. Deze onderzoeksverplichting geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Het bouwproject moet voldoen aan de waarden die de Wet geluidhinder stelt. In dat kader is door onderzoeksbureau Peutz BV een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai uitgevoerd⁶.

⁶ Peutz BV, Staat van Messina te Amstelveen; Akoestisch onderzoek in het kader van de ruimtelijke onderbouwing voor wijziging van het bestemmingsplan, rapportnummer H 5851-1-RA-001, 26 juni 2017

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting (inclusief 5 dB aftrek ex artikel 110g Wgh) ten gevolge van de Straat van Messina ter hoogte van het geplande appartementencomplex ten hoogste 55 dB L den bedraagt. Ter hoogte van de zuid-, oost- en westgevel van het appartementencomplex wordt ten gevolge van de Straat van Messina de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L den uit de Wet geluidhinder overschreden. Ten gevolge van de overige wegen en ter hoogte van de overige gevels wordt wel voldaan aan deze voorkeursgrenswaarde.

Voorts blijkt dat de gesommeerde geluidbelasting ten gevolge van alle beschouwde wegen tezamen ter hoogte van het geplande appartementencomplex ten hoogste 60 dB L den bedraagt (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh).

Hogere waarden

Voor de gemeente Amstelveen is het Hogere Waarden Beleid Regio Amstelland – de Meerlanden van toepassing. Hierin is opgenomen dat een hogere waarde verleend wordt indien voldaan wordt aan het heersende geluidniveau. Het heersende geluidniveau ter hoogte van het plangebied is volgens de geluidbelastingkaart van de gemeente Amstelveen 55 – 60 dB. De ten hoogste aan te vragen hogere waarde bedraagt 55 dB L den. Met deze geluidbelasting wordt ter hoogte van het plangebied voldaan aan het heersende geluidniveau en bestaat volgens paragraaf 1.4.1 van het hogere waardenbeleid geen belemmering voor het verlenen van een hogere waarde, mits aan een binnenniveau van 33 dB L den wordt voldaan. Tevens wordt uit paragraaf 1.4.2 van het hogere waarden beleid afgeleid dat geen motivering van de aan te vragen hogere waarde nodig is indien deze niet afwijkt van (hoger is dan) het heersende geluidniveau.

Cumulatie en compensatie

In het kader van het hogere waarden beleid dient de geluidbelasting die op zal treden ten gevolge van verschillende wegen, en waarvoor een hogere waarde zal moeten worden vastgesteld, gecompenseerd te worden. Dit kan middels akoestische en niet-akoestische factoren. In dit onderzoek zijn uitsluitend akoestische factoren beschouwd. De woningen met de hoogste geluidbelasting zijn gesitueerd aan de zuidzijde, aan de Straat van Messina. De geluidbelasting is berekend ter hoogste van de (buitenste) gevellijn. Deze woningen hebben elk een balkon welke naar binnen is gelegen en tevens voorzien zijn van een borstwering met een hoogte van 1,20 m. Hierdoor is het eigenlijke beoordelingspunt (voor de gevel) meer naar binnen gelegen. Door deze situering wordt een geluidreductie gerealiseerd van 2 à 4 dB op de begane grond, tot 6 à 10 dB op de 3e verdieping. Hiermee zal uitsluitend de woning op de begane grond in de zuidwestelijke hoek geen geluidluwe gevel (van de buitenruimte) hebben. Om ook hier een geluidluwe gevel aan de buitenruimte te realiseren kan worden gedacht aan het verhogen van de borstwering.

Winkelcentrum en eigen terrein

De geluidbelasting ten gevolge van de parkeerbewegingen en het laden/lossen op het parkeerterrein van het winkelcentrum ter hoogte van de gevels van het geplande appartementencomplex is ten hoogste 51 dB(A)-etmaalwaarde. Voorts bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van het parkeren op eigen terrein tevens ten hoogste 51 dB(A)-etmaalwaarde. De geluidbelasting ten gevolge van zowel het parkeerterrein van het winkelcentrum als het geprojecteerde parkeerterrein binnen het plangebied is ten hoogste 52 dB(A)-etmaalwaarde. Hiermee wordt een voorkeursgrenswaarde, bijvoorbeeld ten behoeve van verkeersaantrekkende werking van 50 dB(A), met 2 dB(A) overschreden.

Overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is toelaatbaar mits voldaan wordt aan een binnengeluidniveau van 35 dB(A)-etmaalwaarde (overeenkomstig 33 dB L den). De gesommeerde geluidbelasting vanwege wegverkeer en beide parkeerterreinen is 60, 57 en 50 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode hetgeen overeenkomt met 60 dB L den.

Voor de overige conclusies en achtergronden wordt korthedshalve verwezen naar bijgevoegde akoestische rapportage.

5.4 Externe veiligheid

Externe veiligheidsbeleid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen.

In het externe-veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Deze basisnorm bepaalt dat het risico om te overlijden aan een ongeluk met een gevaarlijke stof voor omwonenden niet hoger mag zijn dan één op de miljoen (10^{-6}).

Conclusie

Op grond van de provinciale risicokaart is vastgesteld dat er geen risicovolle inrichtingen, transportroutes voor gevaarlijke stoffen of buisleidingen in of in de nabijheid van het projectgebied zijn. Op grond daarvan zijn er geen belemmeringen vanuit externe veiligheid voor het bouwproject aannemelijk.

5.5 Bodem

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht.

In oktober 2016 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door onderzoeksbureau Econsultancy. Uit het vooronderzoek blijkt dat er geen sprake is van bodembelasting, anders dan een regionale of landelijke diffuse achtergrondbelasting in de grond en het grondwater. Op de locatie worden geen verontreinigende stoffen verwacht in gehalten boven de landelijk of regionaal geldende achtergrondwaarde voor grond en/of de streefwaarde voor grondwater. Dit geldt zowel voor natuurlijke achtergrondgehalten als voor "antropogene" achtergrondgehalten, waarvan de oorzaak niet eenduidig is aan te wijzen. Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "onverdacht" (ONV).

Verkennd bodemonderzoek

In het opgeboorde materiaal zijn zintuiglijk geen verontreinigingen waargenomen. Er zijn op basis van het vooronderzoek, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. De bovengrond is plaatselijk licht verontreinigd met PAK. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. Het grondwater is licht verontreinigd met barium en nikkel.

Conclusie

De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "onverdacht" kan worden beschouwd wordt, op basis van de lichte verontreinigingen, verworpen. Echter, gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek en bestaan er met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem géén belemmeringen voor de nieuwbouw op de onderzoekslocatie.

5.6 Waterhuishouding en hydrologie

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerder en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 verplicht voor plannen in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

Beleid

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het (stads)landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Het beheer van het water in Amstelveen is in handen van Waternet, namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het plangebied maakt deel uit van de Integrale Keur van AGV. Het hoogheemraadschap heeft het 'Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015' vastgesteld. In dit document staat het beleid op hoofdlijnen beschreven voor alle verantwoordelijkheden van het hoogheemraadschap. Het gaat dan om het zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap.

Door de ontwikkeling van het bouwproject neemt het verhard oppervlak minimaal toe ten opzichte van de planologische situatie, naar schatting met 70 m². Feitelijk verdwijnt er meer groen, maar het groen direct om de synagoge is niet als functie 'groen' opgenomen in het bestemmingsplan, deze grond zou dus in theorie volledig verhard mogen worden uitgevoerd. De Keur schrijft voor dat in stedelijk gebied gecompenseerd moet worden in de vorm van een bergende voorziening bij verhardingstoename groter dan 1.000 m². In dit geval is geen sprake van verharding meer dan 1.000 m².



Figuur 9 en 10. Nieuwe situatie (links) en watercompensatie door verleggen oever (rechts)

Dempen van water moet minimaal 1 op 1 gecompenseerd worden. Daarnaast is deze activiteit vergunningplichtig. Een vergunningplicht geldt ook voor het bouwen binnen de ter plaatse aanwezige beschermingszone primaire watergang.

Door de verbreding van de naastgelegen watergang wordt het te dempen water ruimschoots gecompenseerd, er is sprake van toename van open wateroppervlak met ca. 30 m² (ca. 40 m² water wordt gedempt in het zuidoostelijk plandeel, ca. 70 m² nieuw oppervlaktewater wordt gecreëerd aan de oostzijde). Het onderhoud van deze watergang kan na realisatie van het project op dezelfde wijze plaatsvinden, namelijk vanaf de overstaande oever en de oever direct ten noordoosten van het geprojecteerde appartementengebouw.

De kelder wordt ca. 3 meter diep. Ter plaatse bestaat de bodem tot ca. 6 meter uit (sterk) zandige klei met hieronder een veenlaag. Deze opbouw behoort tot het Holocene pakket. Hieronder is tot ca. 10 m-mv een eerste watervoerend pakket aanwezig (Formatie van Boxtel en Kreftenheye). De kelder doorsnijdt de slecht doorlatende bodemlaag circa voor de helft. Op basis van de bekende gegevens, namelijk de verwachte bodemopbouw en de ligging naast een watergang aan 2 zijdes water, is slechts een lichte opstuwing van enkele centimeters te verwachten. Bij de bouw wordt geadviseerd om een halve meter zand onder de kelder aan te brengen. Op deze wijze wordt een waterdoorlatende laag gecreëerd, waarmee de kans op stijgingen van het freatisch grondwater geminimaliseerd wordt.

Er zal sprake zijn van bronbemaling tijdens de bouwperiode van de planontwikkeling (zie Bemalingsadvies in de bijlage). Uitgaande van een bemalingsduur van 6 maanden bedraagt het totale te ont-

trekken debiet maximaal 36.000 m³ en is de bemaling op zichzelf niet vergunningplichtig. Echter voor het uitvoeren van werkzaamheden in de waterkering geldt wel een vergunningplicht.

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat het aspect water niet voor een belemmering van het planvoornemen zorgt. Door het afkoppelen van het hemelwater wordt daarnaast hydrologisch positief ontwikkeld.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering van de VNG'. Bij deze publicatie zijn lijsten opgenomen met richtafstanden, deze richtafstanden gelden tussen gevoelige bestemmingen (als woningen) en bedrijven of inrichtingen. In gemengde gebieden kan de richtafstand met een stap naar beneden worden gesteld. De richtafstanden zijn geen harde normen, hier kan gemotiveerd van worden afgeweken.

Het project ligt in een gemengd gebied dat gekenmerkt wordt door verschillende functies naast elkaar: wonen, retail en maatschappelijke voorzieningen grenzen vrijwel allemaal aan het projectgebied. De afstand tot het project zijn echter substantieel te noemen, voor het merendeel van de geprojecteerde woningen meer dan 50 m¹.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het bouwproject.

5.8 Archeologie

Deze paragraaf gaat in op de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als uitvloeisel van het verdrag van Malta wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Belangrijk uitgangspunt van het Verdrag van Malta en het rijksbeleid is dat het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) voor gaat op het behoud ex situ (opgraven en bewaren in depot). Met de Wet op de archeologische monumentenzorg (1 september 2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta geïmplementeerd.

Conclusie

Op de archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Amstelveen ligt de projectlocatie op een plek met de aanduiding 'gebieden met lage verwachting voor alle perioden'. Archeologisch onderzoek is in deze gebieden niet noodzakelijk. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor het bouwproject

5.9 Cultuurhistorie en welstand

Cultuurhistorische waarden

Per 1 juli 2011 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo is de Bro per 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, lid 5) gewijzigd. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

De gemeente Amstelveen heeft een Monumentennota opgesteld waaraan initiatieven en bouwplannen worden getoetst. De naam van de wijk Kostverloren is ontleend aan een buitenplaats die vroeger heeft gelegen aan een grote bocht in de Amstel. Dat was de eerste buitenplaats die langs de Amstel gebouwd werd. De buurt heeft een eigen winkelcentrum, het Kostverlorenhof. De in noord-zuidrichting lopende bebouwingsstrook in het noordelijk deel van Amstelveen heeft een bepaalde geleiding gekregen, waarbij de laagbouw is geconcentreerd in de binnenste gebieden (behoudens het gebied rondom het winkelcentrum). De hoogbouw en middelhoge bouw bevindt zich met name aan de rand van de wijk. De reden hiervan is, dat over de Rijksweg A3 (die nimmer is gerealiseerd) zou kunnen worden gekeken naar de polder. Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland staat over deze wijk niets vermeld.

Conclusie

Het bouwproject vindt plaats ter plaatse van en te amoveren gebouw. Het beleid richt zich in hoofdzaak richt op het behoud en herstel van de straatwanden aan de straten. Door het bouwplan wordt het parkeerplein omsloten en wordt de pleinwand aan oostelijke zijde gedicht.

Waar er eerst sprake was van een maatschappelijke functie ontstaat er met het bouwproject een situatie waarin er woningen worden gerealiseerd. Ten aanzien van welstand voegt het project zich in haar presentatie in de straat en respecteert daarbij de omliggende bebouwing in situering, hoogte, massa en modern maar ingetogen materiaalgebruik. Door de toegepaste materialen ontstaat ter plaatse een hoogwaardige uitstraling.

5.10 Flora en fauna

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in de wet Natuurbescherming. Deze wet vormt een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (voormalige EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het rijk en op provinciaal niveau in het Omgevingsplan en de Verordening vastgelegd.

De gebiedsbescherming heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkserwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermd Natuurmonument) zijn vergunningplichtig.

De soortenbescherming heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en een honderdtal vaatplanten. Voor alle soorten geldt een zorgplicht.

Onderzoek – quickscan flora en fauna

Econsultancy heeft in opdracht van Caransa Groep B.V. een quickscan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage). Door middel van dit verkennend flora- en faunaonderzoek is een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Door middel van een quickscan zijn de gevolgen van de ruimtelijke ingreep afgezet tegen de aanwezige natuurwaarden vanuit de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en planologisch beschermde natuurwaarden (thans: wet Natuurbescherming). Deze werkwijze vloeit voort uit de 'Wijziging beoordeling ontheffing Flora- en Faunawet bij ruimtelijke ingrepen' van het Ministerie van LNV van september 2009.

In het kader van de nieuwe wet Natuurbescherming zijn binnen de provincie Noord-Holland de soorten de wezel, bunzing en hermelijn streng beschermd. Deze soorten waren onder de 'oude' flora- en faunawet niet streng beschermd. In het kader van deze wijziging, dienen mogelijk negatieve effecten van de sloop en herontwikkeling ten aanzien van deze kleine marterachtigen opnieuw te worden beoordeeld. Overtreding van de wet Natuurbescherming bij de voorgenomen plannen ten aanzien van bovengenoemde soorten is niet aan de orde. In een aanvullende memo is een en ander onderbouwd (zie bijlage).

Conclusie

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in bijgaande tabel. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de wet Natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	voldoende alternatief in omgeving
	vliegroutes	ja	nee	nee	nee	waterloop blijft grotendeels gehandhaafd waardoor de vliegroute kan blijven functioneren, bovendien heeft de potentiële vliegroute geen essentiële functie door de aanwezigheid van alternatieve vliegroutes
Grondgebonden zoogdieren		ja	mogelijk	nee	nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten als konijn, egel en diverse muizensoorten
Amfibieën		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene soorten als bruine kikker en gewone pad, in het kader hiervan wordt tevens geadviseerd aanwezige de dempen buiten kwetsbare voortplantingsperiode van amfibieën. Dit wil zeggen in de periode september - februari
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		ja	nee	nee	nee	in het kader van de algemene zorgplicht wordt geadviseerd de demping van de waterloop uit te voeren buiten de kwetsbare voortplantingsperiode van vissen, dit wil zeggen in de periode september - februari indien de temperatuur boven het vriespunt is
Ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-

Gelet op de gevonden en te verwachten ecologische waarden en de beoogde planontwikkeling is de verwachting dat de voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar is. Aanvullend onderzoeken naar diverse soortgroepen worden niet noodzakelijk geacht. Met betrekking tot de werkzaamheden dient het bepaalde in de wet Natuurbescherming in acht te worden genomen, hetgeen in dit geval goed mogelijk is. In het kader van de wet Natuurbescherming dienen overtredingen ten aanzien van broedvogels te worden voorkomen door het groen te verwijderen buiten het broedseizoen. Daarnaast dient te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen.

Gebiedsbescherming	Gebied aanwezig	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht	
Natura 2000	op 10 km	nee	nee	nee	-
Natuurnetwerk Nederland	op 460 m	nee	nee	nee	-

Met betrekking tot beschermde gebieden worden evenmin bezwaren voorzien ten aanzien van de uitvoering van de voorgenomen plannen.

5.11 Duurzaamheid

Uitgangspunt is dat de bouwmaterialen, de voorzieningen en de installaties energiebesparend en milieuvriendelijk moeten zijn. Gestreefd moet worden naar een besparing van energie, watergebruik en productie van afval en CO₂. Daarbij kan met name aandacht besteed worden aan warmteterugwinning en gebruik van regenwater (grijs water circuit).

Het bouwproject kenmerkt zich door verschillende duurzaamheidsaspecten. De belangrijkste daarvan zijn het gebruik van een gedeeltelijk groen dak, binnenstedelijke inbreiding door sloop/nieuwbouw van een leegstaand pand, het gebruik van verschillende duurzame materialen en het toepassen en plaatsen van PV-panelen.

5.12 M.E.R.

Er is een aanmeldingsnotitie gemaakt t.b.v. de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze is toegevoegd in bijlage 4. Hieronder wordt deze notitie samengevat.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bekeken te worden of de ontwikkeling onder de zogenaamde lijsten met C en D activiteiten valt. C activiteiten zijn plannen en projecten waarvoor een MER verplicht is. D activiteiten en projecten zijn plannen waarvoor beoordeeld moet worden of een MER gemaakt moet worden. De voorliggende ontwikkeling valt niet onder de lijst C 'Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is'.

Beoordeling drempelwaarden Lijst D

Voorliggende ontwikkeling wordt genoemd in de Drempelwaarden Lijst D onder 11.2. Het gaat om de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen. In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het bouwproject ligt (ver) onder de drempelwaarde uit het Besluit m.e.r. Daarnaast wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook al een stedelijke functie binnen het projectgebied aanwezig is. Op grond van de drempelwaardenlijst kan gesteld worden dat een m.e.r.-beoordeling niet nodig is.

Gevoelig gebied

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

De projectlocatie is niet gelegen in of nabij een gebied dat wordt beschermd vanuit de natuurwaarden. De locatie is daarnaast zodanig ver verwijderd van de Ecologische Hoofdstructuur, een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of overig beschermd natuurgebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. De projectlocatie behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het niet tot een Belvédèregebied.

Milieugevolgen

In de vorige paragrafen zijn verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling geen sprake is van nadelige milieugevolgen. Er spelen geen andere ontwikkelingen in de nabijheid van het plangebied. Van cumulatie met enig andere ontwikkeling is dan ook geen sprake.

Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieu-gevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

5.13 Kabels en leidingen, overige privaatrechtelijke belemmeringen

Het planinitiatief wordt voor een belangrijk deel gerealiseerd binnen de contouren van het huidige gebouw. Er is sprake van een afwijking aan de noordzijde van het bestaande pand, en ook wordt er een parkeerkelder ontwikkeld onder het gehele nieuwe pand. Kabels en leidingen dan wel overige privaatrechtelijke belemmeringen zijn in onderhavig project niet aan de orde.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op 22 juni 2016 heeft de Caransa Groep BV een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de direct omwonenden van het projectgebied. Doel van de bijeenkomst was de omwonenden te informeren over het project. Tijdens de bijeenkomst werd aan de hand van diverse panelen uitleg gegeven over de plannen.

Vooroverleg

In het kader van artikel 3.1.1 Bro zijn de gebruikelijke vooroverleginstanties om reactie gevraagd. Het gaat om instanties wiens belangen in het kader van het bouwproject in het geding kunnen zijn.

De volgende zienswijzen op het plan is door Waternet ingebracht:

- Het dempen van primair water is als activiteit vergunningplichtig. Dit dient in de onderbouwing te worden benoemd.
- Ook voor het bouwen in de beschermingszone van de primaire watergang moet een watervergunning worden aangevraagd. Dit dient eveneens te worden vermeld in de onderbouwing.
- Tenslotte heeft Waternet de vraag of er sprake zal zijn van bronbemaling tijdens de bouwperiode van de planontwikkeling. Afhankelijk van de diepte van de grondwater onttrekking, hoeveelheid en duur zou er een vergunning moeten worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

Bovenstaande punten zijn in de onderbouwing opgenomen. Het bemalingsadvies is opgenomen in de bijlagen.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Het project is een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Met de initiatiefnemer wordt een anterieure overeenkomst gesloten, waarmee in het kostenverhaal is voorzien. De kosten voor de herontwikkeling worden gedragen door de initiatiefnemer. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.