

Notitie

Datum:	16 augustus 2024	Project:	Student Experience Hotel
Uw kenmerk:	-	Locatie:	Amstelveen
Ons kenmerk:	V047272ab.18HEY80.jjb	Betreft:	Beoordeling verkeer en luchtkwaliteit
Versie:	06_001		

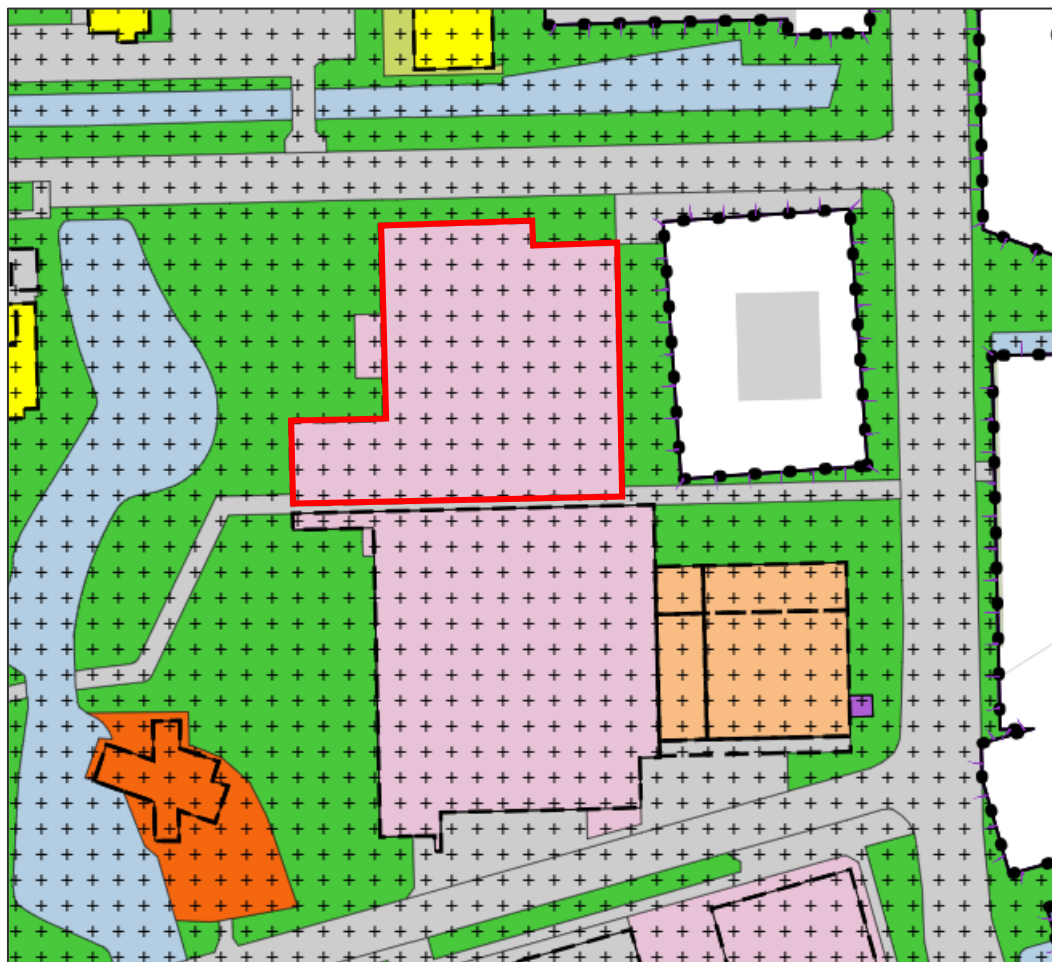
Aanleiding

Student Experience heeft het voornemen om op een terrein aan de Uilenstede in Amstelveen een studentenhotel met circa 500 kamers te realiseren. Het plangebied voor deze ontwikkeling is met een rode omlijning ingetekend op de luchtfoto in figuur 1.



Figuur 1
Luchtfoto met ligging plangebied (rood omlijnd).

Uit de voorgaande luchtfoto blijkt dat het plangebied een braakliggend terrein betreft. Voorheen was in het plangebied kantoorbebouwing aanwezig. Deze bebouwing is ongeveer 10 jaar geleden gesloopt, maar het geldende bestemmingsplan “Uilenstede - Kronenburg” maakt het mogelijk om ter plaatse van het plangebied nieuwe kantoorbebouwing te realiseren. In figuur 2 is het plangebied met een rode omlijning ingetekend op een uitsnede van dit bestemmingsplan.



Figuur 2
Uitsnede bestemmingsplan “Uilenstede - Kronenburg” met ligging plangebied (rood omlijnd).

Naast de genoemde circa 500 kamers zijn in het studentenhotel de volgende ondersteunende voorzieningen beoogd:

- Een receptie met bijbehorende kantoorruimte (*backoffice*);
- Een lounge en een wasserette;
- Studiezalen (voor de studenten/hotelgasten);
- Een parkeerkelder voor auto's en fietsen.

Omdat de ontwikkeling van een studentenhotel niet past binnen het geldende bestemmingsplan, is hiervoor eind 2023 een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht aangevraagd. Voor deze aanvraag is een ruimtelijke onderbouwing nodig, waarin alle relevante milieu- en omgevingsaspecten worden beoordeeld. Deze notitie betreft specifiek de beoordeling

van de aspecten verkeer en luchtkwaliteit, ten behoeve van deze ruimtelijke onderbouwing. Gezien de indiening van de aanvraag omgevingsvergunning voor 1 januari 2024 is daarbij in deze notitie nadrukkelijk getoetst aan de wet- en regelgeving zoals die op het moment van indiening gold.

Verkeer

Om de verkeersgeneratie te bepalen is allereerst de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 van belang geacht. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest actuele 'kencijfers wonen, werken en voorzieningen' van het CROW (uit 2018), waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Het minimum kengetal is toegepast;
- De gemeente Amstelveen wordt qua stedelijkheidsgraad gekwalificeerd als 'zeer sterk stedelijk';
- De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling in de zones 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied' is voor Amstelveen vertaald in respectievelijk de zones A, B, C en D. Binnen zone B is daarbij onderscheid gemaakt in de (sub)zones B1 en B2, voor respectievelijk gebieden met en zonder betaald parkeerregime. Het plangebied ligt daarbij vanwege het geldende betaald parkeerregime in zone B1, welke overeenkomt met de zone 'schil centrum' die het CROW hanteert.

Kencijfers verkeersgeneratie

Op grond van en in lijn met het voorgaande wordt voor het bepalen van de verkeersgeneratie gebruik gemaakt van de actuele CROW-kencijfers (uit 2018). Om de gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor de verkeersgeneratie te bepalen wordt daarbij een vergelijking gemaakt tussen de huidige, op basis van wat in het geldende bestemmingsplan is toegestaan, en de toekomstige situatie. Net als voor de gemeentelijke parkeernormen wordt daarbij uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en de ligging van het plangebied in de zone 'schil centrum'.

Huidige situatie

Voor het plangebied is in het geldende bestemmingsplan een bouwvlak opgenomen waarbinnen kantoorbebouwing met een maximale voetprint van circa 4.880 m² is toegestaan (zie ook figuur 2). Dit betekent dat op grond van het bestemmingsplan en uitgaande van drie bouwlagen in het plangebied een kantoorfunctie met een bvo van circa (4.880 x 3 =) 14.640 m² is toegestaan.

Voor een kantoorfunctie wordt als maximum uitgegaan van de in figuur 3 weergegeven kencijfers voor de functie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'.

Gelet op de kencijfers uit figuur 3 wordt voor de bestemde kantoorfunctie binnen het plangebied gerekend met de minimale verkeersgeneratie voor de zone 'schil centrum'. Deze bedraagt per 100 m² bvo 5,1 verkeersbewegingen per etmaal, wat correspondeert met de gemeentelijke parkeernorm van 1,1 parkeerplaats voor commerciële dienstverlening (zie rode omcirkeling in figuur 3). Op basis hiervan kan voor de huidige, bestemde situatie rekening worden gehouden met maximaal circa 747 verkeersbewegingen per etmaal.

commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)									
	Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,9	1,4	1,1	1,6	1,4	1,9	3,3	3,8	3,0% - geen bovengrens
sterk stedelijk	1,3	1,8	1,6	2,1	2,0	2,5	3,3	3,8	
matig stedelijk	1,8	2,3	2,1	2,6	2,6	3,1	3,3	3,8	
weinig stedelijk	2,2	2,7	2,7	3,2	3,3	3,8	3,3	3,8	
niet stedelijk	2,2	2,7	2,7	3,2	3,3	3,8	3,3	3,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 20%									
	Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	4,2	6,6	5,1	7,5	6,5	8,8	15,4	17,7	
sterk stedelijk	6,3	8,6	7,5	9,9	9,4	11,8	15,4	17,7	
matig stedelijk	8,4	10,8	10,0	12,4	12,4	14,8	15,4	17,7	
weinig stedelijk	10,5	12,9	12,5	14,8	15,4	17,7	15,4	17,7	
niet stedelijk	10,5	12,9	12,5	14,8	15,4	17,7	15,4	17,7	
Opmerking Aandeel bezoekers: 50%									

Figuur 3

CROW-kencijfers voor de functie 'commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)'.

Als minimum wordt voor een kantoorfunctie uitgegaan van de in figuur 4 weergegeven kencijfers voor de functie 'kantoor (zonder baliefunctie)'.

Gelet op de kencijfers uit figuur 4 wordt voor de bestemde kantoorfunctie binnen het plangebied gerekend met de minimale verkeersgeneratie voor de zone 'schil centrum'. Deze bedraagt per 100 m² bvo 3,0 verkeersbewegingen per etmaal, wat correspondeert met de gemeentelijke parkeernorm van 0,9 parkeerplaats voor een kantoor zonder baliefunctie (zie rode omcirkeling in figuur 4). Op basis hiervan kan voor de huidige, bestemde situatie rekening worden gehouden met minimaal circa 439 verkeersbewegingen per etmaal.

Het voorgaande resulteert voor de huidige situatie in een verkeersgeneratie die tussen de 439 en 747 verkeersbewegingen per etmaal ligt.

kantoor (zonder baliefunctie)									
	Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,6	1,1	0,9	1,4	0,9	1,4	2,3	2,8	3,0% - geen bovengrens
sterk stedelijk	0,9	1,4	1,3	1,8	1,4	1,9	2,3	2,8	
matig stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	1,8	2,3	2,3	2,8	
weinig stedelijk	1,6	2,1	2,1	2,6	2,3	2,8	2,3	2,8	
niet stedelijk	1,6	2,1	2,1	2,6	2,3	2,8	2,3	2,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 5%									
	Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	2,1	3,8	3,0	4,7	3,2	4,9	7,9	9,6	
sterk stedelijk	3,2	4,9	4,4	6,2	4,7	6,5	7,9	9,6	
matig stedelijk	4,3	6,1	5,9	7,7	6,3	8,1	7,9	9,6	
niet stedelijk	5,5	7,2	7,4	9,2	7,9	9,6	7,9	9,6	
weinig stedelijk	5,5	7,2	7,4	9,2	7,9	9,6	7,9	9,6	
Opmerking Aandeel bezoekers: 5%									

Figuur 4
CROW-kencijfers voor de functie 'kantoor (zonder baliefunctie)'.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie is binnen het plangebied een studentenhotel met circa 500 kamers beoogd. Voor deze functie wordt, aansluitend bij de in de gebiedvisie Kronenburg-Uilenstede opgenomen (en tussen de gemeente en initiatiefnemer afgesproken) parkeernorm van 0,2 parkeerplaats per (hotel)kamer, uitgegaan van de in figuur 5 weergegeven kencijfers voor de functie '2* hotel'. De hier opgenomen parkeernorm van 1,9 parkeerplaats per 10 kamers komt per kamer met $(1,9 / 10 =) 0,19$ parkeerplaats nagenoeg overeen met de parkeernorm uit de gebiedvisie.

Gelet op de kencijfers uit figuur 5 wordt voor een studentenhotel binnen het plangebied gerekend met de minimale verkeersgeneratie voor de zone 'schil centrum'. Deze bedraagt per kamer $(4,8 / 10 =) 0,48$ verkeersbewegingen per etmaal, wat correspondeert met de hiervoor beschreven parkeernorm van 0,19 parkeerplaats per kamer (die na vermenigvuldiging met 10 kamers overeenkomen met rode omcirkeling in figuur 5). Op basis hiervan kan voor de toekomstige situatie met een studentenhotel rekening worden gehouden met circa 240 verkeersbewegingen per etmaal.

Het voorgaande resulteert voor de toekomstige situatie met een studentenhotel in een verkeersgeneratie van circa 240 verkeersbewegingen per etmaal.

2* hotel									
	Parkeerkencijfers (per 10 kamers)								aandeel laadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	11	16	19	24	3,6	4,1	6,0	6,5	2,5 - 3%
sterk stedelijk	11	16	19	24	3,6	4,1	6,0	6,5	
matig stedelijk	11	16	20	25	3,8	4,3	6,0	6,5	
weinig stedelijk	12	17	21	26	4,0	4,5	6,0	6,5	
niet stedelijk	12	17	21	26	4,0	4,5	6,0	6,5	
Opmerking Aandeel bezoekers: 80%									
	Verkeersgeneratie(per 10 kamers)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	2,7	4,0	4,8	6,1	9,3	10,5	15,3	16,5	
sterk stedelijk	2,7	4,0	4,8	6,1	9,3	10,5	15,3	16,5	
matig stedelijk	2,9	4,2	5,1	6,4	9,8	11,0	15,3	16,5	
weinig stedelijk	3,1	4,3	5,3	6,6	10,2	11,4	15,3	16,5	
niet stedelijk	3,1	4,3	5,3	6,6	10,2	11,5	15,3	16,5	
Opmerking Aandeel bezoekers: 85%									

Figuur 5
CROW-kencijfers voor de functie '2* hotel'.

Conclusie

De huidige, bestemde kantoorfunctie in het plangebied kan tussen de 439 en 747 verkeersbewegingen per etmaal genereren. Voor het toekomstige studentenhotel wordt een verkeersgeneratie van circa 240 bewegingen per etmaal verwacht. Dit leidt tot de conclusie dat de beoogde ontwikkeling niet tot een (onaanvaardbare) verkeerstoename op de wegen rondom het plangebied leidt, omdat er vanuit gegaan kan worden dat deze wegen berekend zijn op de verkeersbewegingen van de bestemde kantoorfunctie. Het aspect verkeer vormt daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Luchtkwaliteit

In de door de gemeenteraad van Amstelveen vastgestelde startnotitie voor de beoogde ontwikkeling van een studentenhotel zijn de volgende randvoorwaarden voor luchtkwaliteit beschreven:

Aan de hand van de verkeersaantrekkende werking moet bepaald worden of de beoogde ontwikkeling al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als dit inderdaad in betekenende mate is, dan zal een luchtkwaliteitsberekening nodig zijn.
Op dit moment - en dit geldt ook voor toekomstige prognoses - worden in Amstelveen overigens geen luchtkwaliteitsnormen overschreden. Dat betekent dat er sprake is van een goede leefomgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Wettelijk kader

In de Wet milieubeheer zijn kwaliteitseisen voor de buitenlucht opgenomen. In artikel 5.16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen onderzoek inzake luchtkwaliteit hoeft te worden uitgevoerd en dat in dit geval het plan doorgang kan vinden. Het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een bepaald project wel of niet als 'in betekenende mate' moet worden beschouwd. NIBM-projecten kunnen - juridisch gezien - zonder toetsing aan de grenswaarden voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is in artikel 5 een zogenaamde anticumulatiebepaling opgenomen. Hiermee wordt de verplichting opgelegd om nieuwe plannen die van dezelfde ontsluitingswegen gebruikmaken en individueel als NIBM aan te merken zijn, ook als één geheel te beschouwen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot plan met een grote invloed op de luchtkwaliteit opgedeeld wordt in kleinere deelplannen die 'niet in betekenende mate' bijdragen.

Beoordeling NIBM

Om de bijdrage van kleinere ruimtelijke plannen aan de luchtkwaliteit te bepalen, kan de NIBM-tool van het ministerie van Infrastructuur en Milieu gebruikt worden. Als de berekening met de NIBM-tool laat zien dat een plan NIBM bijdraagt aan de luchtverontreiniging, dan kan het plan doorgaan op grond van artikel 5,16, eerste lid, onder c, van de Wet milieubeheer. In de NIBM-tool worden het (extra) aantal verkeersbewegingen en het aandeel vrachtverkeer ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de NIBM-tool uitgegaan van *worst case*-omstandigheden.

Bij de beoordeling van het aspect verkeer is geconstateerd dat de beoogde ontwikkeling in vergelijking met de huidige, bestemde situatie geen extra verkeersbewegingen tot gevolg heeft. Omdat in de huidige, feitelijke situatie geen verkeersbewegingen van en naar het plangebied plaatsvinden, is gekozen om alle verkeersbewegingen vanwege het beoogde studentenhotel in de NIBM-tool in te voeren. Op die manier kan beoordeeld worden welke bijdrage het plan levert aan de huidige, feitelijke luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied. Voor het aandeel vrachtverkeer is uitgegaan van 5% (= circa 6 vrachtwagens/leveranciers per etmaal). In figuur 6 is de ingevulde NIBM-tool weergegeven, inclusief de uitkomst van de berekening.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	240
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,22
PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 6

NIBM-tool inclusief invoer en uitkomst.

Op grond van het voorgaande valt geen negatief effect op de luchtkwaliteit c.q. een toename van de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en/of fijnstof (PM₁₀) ter plaatse te verwachten.

In de omgeving van het plangebied zijn geen plannen bekend die gebruik maken van dezelfde ontsluitingswegen/infrastructuur, waarvoor een besluit is genomen (mede) op basis van de motivering dat het plan NIBM was. Om die reden kan cumulatie voor onderhavig plan buiten beschouwing blijven.

Huidige (en toekomstige) situatie

Toetsing aan grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijnstof (PM_{2,5}) is gezien het voorgaande niet noodzakelijk. Ten behoeve van de op te stellen ruimtelijke beoordeling wordt, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, kort ingegaan op de huidige en toekomstige luchtkwaliteit in en nabij het plangebied. Via het meest nabijgelegen rekenpunt op de kaart van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) zijn hierover de volgende data verkregen:

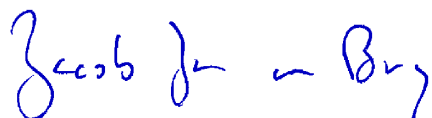
- De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) neemt naar verwachting af van circa 16 µg/m³ in 2023 naar circa 13 µg/m³ in 2030.
- De jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM₁₀) neemt naar verwachting af van circa 17,4 µg/m³ in 2023 naar circa 14,6 µg/m³ in 2030.
- De jaargemiddelde concentratie zeer fijnstof (PM_{2,5}) neemt naar verwachting af van circa 9,1 µg/m³ in 2023 naar circa 7,2 µg/m³ in 2030.

Voor stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof zijn voor het jaargemiddelde respectievelijk de volgende grenswaarden van toepassing: 40 µg/m³ (NO₂), 40 µg/m³ (PM₁₀) en 25 µg/m³ (PM_{2,5}). Aan deze grenswaarden wordt in en nabij het plangebied voldaan.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan het NIBM-criterium. Tevens liggen de heersende achtergrondconcentraties voor stikstofdioxide, fijnstof en zeer fijnstof ruimschoots onder de geldende grenswaarden. Het aspect luchtkwaliteit vorm daarom geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

LBP|SIGHT BV



J.J. (Jacob Jan) van Burg MSc