



TOELICHTING

TAM-omgevingsplan 'Hoofdstuk 22b - Kronenburg'



Inhoudsopgave

<u>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</u>	<u>3</u>
<u>1.1 Aanleiding</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Ligging en begrenzing plangebied</u>	<u>3</u>
<u>1.3 Toets aan het omgevingsplan</u>	<u>4</u>
<u>1.4 Procedure</u>	<u>5</u>
<u>1.5 Leeswijzer</u>	<u>6</u>
<u>HOOFDSTUK 2 PLANVORMING</u>	<u>7</u>
<u>2.1 Huidige situatie</u>	<u>7</u>
<u>2.2 Ambitie op hoofdlijnen</u>	<u>7</u>
<u>2.3 Visie, beleid en regels op locatie</u>	<u>7</u>
<u>2.4 Functionele ontwikkeling en programma</u>	<u>23</u>
<u>2.5 Ruimtelijke uitstraling en inpassing in omgeving</u>	<u>26</u>
<u>HOOFDSTUK 3 FYSIEKE LEEFOMGEVING</u>	<u>30</u>
<u>3.1 Bodemkwaliteit</u>	<u>30</u>
<u>3.2 Water en klimaatadaptatie</u>	<u>31</u>
<u>3.3 Natuur</u>	<u>33</u>
<u>3.4 Archeologie en cultureel erfgoed</u>	<u>35</u>
<u>3.5 Bedrijven en milieuzonering</u>	<u>37</u>
<u>3.6 Geluid</u>	<u>38</u>
<u>3.7 Trilling</u>	<u>49</u>
<u>3.8 Bezonning en schaduwwerking</u>	<u>50</u>
<u>3.9 Luchtkwaliteit</u>	<u>50</u>
<u>3.10 Omgevingsveiligheid</u>	<u>51</u>
<u>3.11 Mobiliteit en parkeren</u>	<u>57</u>
<u>3.12 Windklimaat</u>	<u>61</u>
<u>3.13 Kabels en leidingen</u>	<u>62</u>
<u>3.14 Duurzaam bouwen en energie</u>	<u>62</u>
<u>3.15 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r./mer)</u>	<u>64</u>
<u>HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE HAALBAARHEID</u>	<u>66</u>
<u>4.1 Financieel economische haalbaarheid</u>	<u>66</u>
<u>4.2 Kostenverhaal</u>	<u>66</u>
<u>4.3 Nadeelcompensatie</u>	<u>66</u>
<u>4.4 Handhaving</u>	<u>66</u>
<u>HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</u>	<u>68</u>
<u>5.1 Participatie</u>	<u>68</u>
<u>5.2 Bestuurlijk vooroverleg</u>	<u>68</u>
<u>5.3 Vaststellingsprocedure</u>	<u>68</u>
<u>HOOFDSTUK 6 TOELICHTING PLANREGELS</u>	<u>70</u>

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Kronenburg is het kantorengedrag naast studentencampus Uilenstede in Amstelveen. De gemeente streeft al langere tijd naar versterking van deze campus, door uitbreiding van studentenhuysvesting in het gebied, gecombineerd met voorzieningen. Een succesvolle transformatie van Kronenburg stuitte qua woningbouw tot op heden op de regelgeving van het Luchthavenindelingbesluit (LIB).

Medio 2021 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Uilenstede-Kronenburg' vastgesteld om de in de gebiedsvisie geformuleerde transformatieopgave juridisch-planologisch te faciliteren. Tegen dit besluit is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat beroep ingesteld, omdat ontwikkeling van het gebied met meer dan 25 woningen niet mogelijk is zonder een verklaring van geen bezwaar. Bij uitspraak van 18 mei 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingsplan onder verwijzing naar het LIB vernietigd, voor zover dat betrekking had op de studentenwoningen en de extended stay kamers.

In 2023 is in samenspraak met de gemeente door de ministers BZK en I&W afgesproken om in te zetten op een gebiedsontwikkeling die de leefomgevingskwaliteit van het gebied verbetert. Met dit TAM-omgevingsplan wordt de voorgestane gebiedsontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Op 2 oktober 2025 is door de initiatiefnemer van een gedeelte van het plan een aanvraag om de afgifte van een omgevingsvergunning voor het bouwen van twee gebouwen ingediend (Z2025-00008239). De besluiten over het TAM-omgevingsplan en de omgevingsvergunning worden gecoördineerd behandeld (zie paragraaf 1.4). Het concept van het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning is opgenomen als bijlage 1.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

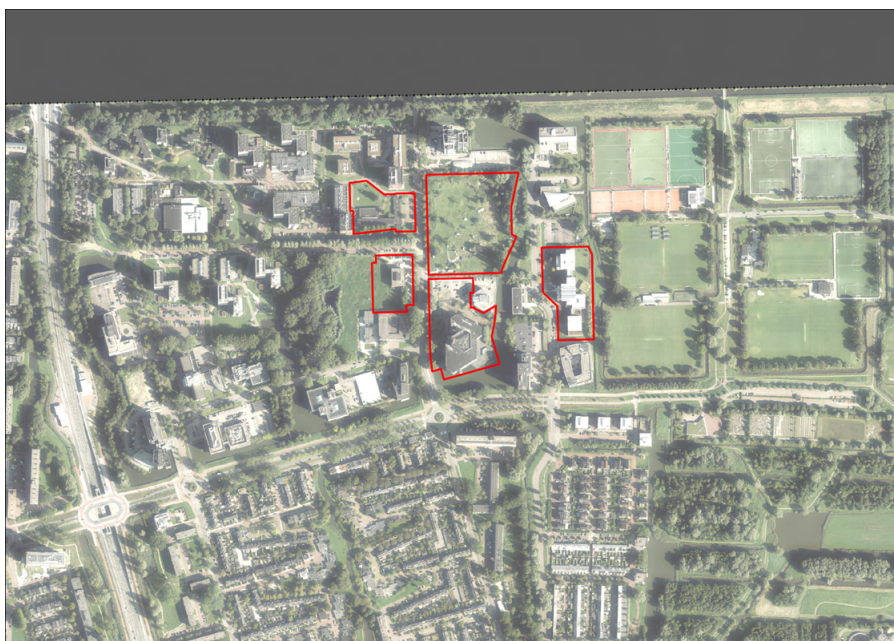
Kronenburg ligt in het noordoosten van Amstelveen. In onderstaande afbeelding is de planverbeelding van het bestemmingsplan 'Uilenstede - Kronenburg' weergegeven, zoals dat nu geldt na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De zogenaamde witte vlekken zijn de delen van het bestemmingsplan die door de Afdeling zijn vernietigd. Deze vlekken vormen het plangebied van dit TAM-omgevingsplan met ruim 6 hectare.



Figuur 1: Planverbeelding van het geldende bestemmingsplan 'Uilenstede - Kronenburg'



Figuur 2: Ligging plangebied in Amstelveen



Figuur 3: Globale begrenzing plangebied

1.3 Toets aan het omgevingsplan

Ter plaatse van het plangebied gelden momenteel, als onderdeel van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, de volgende bestemmingsplannen:

- 'Amstelveen Noord-Oost', vastgesteld op 29 mei 2013;
- 'Paraplubestemmingsplan Herziening Begripsbepaling Peil', vastgesteld op 1 oktober 2014;
- 'Paraplubestemmingsplan Schipholparkeren en Parkeernormen', vastgesteld op 22 maart 2017;
- 'Paraplubestemmingsplan wonen', vastgesteld op 12 juni 2019;
- 'Paraplubestemmingsplan Datacenter Amstelveen', vastgesteld op 18 oktober 2023;
- 'Paraplubestemmingsplan Flitsbezorgdiensten Amstelveen', vastgesteld op 13 maart 2024;

- 'Paraplubestemmingsplan Archeologie en Cultuurhistorie 2024', vastgesteld op 24 april 2024.

Dit TAM-omgevingsplan vervangt deze plannen binnen het onderhavige plangebied.

Het desbetreffende deel van de planverbeelding van het, aan het bestemmingsplan 'Uilenstede – Kronenburg' voorafgaande, bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost' wordt hieronder weergegeven.



Figuur 4: Uitsnede planverbeelding bestemmingsplan 'Amstelveen Noord-Oost'

Voor het plangebied van dit TAM-omgevingsplan geldt overwegend de bestemming 'Kantoor'. Daarnaast gelden de bestemmingen 'Wonen-Woonzorg', 'Gemengd-1' en 'Groen'. De voorziene studentenwoningen, short-stay units en voorzieningen kunnen op basis van deze bestemmingen niet worden gerealiseerd.

De hiervoor genoemde paraplubestemmingsplannen regelen gemeentebreed een aantal onderwerpen. In dit TAM-omgevingsplan wordt daar inhoudelijk bij aangesloten.

1.4 Procedure

Het TAM-omgevingsplan

Vanwege het feit dat het onderhavige project niet past binnen de regels van het vigerende omgevingsplan (en omdat er geen afwijkingsprocedure wordt gevoerd), is het opstellen van een nieuw TAM-omgevingsplan noodzakelijk. Dit betreft het onderhavige TAM-omgevingsplan 'Hoofdstuk 22b - Kronenburg'. De planprocedure ziet er als volgt uit. Het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt op basis van artikel 16.30 Omgevingswet (Ow) en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegd. De kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp-TAM-omgevingsplan wordt gedaan via digitale weg in het Gemeenteblad en op de gemeentelijke website. Het ontwerp TAM-omgevingsplan wordt zes weken ter inzage gelegd en binnen deze termijn kan een ieder zienswijzen bij de gemeente indienen. De ingediende zienswijzen worden meegenomen bij de besluitvorming over het vast te stellen TAM-omgevingsplan. Na de vaststelling van het TAM-omgevingsplan door de gemeenteraad ligt het vastgestelde TAM-omgevingsplan zes weken ter inzage en kunnen belanghebbende een beroepschrift bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen. Tevens kan een verzoek om een voorlopige voorziening bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden ingediend.

Verklaring van geen bezwaar (vvgb) ex artikel 8.9 van de Wet luchtvaart

Vanwege de ligging van het plangebied binnen zone 4 van het Luchthavenindelingbesluit (LIB), mogen op grond van artikel 2.2.1c van het LIB per bouwplan maximaal 25 woningen daaraan worden toegevoegd. Voor het toevoegen van meer woningen is een vvgb op grond van de Wet luchtvaart vereist.

Op 23 juli 2025 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport, namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de benodigde vvgb voor de bouw van 438 studentenwoningen verleend. Dit besluit wordt samen met het besluit over het TAM-omgevingsplan aangemerkt als één besluit. Een afschrift van de verleende vvgb is opgenomen als bijlage 2 in deze toelichting.

Coördinatieregeling van afdeling 3.5 Algemene wet bestuursrecht

Om de ontwikkeling van het plangebied te kunnen realiseren dient het Omgevingsplan te worden gewijzigd. Nu tevens een aanvraag om de afgifte van een omgevingsvergunning is ingediend voor een deel van het plangebied (twee gebouwen in cluster C), worden beide besluiten gecoördineerd voorbereid. Het gebruikmaken van de coördinatieregeling heeft een aantal voordelen. De procedure van het TAM-omgevingsplan is leidend, waarbij de ontwerpbesluiten gezamenlijk ter inzage worden gelegd. Daardoor kunnen in één keer op de gecoördineerde besluiten zienswijzen naar voren worden gebracht. Op grond van artikel 16.14a van de Omgevingswet geldt het gewijzigde omgevingsplan als beoordelingskader voor de omgevingsvergunning voor de binnenplanse omgevingsplanactiviteit. Daardoor kan het besluit over de omgevingsvergunning worden genomen, kort nadat de gemeenteraad het TAM-omgevingsplan heeft vastgesteld. Nadat de besluiten tot vaststelling van het TAM-omgevingsplan en de verlening van de omgevingsvergunning zijn genomen, is beroep mogelijk bij één instantie (anders meerdere instanties), namelijk de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling bestuursrechtspraak behandelt de besluiten als één besluit en dient binnen zes maanden na ontvangst van het verweerschrift een besluit te nemen. Hierdoor kan aanzienlijke tijdswinst worden behaald. Tevens biedt toepassing van de coördinatieregeling de mogelijkheid om duidelijk inzicht te verschaffen in de nieuwe gewenste situatie, omdat de wijziging van het Omgevingsplan en de omgevingsvergunning in samenhang kunnen worden gezien. Op 13 mei 2025 hebben burgemeester en wethouders besloten de coördinatieregeling toe te passen. De gemeenteraad heeft dat gedaan op 11 juni 2025, waarbij hij tevens heeft ingestemd met het aanwijzen van burgemeester en wethouders als coördinerend bestuursorgaan.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de planvorming besproken. Hierin wordt de huidige ruimtelijk- functionele situatie, de ambitie op hoofdlijnen en de aspecten uit relevante visies, beleid en regels op het plan beschreven. Aanvullend is in hoofdstuk 2 ook de gedetailleerde planomschrijving inclusief de ruimtelijke uitstraling en inpassing in de omgeving opgenomen. In hoofdstuk 3 wordt inzicht gegeven in diverse planologische aspecten die relevant zijn voor de fysieke leefomgeving. De financiële- en maatschappelijke haalbaarheid komen vervolgens in hoofdstuk 4 en 5 aan de orde. In het laatste hoofdstuk worden de planregels nader toegelicht.

HOOFDSTUK 2 PLANVORMING

2.1 Huidige situatie

Kronenburg is gelegen naast Uilenstede in het noordoosten van Amstelveen en is met circa 25 hectare de grootste kantorenlocatie in de gemeente Amstelveen en één van de grootste in de Metropoolregio Amsterdam. De eerste kantoren verzezen er in de jaren zeventig en Kronenburg is aanvankelijk geruime tijd een bloeiend kantorengedied. Toen de financiële en vastgoedcrisis in 2009 begon, is het gebied echter in verval geraakt. Een gebiedsgerichte aanpak van de leegstand door een kantorenloods heeft het tij niet kunnen keren: veel kantoren staan al lange tijd leeg. Het gebied wordt daardoor steeds minder aantrekkelijk als werkomgeving. Naast kantorenleegstand, bevinden zich in het gebied braakliggende percelen. De voorheen bestaande bebouwing is met het oog op de gewenste transformatie van het gebied gesaneerd.

Deze omstandigheden zetten de ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, leefbaarheid en veiligheid van het gebied sterk onder druk met een uitstraling naar de naastliggende gebieden, waaronder studentencampus Uilenstede.

2.2 Ambitie op hoofdlijnen

Amstelveen streeft al langere tijd naar versterking van de campus Uilenstede, door uitbreiding van studentenhuysvesting in het gebied, gecombineerd met voorzieningen. Zonder ook een woonfunctie toe te voegen bestaat te weinig draagvlak voor functies en voorzieningen die de levendigheid in Kronenburg kunnen terugbrengen. Dit draagvlak is nodig om tot een gemengd stedelijk milieu te komen. In een dergelijk milieu wordt de resterende bedrijfs- en kantoorruimte weer aantrekkelijker voor bedrijven, waardoor deze voor het gebied kunnen worden behouden en nieuwe bedrijven kunnen worden aangetrokken. Bovendien stijgen door afgenomen leegstand en toegenomen ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid de vastgoedprijzen en neemt als gevolg daarvan de investeringsbereidheid van vastgoedeigenaren in panden en buitenruimte toe.

De ambitie is om op Kronenburg-Uilenstede een toekomstbestendig, levendig en dynamisch woon-werkgebied te realiseren en kansen te creëren om uit te groeien tot een plek waar studenten, bedrijven, ondernemers, onderwijsgeveenden en onderzoekers elkaar eenvoudig kunnen ontmoeten en waar nieuwe ideeën en (kennis)initiatieven tot stand komen. Door Kronenburg in samenhang met Uilenstede als onderdeel van de gebiedsontwikkeling op de Zuidas tot gemengd stedelijk milieu te transformeren, kan hier in het perspectief van "Nederland kennis- en innovatieland" – een veelzijdige en dynamische campus worden gecreëerd. Zo ontstaat aansluitend op het internationale zakencentrum van de Zuidas en het internationale economische klimaat en expatmilieu van Amstelveen een hoogwaardig economisch gebied, waarin innovatie wordt gestimuleerd. Daarbij kan op Kronenburg een fysieke locatie worden gevonden om het tekort aan studentenhuysvesting in de regio op hoogwaardige wijze, aansluitend op bestaande en nieuwe faciliteiten, in te lopen. Daarnaast kan Kronenburg juist door middel van de toevoeging van studentenhuysvesting (als kritieke massa) ook een locatie worden om de economische groei, kennis en innovatie en banen van de toekomst te faciliteren en draagt het op unieke wijze bij aan de verwezenlijking van de internationale ambities van de metropoolregio.

2.3 Visie, beleid en regels op locatie

2.3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor de ontwikkeling beschreven en wordt de ontwikkeling hieraan getoetst. Achtereenvolgens komt het relevante Rijks-, provinciale, regionale en gemeentelijk beleid aan bod. Het beleid en de wetgeving op milieugebied wordt behandeld in hoofdstuk 3.

2.3.2 Beleid en regelgeving van het Rijk

Hieronder volgt het beleid en de regelgeving van het Rijk, waar indien relevant voor het plangebied met dit rijksbeleid en deze regelgeving rekening wordt gehouden in dit TAM-omgevingsplan.

2.3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Per 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. Hierin wordt door het Rijk een langetermijnvisie gegeven op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De Nationale Omgevingsvisie richt zich op vier prioriteiten, die onderling veel met elkaar hebben te maken. Voor iedere prioriteit geeft de NOVI richting aan hoe de fysieke leefomgeving in te richten. De vier prioriteiten zijn:

1. Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De vier prioriteiten zijn vertaald naar een Uitvoeringsagenda, die concrete invulling geeft aan de richtingen, zowel vanuit de rol van het Rijk als in samenwerkingsverband. Het Rijk kiest hierbij voor de inzet van algemene rijksregels, bestaande financiële middelen en kennisontwikkeling. Het rijk zal in samenspraak met medeoverheden en maatschappelijke partijen bestuurlijke afspraken maken. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

In samenhang met de NOVI is het Nationaal Milieubeleidskader uitgebracht. Hierin worden nadere uitgangspunten en basisprincipes geformuleerd, die specifiek betrekking hebben op het milieubeleid.

De onderdelen binnen de NOVI worden nader uitgewerkt in bijvoorbeeld het Programma Energiehoofdstructuur of het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Daarnaast wordt de NOVI gebiedsgericht uitgewerkt in de Omgevingsagenda's, Gebiedsagenda's Grote Wateren en NOVI-gebieden. De rol van het Rijk is hierin het faciliteren van medeoverheden om invulling te geven aan hun verantwoordelijkheden, wat aansluit bij het principe: 'decentraal, tenzij'. Er worden samenwerkingsafspraken gemaakt over de afwegingsprincipes en voorkeursvolgordes uit de NOVI. Om beleidskeuzes te helpen maken zijn er drie afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Woondeal MRA

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) moet zich inspannen voor de bouw van 100.000 woningen in de periode 2018-2025, en voor voldoende plancapaciteit voor de bouwproductie van 230.000 woningen tot 2040 (prognose 2017). Deze woningen moeten structureel voldoende betaalbaar blijven. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft deze afspraken met de MRA op 5 juli 2019 ondertekend in een Woondeal. Het Rijk en de MRA spannen zich in om voldoende woningproductie te realiseren om te voldoen aan de groeiende woningbehoefte en de tekorten in alle segmenten terug te dringen.

Relevantie plangebied

Dit TAM-omgevingsplan voldoet aan de uitgangspunten van de NOVI. Hoewel het onderhavige plan niet specifiek betrekking heeft op de nationale belangen, draagt het plan bij aan de belangen om te komen tot de verbetering van de leefbaarheid van de omgeving door onder meer woningbouw. Met dit plan wordt een toekomstbestendige ontwikkeling van het plangebied en haar omgeving vorm gegeven.

2.3.2.2 Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB)

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

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

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

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

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

Op 1 januari 2018 is het LIB gewijzigd in werking getreden. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd en mogen bestaande geluidgevoelige gebouwen vervangen worden door een nieuw geluidgevoelig gebouw. In het landelijk gebied is een verbod verankerd in het LIB op nieuwe woningbouwlocaties.

Relevantie plangebied

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogten van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, en artikel 2.2.2.a van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 en 4a bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De hoogten zijn gerelateerd aan het N.A.P. In het kader van het LIB geldt hier een toets bouwhoogte oplopend van 55 tot 60 meter. Voor de toetshoogtes radar geldt een hoogte van 44 oplopend tot 46 meter. Omdat het plangebied is gelegen onder N.A.P. blijft het voorliggende initiatief met een maximum bouwhoogte van 48,5 meter gerekend vanaf peil onder deze toetshoogten.

Het plangebied ligt eveneens binnen de zone waar geen nieuwe vogelaantrekkende functies (zoals viskwekerijen) zijn toegestaan. Dit TAM-omgevingsplan maakt dergelijke functies niet mogelijk.

Voor het plangebied gelden tevens beperkingen ten aanzien van geluidgevoelige objecten. Het plangebied ligt binnen de zones 4 en 5 van het LIB.

Vanwege de ligging in zone 4 LIB heeft de nieuwbouw van 438 studentenwoningen in het plangebied een relevante geluidbelasting vanwege luchthaven Schiphol. In paragraaf 3.6 wordt hier nader op ingegaan.

Het plangebied is eveneens gelegen in het afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid (zone 5). In dit gebied bestaat een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 van het LIB dienen gemeenten te motiveren op welke wijze hiermee rekening is gehouden. In paragraaf 3.10 wordt hier nader op ingegaan.

2.3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Relevantie plangebied

In dit TAM-omgevingsplan vindt een nieuwe stedelijke ontwikkeling plaats binnen bestaand stedelijk gebied. De revitalisering van het plangebied is van substantiële omvang. Dit betekent dat, op grond van artikel 5.129g, lid 2, onder a. van het Bkl, de behoefte van deze ontwikkeling moet worden onderbouwd.

Sweco heeft onderzoek gedaan naar de behoefte aan de nieuwe stedelijke functies die in het programma van dit TAM-omgevingsplan zijn opgenomen. Het rapport 'Behoeftenonderzoek stedelijke functies Amstelveen Kronenburg', projectnummer 51030767, d.d. 17 juli 2025, is als bijlage 3 opgenomen in deze toelichting.

Onderzoek is gedaan naar de behoefte aan studentenhuisvesting, short stay en overige kleinschalige voorzieningen, zoals horeca, detailhandel en sport. Per functie is een regioafbakening gemaakt en is gekeken naar de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte.

Zoals uit de tabel in het onderstaande figuur 5 blijkt, voorzien alle beoogde nieuwe stedelijke functies in dit TAM-omgevingsplan in een behoefte, kwantitatief en kwalitatief, en dragen bij aan evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Ze kunnen de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking doorstaan.

Hoofdfunctie Beoogd programma	Behoeftte gehele onderzoeksgebied* 2035	Toewijzingen Amstelveen Kronenburg
Studentenhuisvesting 438 eenheden	11.649 – 15.349 eenheden	Zeer grote behoefte aan studentenhuisvesting, het aanbod van 438 eenheden in Amstelveen Kronenburg draagt bij aan de invulling van deze behoefte.
Short stay 3.642 eenheden	144.300 eenheden	Zeer grote behoefte aan short stay-units in de regio, die verder zal toenemen. Amstelveen Kronenburg is een aantrekkelijke locatie voor de short stay-doelgroep (studenten, tijdelijke en permanente werknemers, nationaal en internationaal), mede door de goede bereikbaarheid, waar voorzien kan worden in een deel van de behoefte.
Voorzieningen - Horeca Horeca en retail: 1.046 m ²	5.327 – 9.209 m ² bvo	De bovengemiddelde horecabehoeftte van specifieke doelgroepen zorgt voor de vraag naar grofweg minimaal 5.300 en maximaal 9.200 m ² bvo, die voor de gemeente Amstelveen te verdelen is.
Voorzieningen – Detailhandel Supermarkt 750 m ² Horeca en retail: 1.046 m ²	3.640 m ² wvo	Detailhandel in Amstelveen Kronenburg dient enkel ondersteunend en niet concurrerend voor andere winkelgebieden te zijn en is primair gericht op de doelgroepen verblijvend in het gebied. Deze doelgroepen genereren tezamen vraag naar 905 m ² wvo dagelijkse en 1.115 m ² wvo niet-dagelijkse detailhandel.
Voorzieningen - Sport Swimgym: 1.230 m ² bvo Fitness-gym: 1.000 m ² bvo	2.360 m ² bvo (sport) 2.000 m ² bvo (zwembad)	Kwalitatieve behoefte Kronenburg voor 4 sportvoorzieningen (fitness/ kleinschalige sportvoorzieningen) en 2.000 m ² banenzwembad. Ook behoefte aan multifunctioneel en flexibel ingerichte sporthal/ruimte voor multifunctioneel gebruik (allerhande sport met aanvullende functies) of sportvoorzieningen in de openbare ruimte.
Voorzieningen – Medisch 500 m ²	55 fte	Circa 3 tot 7 fte, 375 tot 825 m ² . Een gezondheidscentrum van 500 m ² met eerstelijnszorg is kwantitatief verantwoord en kwalitatief wenselijk (gegeven het campusmilieu en de doelgroep studenten en verblijvers). De finale invulling geschiedt in overleg met zorgverleners op Kronenburg-Uilenstede en directe omgeving.
Voorzieningen – (commerciële) Diensten 1.085 m ² overig	800 tot 2.500 m ² bvo	Behoeftte aan 1 tot 16 voorzieningen in Kronenburg-Uilenstede, uitgaande van een gemiddeld metrage van 50 tot 100 m ² wvo komt dit neer op een behoefte voor dienstverlenende voorzieningen van 50 tot 1.600 m ² wvo (800 tot 2.500 m ² bvo).
Overige maatschappelijke voorzieningen	N.T.B.	Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening 1.000 – 2.000 m ² .

*Het gehele onderzoeksgebiedsgebied bestaat uit de gemeente Amstelveen en de Amsterdamse wijk Buitenveldert. Het potentieel in het onderzoeksgebied zal tot 2035 toenemen met 19,3% tot 146.192 inwoners.

Figuur 5 : Samenvattende tabel behoefte-onderzoek

2.3.3 Beleid en regelgeving van de provincie en regio

Hieronder volgt het beleid en de regelgeving van de provincie Noord-Holland, waar indien relevant voor het plangebied met dit provinciaal beleid en deze regelgeving rekening wordt gehouden in dit TAM-omgevingsplan. De door de provincie voorgestane regionale beschouwing komt daarbij aan de orde.

2.3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

Op 19 november 2018 is de "Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid" door Provinciale Staten van Noord-Holland vastgesteld. In deze visie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens aangegeven hoe zij deze visie denkt te zullen realiseren.

Het uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat Noord-Holland een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau heeft. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

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

De ambities ten aanzien van de leefomgeving luiden als volgt. Een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland. In het kader van gezondheid en veiligheid, het behouden

en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Het vergroten van de biodiversiteit van Noord-Holland.

Voor het gebruik van de leefomgeving gelden de volgende ambities. Een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor, daardoor is er ruimte voor ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten. Verder wil de provincie vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter afstemmen (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij moet woningbouw, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends, vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland. Duurzaamheid van de totale woningvoorraad is het uitgangspunt. De derde ambitie binnen deze categorie is het effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen van inwoners, bedrijven en producten van Noord-Holland, waarbij negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk worden meegewogen. Als laatste geldt het behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie. Voor energietransitie is de overkoepelende ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd op hernieuwbare energie. Daarom is er ruimte voor de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Dit alles rekening houdende met de ambities voor verstedelijking en landschap.

Relevantie plangebied

De relevante onderdelen van de Omgevingsvisie NH2050 voor het onderhavige plan, en de aansluiting van het plan op de Omgevingsvisie, komt in feite aan bod in de navolgende paragraaf over de Omgevingsverordening NH2022.

2.3.3.2 Omgevingsverordening NH 2022 en instructieregels van de provincie

De doorwerking van de beleidsdoelen van de provincies is verzekerd via de instructieregels in de omgevingsverordening. Vanaf 1 januari 2024 geldt de Omgevingsverordening NH2022 van de Provincie Noord-Holland. In de Omgevingsverordening NH2022 zijn alle regels op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water opgenomen. De Omgevingsverordening NH2022 is op 1 juli 2025 gewijzigd in werking getreden.

In de Omgevingsverordening NH2022 staan instructieregels opgenomen. Met deze instructieregels geeft de provincie een opdracht aan gemeenten over onderwerpen die zij moeten opnemen in het omgevingsplan of waarmee zij rekening mee moeten houden bij het opstellen van het omgevingsplan of bij een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De instructieregels voor omgevingsplannen zijn opgenomen in Afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening. De instructieregels gaan over de volgende thema's:

- Stedelijke functies.
- Duurzame energie en energie-infrastructuur.
- Land- en tuinbouw.
- Beschermd landelijk gebied.
- Ruimtelijke inpassing in landelijk gebied.
- Cultureel erfgoed.
- Klimaatadaptatie.
- Provinciale wegen.
- Regionale luchthavens.
- Regionale waterkeringen.

In de omgevingsverordening zijn voor deze thema's werkingsgebieden opgenomen. Per thema en/of werkingsgebied staat beschreven welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. De werkingsgebieden en regels worden regelmatig aangepast.

Relevantie plangebied

Artikel 6.13 (Regionale afspraken nieuwe stedelijke functies)

In dit artikel van de provinciale Omgevingsverordening is bepaald, dat een omgevingsplan uitsluitend kan voorzien in nieuwe stedelijke functies als de ontwikkeling

in overeenstemming is met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken. Onder stedelijke functies wordt verstaan: functies die verband houden met wonen, bedrijven, voorzieningen, stedelijk water en stedelijk groen. Zoals is gebleken uit paragraaf 2.3.2.3 (Ladder voor duurzame verstedelijking), is de onderhavige ontwikkeling te zien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, die voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

In de provinciale woningbouwmonitor plancapaciteit is het plangebied opgenomen als woningbouwlocatie met maximaal 438 woningen. De locatie is bovendien door de Metropoolregio Amsterdam (MRA) opgenomen op de lijst van kansrijke locaties om te komen tot de beoogde versnelling van de woningbouwproductie in verband met de aanzienlijke opgave in de metropoolregio.

Daarnaast is Kronenburg door de MRA aangemerkt als 1 van de 9 sleutelgebieden met metropolitane impact, omdat de (boven)regionale opgaven samen komen in deze voorgestane gebiedsontwikkeling. Samenwerking tussen regio en Rijk is nodig is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking. Op 7 juli 2025 heeft het MRA een advies uitgebracht aan burgemeester en wethouders van Amstelveen. Hierin wordt gesteld dat het plan een meerwaarde is voor de gebiedsontwikkeling; het is passend in de markt en in de regio.

Artikel 6.34 (Woningen binnen de LIB 5 zone Schiphol)

In dit artikel is bepaald dat binnen het werkingsgebied LIB 5 zone Schiphol alleen nieuwe woningen worden toegestaan als in de motivering van het omgevingsplan rekenschap wordt gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en de redenen worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen toe te staan.

Het plangebied ligt binnen dit werkingsgebied. Voor de wijze waarop rekenschap wordt gegeven wordt verwezen naar paragrafen 3.6 en 3.10.

Artikel 6.75 (Klimaatadaptatie)

In dit artikel is bepaald dat een omgevingsplan bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling een risicoanalyse bevat van de aanwezige en de te verwachten klimaatrisico's binnen het plangebied. Hierbij komen volgende onderwerpen aan bod: wateroverlast, overstroming, hitte, droogte (watertekort en verzilting), natuurinclusiviteit en biodiversiteit en ecologische en chemische waterkwaliteit. In paragraaf 3.2 wordt hierop nader ingegaan.

2.3.4 Beleid en regelgeving van het waterschap

In Nederland dragen onder meer de waterschappen zorg voor watersystemen. Deze zorg omvat het beheer van bepaalde watersystemen waaronder de oppervlaktewateren/-waterlichamen en grondwaterlichamen, en bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende (waterstaatkundige) kunstwerken. Het waterschap draagt zorg voor:

- het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste;
- het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- het vervullen van de maatschappelijke functies door watersystemen;
- het zuiveren van stedelijk afvalwater, tenzij een gemeente dit overneemt.

De waterschappen maken elke zes jaar een waterbeheerplan, tegelijkertijd met (en afgestemd op) het Nationale Waterplan van het Rijk en de provinciale waterplannen.

Per 1 januari 2024 zijn de waterschappen verplicht een waterschapsverordening te hebben. Deze verordening bevat alle regels over de fysieke leefomgeving die het waterschap binnen haar beheergebied stelt. De waterschapsverordening is daarmee een juridisch instrument om het watersysteem te beschermen tegen activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de goede staat en werking van het watersysteem. De regels in de waterschapsverordening hebben onder meer betrekking op:

- Lozingsactiviteiten op een oppervlaktewaterlichaam;

- Lozingsactiviteiten op een zuiveringstechnisch werk (rioolwaterzuiveringsinstallatie);
- Activiteiten in of nabij het oppervlaktewater;
- Activiteiten in, op of nabij waterkeringen;
- Het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

Het grondgebied van Amstelveen ligt in het beheergebied van twee waterschappen: het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en het Hoogheemraadschap van Rijnland. De scheidslijn tussen de beide beheergebieden loopt langs de oostrand van het Amsterdamse Bos, de zuidelijke poeloever en de Legmeerdijk.

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Bij een ruimtelijk plan moet de gemeente rekening houden met het waterbelang. In de weging van het waterbelang (watertoets) wordt, waar nodig, het waterschap aangehaakt.

Relevantie plangebied

In paragraaf 3.2 (Water en klimaatadaptatie) wordt dit onderwerp nader beschouwd.

2.3.5 Beleid van de gemeente

Hieronder volgt het beleid van de gemeente dat relevant is voor de totstandkoming van dit TAM-omgevingsplan.

2.3.5.1 Omgevingsvisie Amstelveen 2040 'Amstelveen bloeit'

De Omgevingswet verplicht gemeenten uiterlijk per 1 januari 2027 voor het hele grondgebied één omgevingsvisie vast te stellen. De omgevingsvisie is zelfbindend. Dit betekent dat de gemeente zich in beginsel moet houden aan de inhoud ervan.

Op 27 november 2024 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amstelveen 2040 'Amstelveen bloeit' vastgesteld.

Aan de fysieke leefomgeving van Amstelveen liggen vier kernwaarden ten grondslag: groen, vitaal, divers en compleet. De leefbaarheid van Amstelveen is gebouwd op die vier kernwaarden. De kernopgave voor de ontwikkeling van Amstelveen is in de Omgevingsvisie als volgt geformuleerd: 'het borgen van de leefbaarheid van Amstelveen door compact te bouwen en de schaarse ruimte optimaal te benutten'. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven welke aspecten van de fysieke leefomgeving versterking behoeven en hoe de gemeente daaraan wil werken.

De Omgevingsvisie schetst keuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling op gebiedsniveau voor de komende vier tot zes jaren. Daarnaast bevat de Omgevingsvisie een afwegingskader voor ontwikkeling van de fysieke leefomgeving tot 2040. De gemeente Amstelveen gebruikt het afwegingskader om te toetsen of ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan de vijf ruimtelijke opdrachten. De vijf ruimtelijke opdrachten zijn: een gezond, duurzaam, groen, bereikbaar en compact Amstelveen. Elke ruimtelijke ontwikkeling in Amstelveen tot aan 2040 moet bijdragen aan minimaal één van deze vijf ruimtelijke opdrachten. De ambitie bij elke ruimtelijke ontwikkeling is dat deze ook bijdraagt aan andere ruimtelijke opdrachten. In elk geval mag een ontwikkeling niet ingaan tegen een ruimtelijke opdracht.

Amstelveen heeft in de periode tot 2040 belangrijke opgaven voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Die opgaven liggen op het terrein van wonen, gezonde leefomgeving, maatschappelijke voorzieningen, vestigingsklimaat, bereikbaarheid, klimaatadaptatie, hergebruik van grondstoffen, wateropgave (waterzekerheid en een robuust watersysteem) en energietransitie. Al deze opgaven wil de gemeente Amstelveen in balans met elkaar aanpakken.

De Omgevingsvisie 'Amstelveen bloeit' geeft met een doorkijk tot 2040 het afwegingskader waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen dienen te passen. De Omgevingsvisie vervangt onder meer de Structuurvisie Amstelveen 2025+.

Kernwaarden en ruimtelijke opdrachten

Zoals gezegd, zijn in de Omgevingsvisie vijf ruimtelijke opdrachten geformuleerd die in hun onderlinge samenhang bijdragen aan het behoud en de kernwaarden van de gemeente. De kernwaarden zijn de kwaliteiten van de stad die de leefbaarheid bepalen. De kernwaarden zijn het antwoord op de vraag wat voor een stad Amstelveen in 2040 wil zijn. De ruimtelijke opdrachten vormen samen het kader voor de beoordeling van ruimtelijke initiatieven en ontwikkelingen. Het betreft de volgende opdrachten:

- Gezond Amstelveen: in deze ruimtelijke opdracht geeft de gemeente prioriteit aan aanpassingen van de fysieke leefomgeving die de gezondheid bevorderen en aan uitbreiding van zorgvoorzieningen;
- Duurzaam Amstelveen: in deze ruimtelijke opdracht ligt het accent op samenwerking aan stedelijke capaciteit voor de energiebehoefte, de circulaire economie en de klimaatadaptatie;
- Groen Amstelveen: in deze opdracht richt de gemeente zich op het versterken van de routes tussen de verschillende groengebieden en wordt ervoor gezorgd dat inwoners zo goed mogelijk gebruik maken van deze gebieden;
- Bereikbaar Amstelveen: deze ruimtelijke opdracht gaat over het tot stand brengen van een fijnmazig netwerk voor wandelen en fietsen en stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit. Om de stad bereikbaar te houden, worden grootschalige ontwikkelingen alleen gesitueerd op locaties met goede bestaande (ov-)bereikbaarheid;
- Compact Amstelveen: deze ruimtelijke opdracht betreft het behouden van de stedelijke structuur en het verrijken daarvan op aangewezen plekken met multifunctionele toepassingen. Dit houdt in dat in beginsel alleen in bestaand stedelijk gebied wordt gebouwd.

De ruimtelijke opdrachten zijn de leidraad voor de gemeente bij de beoordeling van initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Een ontwikkeling moet minimaal bijdragen aan één ruimtelijke opdracht en mag niet in strijd zijn met de andere ruimtelijke opdrachten. Naast het inhoudelijke afwegingskader hanteert de gemeente volgens de omgevingsvisie drie basisregels waaraan een ontwikkeling moet voldaan. Een ruimtelijke ontwikkeling moet op maat zijn (goed aansluiten bij de omgeving), is wendbaar (kan meebewegen met veranderende behoefte van de inwoners) en gebeurt in samenwerking met inwoners en lokale en regionale partners.

Ontwikkelgebieden

Naast de formulering van de ruimtelijke opdrachten geeft de omgevingsvisie ook de locaties aan waar ruimte is voor de verdere ontwikkeling van de gemeente. Daarbij maakt de Omgevingsvisie onderscheid tussen bestaande ontwikkelgebieden en gebieden waar ontwikkelingen mogelijk zijn, maar waarvoor er nog geen concrete plannen bestaan.

De bestaande ontwikkelgebieden zijn:

- Stadshart
- Zone A9 West
- Zone A9 Oost
- De Scheg
- Nieuw Legmeer
- Bedrijventerrein Amstelveen Zuid
- Bovenkerkerwegzone
- Kronenburg-Uilenstede

Als potentiële ontwikkelgebieden noemt de Omgevingsvisie:

- Beneluxbaan
- Bedrijventerrein Bovenkerk
- Noorder Legmeerpolder
- Nes aan de Amstel
- Buitengebieden: Bovenkerkerpolder, Middelpolder, Amsterdamse Bos

- Galjoen
- Kostverlorenhof
- Wijkclusters

Relevantie plangebied

Met dit TAM-omgevingsplan wordt uitvoering gegeven aan de in de Omgevingsvisie genoemde ontwikkelopgave voor het gebied Kronenburg-Uilenstede.

2.3.5.2 Gebiedsvisie Kronenburg-Uilenstede (2019)

Op 8 mei 2019 is de Gebiedsvisie Kronenburg-Uilenstede door de gemeenteraad vastgesteld. In de visie wordt het toekomstperspectief voor Kronenburg-Uilenstede omschreven. De ambitie voor het gebied Kronenburg-Uilenstede is een levendige (internationale) campus voor kantoorpersoneel, studenten en bezoekers waar wonen, werken, studeren en ontspannen goed samengaan. Vernieuwende bedrijven en serieuze startups komen hier tot bloei. Voor de kantoren in het gebied is het groen erg belangrijk, net als de nabijheid van de OV-verbinding, de interactie met de studenten van Uilenstede, de sportmogelijkheden en de mogelijkheden om buiten werk nog wat te eten of drinken met collega's. Met de gunstige OV-verbinding zijn de Zuidas, VU en Amsterdam-centrum binnen handbereik. Dit maakt Kronenburg-Uilenstede ook de perfecte locatie voor de internationale bezoeker en de jonge kenniswerkers. De studenten die in Kronenburg-Uilenstede wonen houden van de groene omgeving, zijn serieus, gezellig en sporten graag. Kronenburg-Uilenstede biedt daarbij alle faciliteiten voor het dagelijks leven in een bedrijvige en groene omgeving. Kronenburg-Uilenstede moet een leefbaar en economisch vitaal gemengd gebied worden, waarbij de focus moet liggen op kwaliteit, functiemenging, rustige uitstraling en de groene omgeving. Voor Kronenburg-Uilenstede liggen de kansen in de groene en vertrouwde gezellige omgeving, waar de doelgroep zich thuis voelt. Groen en sportmogelijkheden maken het verschil. Zo onderscheidt Kronenburg-Uilenstede zich van de "hip and happening"-gebieden in Amsterdam en is het tevens complementair met een eigen identiteit.

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

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

Zó krachtig neergezet dat uiteindelijk ook andere doelgroepen en gebruikers (bedrijven) worden aangetrokken. Het ontwikkelprogramma en stedenbouwkundig raamwerk zijn opgesteld ten behoeve van de transformatiezone in Kronenburg-Uilenstede.

In het programma is voor verblijven het toevoegen van short stay een belangrijk onderdeel van de voorgestane functiemix.

Studentenaccommodaties

Het accommoderen van studenten is een belangrijk onderdeel van de functiemix en vormt een logische ontwikkeling gezien de nabijheid van de Vrije Universiteit, de goede verbinding met het openbaar vervoer en de reeds aanwezige studentenhuisvesting van Uilenstede. Het trekt ondersteunende maatschappelijke- en commerciële voorzieningen aan. Het gebied moet ook buiten kantoorijden levendig en leefbaar blijven en daar spelen studenten ook een belangrijke rol in. Voor studentenhuisvesting geldt het campuscontract: wonen zolang je er studeert. Dit voorkomt verandering van de doelgroep. Bovendien past deze tijdelijkheid binnen een door vliegtuiggeluid belast gebied. Het programma ging in eerste instantie uit van 2500 eenheden aan betaalbare studentenhuisvesting, binnen de gereguleerde sociale studentenhuur (sociale sector).

Medio 2021 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Uilenstede-Kronenburg' vastgesteld om de in de gebiedsvisie geformuleerde transformatieopgave

juridisch-planologisch te faciliteren. Tegen dit besluit is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat beroep ingesteld. Bij uitspraak van 18 mei 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingplan onder verwijzing naar het Luchthavenindelingbesluit (LIB) vernietigd, voor zover dat betrekking had op de studentenwoningen en de extended stay kamers. In 2023 is in samenspraak door de ministers BZK en IenW voorgesteld om de mogelijkheden binnen het LIB te bundelen, waardoor één ontwikkellocatie voor 438 woningen kan ontstaan.

Het belang van de realisatie van studentenhuisvesting is groot. Naast een voldoende hoge kwaliteit van het onderwijsaanbod moet de stad een aantrekkelijk woonklimaat kunnen bieden. Zonder voldoende huisvestingsmogelijkheden zullen jonge talenten voor andere centra kiezen en de metropoolregio de rug toe keren. En dat betekent een neerwaartse spiraal, waarbij de regio als broedplaats voor de ontwikkeling van kennis, innovatie, creativiteit en talent onder druk komt te staan. Voldoende aanbod van studentenhuisvesting is een voorwaarde voor de internationale concurrentiepositie van de kenniscentra en de economische, sociale en culturele verrijking van de stad. De economische innovatiekracht staat of valt bij de concentratie van opleiding en onderzoek van internationaal concurrerende kwaliteit op het hoogste niveau. Naast een versterking voor het gebied en een versterking voor het internationale kennis- en vestigingsklimaat van de MRA, is er ook daadwerkelijk sprake van een acute behoefte aan accommodaties voor studenten.

Aanvullende verblijfs- en logiesfuncties

Amsterdam en de regio zijn erg populair onder jonge werkenden vanwege werk en vanwege lifestyle. Zij hebben echter vaak moeite met het vinden van een betaalbare woning. Maar omdat deze doelgroepen ((jonge) kenniswerkers (academici), internationale studenten, en (post)master studenten) veelal op tijdelijke basis ergens verblijven, sluiten nieuwe verblijfsconcepten (waaronder short stay) goed aan bij hun woonwensen. Hiermee wordt ook aangesloten op de nota Accomodatiestrategie en toeristenbelasting zoals die door de gemeenteraad van Amstelveen is vastgesteld. Een aanvullend programma van dit soort verblijfsconcepten is van toegevoegde waarde voor Kronenburg-Uilenstede. De doelgroep die gebruik maakt van dit soort concepten zijn bovengemiddelde voorzieningengebruikers, juist omdat zij elkaar graag opzoeken en een hoger bestedingsniveau hebben. Dit onderdeel van het programma is daarom een aanvullende drager van het voorzieningenniveau. Het uitgangspunt is dat deze verblijfsconcepten toegestaan worden voor de specifieke doelgroepen die aansluiten bij de positionering van het gebied. De huisvesting van (post)masterstudenten, academici en (jonge) kenniswerkers is van toegevoegde waarde. Dit betreffen personen die zoeken naar meer service en kwaliteit en daarvoor ook betalen. Dit houdt in dat ze ook meer kunnen besteden aan commerciële en (cultureel)maatschappelijke voorzieningen in een hoger spectrum van de markt. Daardoor kan een gedifferentieerder voorzieningenaanbod ontstaan en in stand worden gehouden in het gebied, met meer dynamiek en levendigheid als resultaat. Het is het segment voorzieningen dat nog op Kronenburg ontbreekt, en tussen studentenvoorzieningen en voorzieningen voor de zakelijk markt zit.

Parkeren

Onder studenten en hotelgasten neemt de vraag naar parkeerplaatsen af. De in de Nota Parkeernormen 2016 opgenomen normen van 0,3 parkeerplaats per studentenkamer en 0,7 per hotelkamer worden als te hoog ervaren. In de gebiedsvisie is daarom voor éénpersoonstudentenkamers een norm vastgesteld van 0,04 parkeerplaats per studentenkamer. Voor nieuwe hotel- en short-stay ontwikkelingen (voor het parkeren aan te merken als 1 sterhotel buiten het centrum) is een norm van 0,2 parkeerplaats per hotelkamer vastgesteld.

Relevantie plangebied

Met het voorliggende plan wordt voor de locaties, waarvoor het bestemmingsplan 'Uilenstede-Kronenburg' niet geldt vanwege de uitspraak van de Raad van State,

voorzien in een juridisch-planologische regeling waarmee invulling wordt gegeven aan de realisatie van de gebiedsvisie. Voor een nadere beschouwing van de parkeernormen wordt verwezen naar de paragrafen 2.3.5.5 en 3.11 (Mobiliteit en parkeren).

2.3.5.3 Woonvisie 2023-2030

Op 18 oktober 2023 heeft de gemeenteraad de Amstelveense Woonvisie 2023-2030 vastgesteld. Amstelveen kent een grote woningbouwopgave. De druk is hoog in bijna alle segmenten. Er zijn lange wachtlijsten voor de sociale huur en er zijn te weinig woningen in het middensegment. De gemeente ziet een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en ziet jonge mensen die maar moeizaam een eerste woning kunnen huren of kopen. De Woonvisie zet in op de bouw van extra woningen die zo eerlijk mogelijk onder alle doelgroepen verdeeld worden.

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

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

Relevantie plangebied

De bouw van 438 studentenwoningen en short stay units levert een bijdrage aan de huisvesting van studenten, waardoor elders in de gemeente de druk op de woningmarkt wordt verlicht voor niet studerende Amstelveense jongeren en starters.

2.3.5.4 Mobiliteitsvisie Amstelveen (2020)

Op 12 februari 2020 is de Mobiliteitsvisie Amstelveen door de gemeenteraad vastgesteld. De gemeente Amstelveen kende rond het opstellen van Mobiliteitsvisie Amstelveen (2020) 90.000 inwoners en de verwachting was dat de grens van 100.000 inwoners de komende jaren gepasseerd zou worden en dat het daarbij niet zou eindigen. Door de toenemende inwoneraantallen komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Om dit in goede banen te leiden is de Mobiliteitsvisie Amstelveen opgesteld.

De mobiliteitsvisie van Amstelveen is uitgewerkt in vier hoofdlijnen:

1. Een regionaal samenhangend bereikbaarheidssysteem voor Amstelveen.
 - a. Een optimale regionale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten.
 - b. Afname doorgaand auto- en vrachtverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in Amstelveen.
2. Een lokaal, verkeersveilig bereikbaarheidssysteem in Amstelveen.
 - a. Een optimale lokale bereikbaarheid voor inwoners, werkenden en bezoekers waarbij, rekening houdend met de huidige capaciteit en geringe uitbreidingsruimte van het wegennetwerk, een sterke nadruk wordt gelegd op openbaar vervoer en actieve modaliteiten.
 - b. Verbeteren verkeersveiligheid Amstelveen.
3. Op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem.
 - a. Behalen van klimaatdoelen Klimaatakkoord en Beleidskader Mobiliteit.
 - b. Behalen doelen Green Deal ZES.

- c. Behalen Europese en landelijke normen leefkwaliteit (lucht, geluid).
- 4. Mobiliteit en ruimtelijke ordening gaan altijd samen.
 - a. Sterke koppeling ruimtelijke ordening en mobiliteit (zowel in beleid als in planvorming).
 - b. Behouden belangrijkste functies in gemeente zelf (nabijheid).
 - c. Belangrijkste functies in de gemeente moeten met openbaar vervoer en actieve modaliteiten bereikbaar zijn.

Relevantie plangebied

Het onderhavige plan voldoet aan de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie. In paragraaf 3.11 (Mobiliteit en parkeren) wordt hierop nader ingegaan.

2.3.5.5 Nota Parkeernormen Amstelveen (2021)

Voldoende parkeergelegenheid is een belangrijke voorwaarde voor elke ruimtelijke ontwikkeling. Om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd voor nieuwe ontwikkelingen zijn er parkeernormen bepaald, en is in de regels van bestemmingsplannen en het omgevingsplan verwezen naar de geldende 'Nota Parkeernormen Amstelveen'. Parkeernormen worden neergelegd in een beleidsregel (Nota Parkeren/Parkeernormen). In een planregel dient dan tot uitdrukking te worden/zijn gebracht dat bij de toets op het onderdeel parkeren, de beleidsregel betrokken moet worden. Dit kan een dynamische verwijzing zijn. Dat betekent dat in de planregel tot uitdrukking kan worden gebracht dat te allen tijde wordt getoetst aan de meest actuele versie van het beleid. Tussentijdse wijzigingen van het beleid zijn dus mogelijk. Hierdoor kan elk initiatief waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, getoetst worden aan de meest actuele parkeernormen.

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

- Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij ook rekening wordt gehouden met het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen.
- Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk blijkt, dan dient de initiatiefnemer van het (bouw)plan met een voorstel te komen hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden in de openbare ruimte. Het voorstel mag niet op stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren stuiten. De kosten voor de aanleg zijn voor de aanvrager.
- Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
- De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover deze van invloed zijn op het parkeren.
- Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen op basis hiervan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Relevantie plangebied

In beginsel zijn de aangepaste parkeernormen van de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 van toepassing. De in de gebiedsvisie vastgestelde normen voor éénpersoonssstudentenkamers en nieuwe hotel- en short-stay ontwikkelingen vormen hierop een uitzondering. De vastgestelde norm voor éénpersoonssstudentenkamers is overigens verwerkt in de Nota Parkeernormen. Het onderhavige plan voldoet aan de van toepassing zijnde normen. In paragraaf 3.11 (Mobiliteit en parkeren) wordt dit nader onderbouwd.

2.3.5.6 Groenvisie Amstelveen (2024)

Op 17 juli 2024 is de Groenvisie Amstelveen door de gemeenteraad vastgesteld. De Groenvisie vervangt het Groenstructuurplan Amstelveen 2008-2018 en borduurt verder daarop. De groenvisie beschrijft op hoofdlijnen hoe het gemeentebestuur het groen als kernkwaliteit van Amstelveen wil behouden en versterken.

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

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

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

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

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

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

Relevantie plangebied

Bij de ontwikkeling van Kronenburg-Uilenstede is het uitgangspunt dat de bestaande water- en groenstructuur in het gebied wordt versterkt. Zie voor de inrichting van het groen en water tevens paragraaf 2.5.

2.3.5.7 Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026

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

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

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

- a. Wateroverlast: inrichting voor verwerking van extreme buien en bestrijding van extreme grondwaterstanden.
- b. Hitte: beperking van de impact.
- c. Droogte: vergroten sponswerking.
- d. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbepierking overstroming.

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

a. Wateroverlast: inrichting voor extreme buien

Ambitie:

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

Nieuwbouw:

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

b. Hitte, beperken van de impact

Ambitie:

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

Nieuwbouw:

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

c. Droogte: vergroten sponswerking

Ambitie:

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

Nieuwbouw:

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

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

d. Waterveiligheid: regionaal samenwerken aan gevolgbepierking overstroming

Ambitie:

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

Nieuwbouw:

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

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

Relevantie plangebied

In paragraaf 3.2 (Water en klimaatadaptatie) wordt dit onderwerp nader beschouwd.

2.3.5.8 Accommodatiestrategie en toeristenbelasting 2019

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

Er wordt niet ingezet op maximale groei, wel op selectieve, duurzame groei. Nieuwe initiatieven worden onder voorwaarden toegestaan. Er is een kwantitatief plafond ingesteld van maximaal 500 kamers, in de komende 3 jaar (tot medio 2022, exclusief extended stay). Hierbij is het van belang om te constateren dat het begrip extended stay in de onderhavige beleidsnota hetzelfde is gedefinieerd als short stay in dit TAM-omgevingsplan (verblijf vanaf 7 nachten tot maximaal 6 maanden).

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

- Een verblijfsaccommodatie draagt bij aan de hoge 'quality of life' van Amstelveen, met haar grote en diverse aanbod van voorzieningen en prettige leefklimaat (rust en ruimte, maar ook stedelijk).
- Een verblijfsaccommodatie draagt bij aan de versterking van het Amstelveense vestigingsklimaat, met haar grote (internationale) zakelijke dienstverlening. Dit gaat om hotels gericht op zakelijke doelgroepen in het hogere segment.
- Amstelveen wil het gebruik van het toeristisch-recreatief aanbod in de stad door bezoekers van verblijfsaccommodaties stimuleren. De accommodatiestrategie past binnen de visie Toerisme en Recreatie.
- Initiatieven dragen bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente, zoals toekomst vaste panden, multifunctioneel ruimtegebruik en sterke (ov) bereikbaarheid.
- Leefbaarheid: een verblijfsaccommodatie past in het DNA van Amstelveen is goed ingebed in de structuur van de stad. Amstelveen wil dat zowel bewoners, bedrijven als bezoekers de stad als aantrekkelijk ervaren. Bezoekers zijn van waarde voor bewoners en bedrijven en veroorzaken zo min mogelijk overlast.
- Amstelveen geeft zelf sturing aan nieuwe verblijfsaccommodatie ontwikkelingen, met de mogelijkheid om advies in te winnen bij het MRA expertteam (dat is voortgekomen uit het MRA accommodatiebeleid).
- Amstelveen wil selectieve, duurzame groei faciliteren rekening houdend met het bestaande aanbod, niet alleen voor nieuwe initiatieven, maar ook samen met de bestaande ondernemers: die moeten ook ruimte krijgen om te innoveren en groeien.

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

Relevantie plangebied

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

2.3.5.9 Horecavisie, Amstelveen Smakelijk Verbonden

Samen met de Amstelveense horeca creëert de gemeente Amstelveen een levendig, aantrekkelijk en leefbaar Amstelveen. Een inclusieve stad met een duurzaam, gedifferentieerd en bruisend aanbod waar ook ruimte is voor nieuwe initiatieven. Horeca draagt bij aan de balans tussen leefbaarheid en levendigheid, zo is nagenoeg elke

bewoner ook te gast bij de Amstelveense horeca. De balans is echter precair, inwoners ervaren ook (over)last van horecaondernemingen. Om deze (over)last te beperken is een breed gedragen horecaplan nodig, ook om als stad aantrekkelijk en toegankelijk te zijn voor iedereen, van inwoners tot bezoekers en voor jong en oud. Horeca en evenementen onderschrijven elkaar.

Voor deze visie is Amstelveen opgedeeld in gebieden. Voor elk gebied is een ontwikkelstrategie weergegeven, waarbij ook inzicht is op ontwikkelen, consolideren of terugdringen.

De visie is door de gemeenteraad vastgesteld op 12 november 2025 en bekendgemaakt op 10 december 2025.

Relevantie plangebied

Het programma dat is opgenomen in dit plan strekt ter realisering van de in de Horecavisie omschreven ambitie om voor het gebied Kronenburg-Uilenstede te komen tot een gemengd levendig gebied, inclusief horeca.

2.3.5.10 Detailhandelsvisie Amstelveen

Deze visie is vastgesteld door burgemeester en wethouders op 20 november 2025 en bekendgemaakt op 9 december 2025.

Amstelveen beschikt over een gevarieerde winkelstructuur, met het Stadshart als regionaal centrum, wijkwinkelcentra verspreid over de stad en perifere detailhandel in Bovenkerk. Deze structuur vormt de basis voor een breed en bereikbaar winkelaanbod. Tegelijkertijd staat de sector onder druk door demografische en economische ontwikkelingen, online winkelen en veranderend consumentengedrag. Deze trends leiden tot schaalvergroting, functievervaging en toenemende leegstand, vooral in het niet-dagelijkse segment.

Om de detailhandel toekomstbestendig te houden, kiest de gemeente voor vijf speerpunten:

1. Stadshart als toekomstbestendig en veelzijdig stadscentrum.
2. Wijkwinkelcentra als sterke dagelijkse voorzieningen.
3. Compact en efficiënt winkellandschap behouden.
4. Inspelen op demografische en consumententrends.
5. Verduurzaming en innovatie in de detailhandelssector.

Relevantie plangebied

De gemeente stuurt op clustering van winkels in het Stadshart en wijkcentra, om versnippering en leegstand te voorkomen. Buiten deze hoofdstructuur zijn nieuwe winkelontwikkelingen in principe niet toegestaan, met uitzondering van transformatiegebieden zoals Kronenburg. In Kronenburg wordt een compact voorzieningencluster voorzien, omdat het zich ontwikkelt tot een gemengd stedelijk gebied. In wijken als Uilenstede en Kronenburg wonen veel alleenstaanden (studenten), met een sterke vraag naar gemakswinkels, kleinere supermarktconcepten en horeca-initiatieven die inspelen op snelle consumptie. De toekomstige bewoners en gebruikers vragen om een functioneel voorzieningencluster, met nadruk op dagelijks aanbod, horeca, sport en dienstverlening. De winkels worden geconcentreerd rond het centrale campusterrein, als onderdeel van een levendig verblijfsgebied.

Het programma dat is opgenomen in dit plan past binnen de uitgangspunten van de Detailhandelsvisie en strekt ter realisering van de in deze visie omschreven opgave voor het gebied Kronenburg-Uilenstede.

2.4 Functionele ontwikkeling en programma

2.4.1 Functionele ontwikkeling

De huidige situatie, zoals beschreven in paragraaf 2.1, vraagt om een herontwikkeling van het gebied in de vorm van versterking van de studentencampus Uilenstede. De hierbij beoogde ambitie is beschreven in paragraaf 2.2. Met dit TAM-omgevingsplan wordt de kantorenlocatie Kronenburg getransformeerd om van Kronenburg-Uilenstede een toekomstbestendig, levendig en dynamisch woon-werkgebied te maken.

2.4.2 Programma

Deze ambitie heeft geresulteerd in een programma dat bestaat uit 438 studentenwoningen en 3.642 short stay units. Daarnaast is een goede mix aan voorzieningen gepland, waaronder detailhandel, sport, fitness, horeca, medische voorzieningen en dienstverlening. Ook is er ruimte voor nieuwe kantoorontwikkeling. De bouwplannen worden met elkaar verbonden door een openbaar toegankelijk campusterrein met een groen karakter, verbonden door langzaam verkeer routes en diverse prettige verblijfsplekken waar men rust of reuring kan vinden.

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

Om te voorkomen dat het verblijf in de short stay units verwordt tot 'wonen', zonder dat daar een vergunning voor is afgegeven, wordt het gebruik op verschillende wijzen geborgd. Op grond van deze borging is, bij overtreding van de afspraken en de regels, handhaving mogelijk. In dat kader is het van belang om de term 'short stay' voor het onderhavige gebied duidelijk te definiëren; 'Verblijf op de campus Uilenstede/Kronenburg in daarvoor bestemde gebouwen voor een periode van tenminste een week en maximaal 6 maanden'.

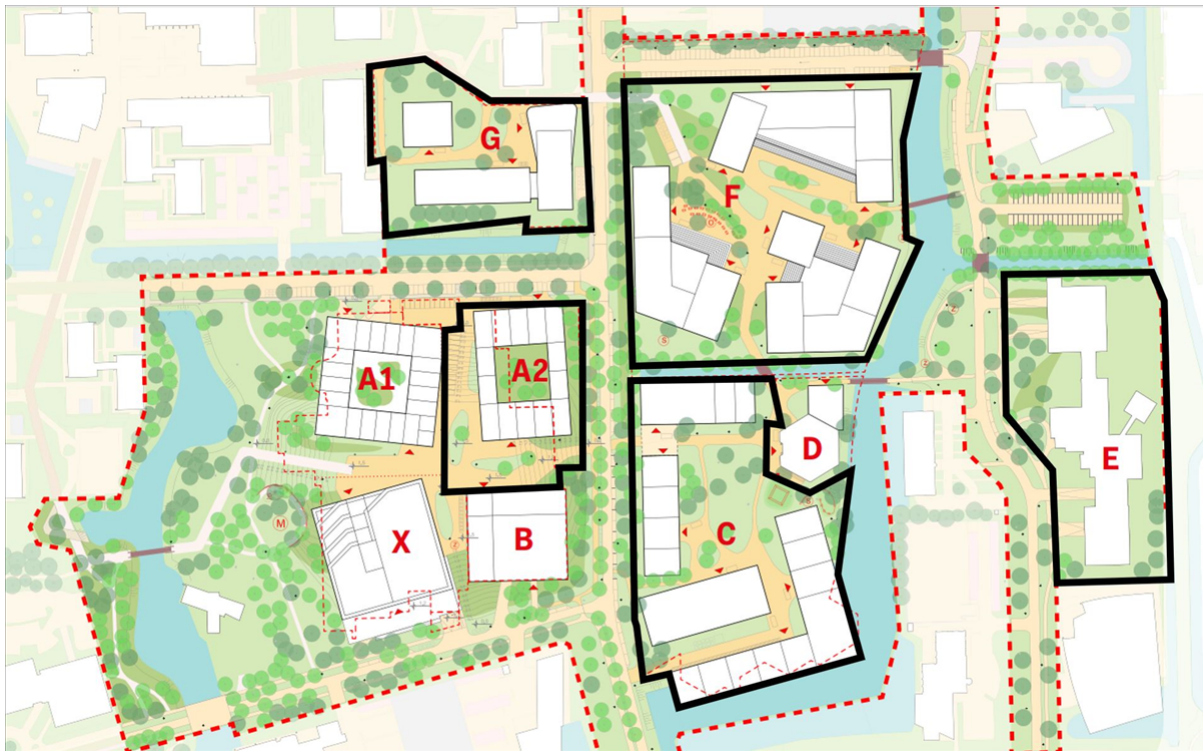
Het toegestane gebruik van short stay wordt vastgelegd in de met de grondeigenaren te sluiten anterieure overeenkomsten. Daarbij kan worden gedacht aan het opleggen van een verplichting aan vergunninghouder om met de gasten een Accomodation agreement te sluiten voor de maximale duur van 6 maanden. Gebleken is dat op andere locaties succesvol met dit soort verblijfscontracten wordt gewerkt. Indien de gast zich inschrijft in de Basisregistratie Personen (BRP), wordt door middel van een bewijs van in- en uitschrijving de maximale verblijfsduur gecontroleerd. Het terugbetalen van de in de Accomodation agreement afgesproken waarborgsom is gekoppeld aan het aanleveren van een bewijs van uitschrijving uit de BRP.

Indien de gast zich niet inschrijft in de BRP, moet deze worden ingeschreven in het nachtregister. De toegestane verblijfsduur is dan publiekrechtelijk gegarandeerd, omdat handhaving mogelijk is. De gemeente kan het nachtregister inzien.

De intentie van het verblijf beoogt tijdelijkheid. In de Accomodation agreement met alle gasten is een 'Declaration of temporary stay' opgenomen. Hiermee verklaart de gast voorafgaand aan het verblijf schriftelijk dat het verblijf in het complex tijdelijk is. Voor de studenten is tevens een campusclausule opgenomen.

Naast deze privaatrechtelijke borging, vindt publiekrechtelijke borging plaats via het gemeentelijke omgevingsplan en/of de te verlenen omgevingsvergunningen. Bij geconstateerd strijdig gebruik van de gebouwen, bijvoorbeeld voor het gebruik als reguliere woning, kan door de gemeente handhavend worden opgetreden. De gemeente kent uitvoeringsprogramma's en handhavingsprogramma's. Daarbinnen stelt de gemeenteraad de prioritering vast. Op dit moment is nieuw handhavingsbeleid in de

maak, waarbinnen 'themagericht handhaven' en/of 'gebiedsgericht handhaven' mogelijk wordt gemaakt. Hiervoor wordt incidenteel of structureel budget vrijgemaakt.



Figuur 6: De in het zwart omkaderde clusters vormen het plangebied van dit TAM-omgevingsplan

Programma cluster A2

Shortstay-units: 400 stuks
Kantoor: 1.017 m² bvo
Horeca en retail: 296 m² bvo

Programma cluster C

Shortstay-units: 1.200 stuks
Swimgym: 1.230 m² bvo
Klimgym: 1.015 m² bvo
Fitness-gym: 1.000 m² bvo
Horeca en retail: 450 m² bvo

Programma cluster E

Shortstay-units: 380 stuks
Kantoor: 1.500 m² bvo

Programma cluster F

Studentenwoningen: 438 stuks
Shortstay-units: 1.062 stuks
Overige voorzieningen (studieruimte ondergeschikt) 1.085 m² bvo

Programma cluster G

Shortstay-units: 600 stuks
Medisch: 500 m² bvo

Programma totaal

Studentenwoningen: 438 stuks
Shortstay-units: 3642 stuks
Kantoor: 2.517 m² bvo

Horeca en retail: 746 m² bvo
Swimgym: 1.230 m² bvo
Klimgym: 1.015 m² bvo
Fitness-gym: 1.000 m² bvo
Medisch: 500 m² bvo
Overige voorzieningen (studieruimte ondergeschikt) 1.085 m² bvo

2.5 Ruimtelijke uitstraling en inpassing in omgeving

Stedenbouwkundig plan

Voor de ontwikkeling van het gebied is tijdens de totstandkoming van het vorige bestemmingsplan een stedenbouwkundig plan opgesteld. Dit plan wordt ook gehanteerd voor dit TAM-omgevingsplan en is als bijlage 4 in de toelichting opgenomen. Op enkele ondergeschikte onderdelen is van het stedenbouwkundig plan afgeweken, vanwege voortschrijdend inzicht in de toe te passen bouwmethode:

Afwijkingen gebouwen Cluster C1 en C2

Cluster C is ontworpen op basis van de bouwvelop, zoals vastgesteld op 20 april 2020. In deze bouwvelop ligt voor de transformatie zone o.a. per kavel vast wat het maximaal aantal studentenwoningen bedraagt, het aantal m² voorzieningen, de maximale footprint alsmede de maximale bouwhoogtes.

Tijdens het ontwerpen van het definitieve bouwtechnische ontwerp van het bouwplan, is geconstateerd dat kleine aanpassingen noodzakelijk zijn om de technische haalbaarheid van het project te kunnen garanderen. De hoofdreden die voor de kleine aanpassing van de bouwmassa van de gebouwen C1 en C2 heeft gezorgd, is de technische haalbaarheid; lees een andere en efficiënter constructieprincipe.

Er is omwille van de technische haalbaarheid (met behoud van het oorspronkelijke programma) van het plan gekozen voor een efficiëntere bouwmethode, namelijk tunnelbouw. Hiervoor is een even-aantal stramienen nodig (1 unit is 3500mm breed, 1 tunnel is 7000mm). In alle plattegronden en massasprongen is er – noodzakelijkerwijs - voor gekozen om de bouwmassa naar die even-aantallen stramienen te brengen.

Daartoe is er qua bouwmassa – in minimale mate - gesaldeerd (uitgewisseld) tussen de gebouwen C1 en C2. Het aantal units en dus de bouwmassa van C1 is verminderd en die verminderde aantal units en bouwmassa zijn teruggebracht in C2, waardoor de bouwmassa van C2 iets is toegenomen.

Per saldo is het aantal units (1200) van het bouwplan gelijk gebleven en is de totale bouwmassa en het aantal vierkante meters van het bouwplan zelfs afgenomen. Daarbij komt dat de verkleining van de massa van C1 ten goede komt aan de stedenbouwkundige ruimte, schakering en massa's in het transformatiegebied. De optimalisatie in aantal verdiepingen blijft te allen tijden binnen de totale maximum bouwhoogte van 48,5 meter. Verder blijft de verschijningsvorm en architectuur in hoofdzaak gelijk, waarbij de noordgevel van gebouw C1 evenwel niet direct aan het water grenst maar aan een smalle groenstrook.

Afwijkingen cluster F

Bij dit cluster wordt op een aantal plekken afgeweken van de maximum bouwhoogte, waarbij het programma ongewijzigd blijft. Ook deze afwijking is ingegeven door de voorgestane bouwmethode en bestaat uit een verhoging van de maximum bouwhoogte met 3 meter. De verschillende maximum bouwhoogten vanuit het LIB worden ook hierbij gerespecteerd.

Beeldkwaliteitplan

Voor de ontwikkeling van het gebied is tijdens de totstandkoming van het vorige bestemmingsplan eveneens een beeldkwaliteitplan opgesteld. Medio 2021 is dit plan door de gemeenteraad, tegelijkertijd met het vorige bestemmingsplan, vastgesteld als aanvulling op de Welstandsnota Amstelveen. Het beeldkwaliteitplan dient specifiek voor dit project aldus als kader voor welstandstoetsing.

Uitgangspunten

Algemeen

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

Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende uitgangspunten van belang:

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

Openbaar toegankelijke ruimte

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

Architectuur

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

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

Groen en water

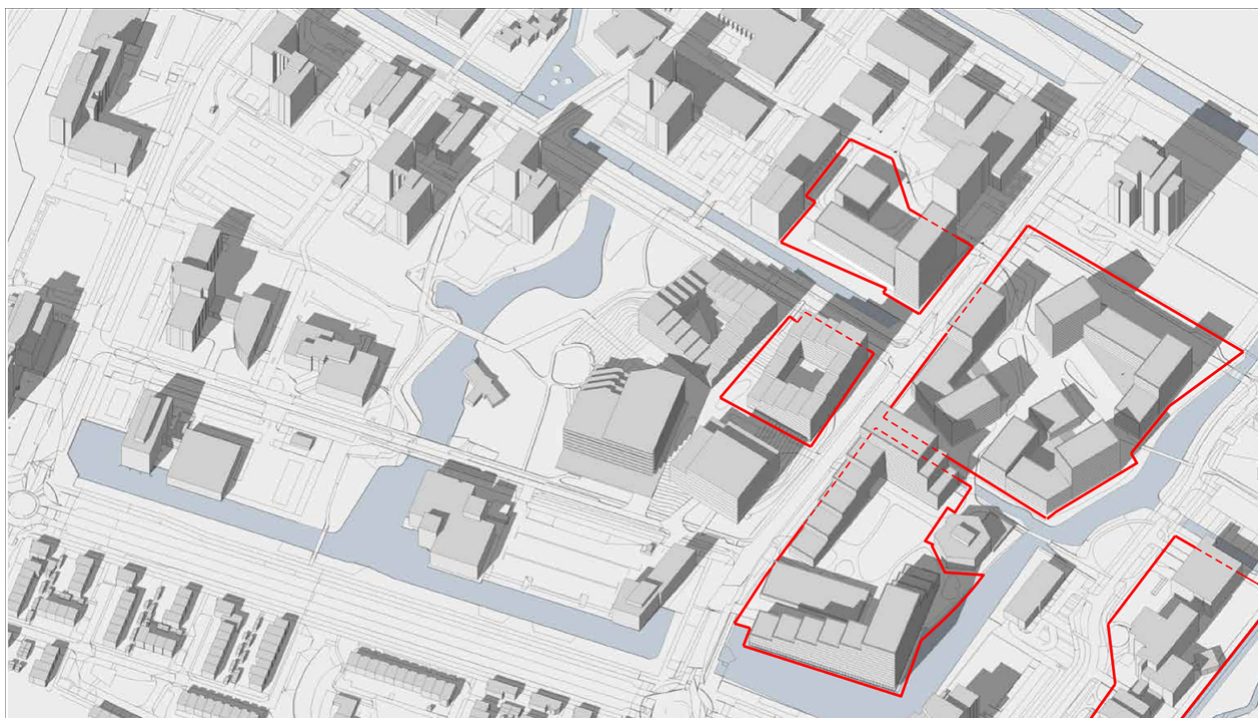
Een groene campus is een belangrijk onderdeel van de positionering van Kronenburg-Uilenstede. Het behoud – en renoveren en daarmee versterken – van park Kronenburg is een belangrijk aspect om de beleving van het transformatiegebied en geheel Kronenburg-Uilenstede te verbeteren. Het park maakt deel uit van de ecologische structuur van Amstelveen en sluit aan op de stedelijke ecologische verbindingszone. Het groen in het park van Kronenburg is vooral natuurlijk wijkgroen. Bij de herinrichting van het park wordt bepaald of het huidige natuurlijke karakter in zijn geheel dient te worden behouden of dat een cultuurijker karakter in de nieuwe situatie misschien meer passend is.

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

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

1. Aanlegplaatsen langs oevers behouden of creëren; oevers bereikbaar houden voor (water)onderhoud.
2. Open watersystemen moeten aangesloten zijn op het systeem van het waterschap.
3. Bij beschoeiingen moet worden gelet op materialen (FSC keurmerk, geen milieubelastende impregnering).
4. Waar water in het plangebied of elders verdwijnt, moet dit worden gecompenseerd. Ditzelfde geldt voor het toevoegen van extra verharding ten opzichte van wat nu mogelijk is.

Hieronder een illustratieve 3D weergave van de beoogde ontwikkeling.



Figuur 7: Illustratieve 3d weergave stedenbouwendig plan met rood omlijnd het onderhavige plangebied

HOOFDSTUK 3 FYSIEKE LEEFOMGEVING

3.1 Bodemkwaliteit

Regelgeving en beleid

Uit de Omgevingswet volgt dat gemeenten primair verantwoordelijk zijn voor het toezien op (de kwaliteit van) de bodem. Het instrumentarium onder de Omgevingswet is voor wat betreft de bodemkwaliteit gebaseerd op drie pijlers:

1. het voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting van de bodem (preventie), onder meer middels de algemene en specifieke zorgplicht;
2. het meewegen van bodemkwaliteit als onderdeel van een brede afweging van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in relatie tot functies (toedeling van functies);
3. het op duurzame en doelmatige wijze beheren van resterende verontreinigingen (beheer van bodemverontreinigingen).

Bij de drie pijlers is regelgeving van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) van toepassing.

De eerste pijler wordt ingevuld door het stellen van regels aan activiteiten via het Bal. Een deel van de regels uit het Bal voorziet in bescherming van de bodem en bodemfuncties. Een veel voorkomende activiteit betreft het Toepassen van grond, waarvoor geldt dat de ontvangende bodem niet vuiler mag worden. Ook graven in de bodem is een zogenaamde milieubelastende activiteit (mba). De generieke regels hebben tot gevolg dat vrijwel altijd een vorm van bodemonderzoek moet plaatsvinden.

Lokale regels ter bescherming van de bodem(functies) kunnen worden vastgelegd in het Omgevingsplan, waarbij de bodem-gerelateerde regels uit de zogeheten Bruidsschat dienen te zijn opgenomen in het Omgevingsplan. Het Omgevingsplan is ook een instrument voor de tweede pijler.

Bij het toestaan van gebruiksfuncties moet rekening worden gehouden met de aanwezige bodemkwaliteit. Om een bouwactiviteit, of wijziging van activiteiten, op een bodemgevoelige locatie toe te staan, dient op grond van het Bkl (artikel 5.89i en 5.89j) aangetoond te worden dat de bodemkwaliteit geschikt is voor het beoogde gebruik. Indien de bodemkwaliteit niet geschikt is, dan zijn sanerende maatregelen of andere beschermende maatregelen noodzakelijk.

Een locatie is bodemgevoelig als hier een bodemgevoelig gebouw is toegelaten op grond van een omgevingsplan of omgevingsvergunning. Tot een bodemgevoelige locatie hoort ook een aaneengesloten terrein direct grenzend of toebehorend aan een bodemgevoelig gebouw, zoals een tuin of terrein. Onder een bodemgevoelig gebouw wordt verstaan: een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat de bodem raakt en waar personen meer dan twee uur per dag aaneengesloten aanwezig zijn.

De derde pijler betreft het beheer van verontreinigingen en verontreinigde locaties. Dit beheer is over het algemeen reactief, omdat er in de gemeente Amstelveen geen verontreinigingen meer bekend zijn die een acuut gevaar voor de volksgezondheid vormen. Aanwezige verontreinigingen worden op een natuurlijk moment aangepakt bij ruimtelijke ontwikkelingen of werkzaamheden in de bodem.

Lokaal bodembeleid en bodemkwaliteitskaart

Op 12 maart 2025 heeft de gemeenteraad van Amstelveen het 'TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22c – Bodem Amstelveen' vastgesteld. Dit TAM-omgevingsplan Bodem omvat een groot deel van het lokale bodembeleid, waarbij de regelgeving grotendeels voortkomt uit regels vanuit het Rijk.

Met het TAM-omgevingsplan zijn bodemregels toegevoegd aan het tijdelijke deel omgevingsplan Amstelveen. Ook onderdeel van dit TAM omgevingsplan is de al bestaande bodemkwaliteitskaart.

De bodemkwaliteitskaart is een kaart waarop de diffuse bodemkwaliteit (de achtergrondkwaliteit) binnen een gedefinieerd gebied op het niveau van bodemkwaliteitszones is aangegeven. Binnen de zones is de gemiddelde kwaliteit vergelijkbaar, terwijl tussen de zones een duidelijk verschil in kwaliteit kan bestaan. De bodemkwaliteitskaart vormt de basis voor het vastleggen van de kwaliteitseisen die gelden op de locatie van toepassing. In sommige gevallen kan de bodemkwaliteitskaart ook gebruikt worden als milieuverklaring bodemkwaliteit. Specifiek is dit het geval bij het toestaan van een bodemgevoelig gebouw, wanneer uit voor(dossier)onderzoek blijkt dat er geen aanleiding is om een puntbron te verwachten.

Relevantie plangebied

Het plangebied ligt op de bodemkwaliteitskaart binnen zone 1. Dit betekent dat de gemiddelde bodemkwaliteit van de bovenste 2 meter bodem in de klasse Landbouw/natuur valt. Als voorafgaand bodemonderzoek voor het toelaten van een bodemgevoelig gebouw (Bal § 5.2.2) kan worden volstaan met een beperkt vooronderzoek, tenzij uit dit beperkt vooronderzoek NEN 5725 blijkt dat er sprake is van een puntbron en een NEN 5740 onderzoek is vereist.

Ter plaatse van het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Cluster A2; voor dit cluster is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Antea. Het rapport daarvan, met projectnummer 0497261.100, d.d. 20 januari 2025, is als bijlage 5 in deze toelichting opgenomen;
- Cluster E; voor deze cluster is verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd door Antea. Het rapport daarvan, met projectnummer 0497261.101, d.d. 22 januari 2025, is als bijlage 6 in deze toelichting opgenomen;
- Clusters C, D en F; voor deze clusters is actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd door Antea. Het rapport daarvan, met projectnummer 0497261.101, d.d. 27 januari 2025, is als bijlage 7 in deze toelichting opgenomen;
- Cluster G; voor dit cluster is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Antea. Het rapport daarvan, met projectnummer 0497261.102, d.d. 20 januari 2025, is als bijlage 8 in deze toelichting opgenomen.

Uit de onderzoeken blijkt dat de interventiewaarde van de onderzochte stoffen niet wordt overschreden. De bodem is geschikt voor de beoogde bouw. Vanuit bodemhygiënisch oogpunt gezien is met het plan sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.2 Water en klimaatadaptatie

Beleid en regelgeving

Op grond van artikel 5.37 van het Bkl moet in een omgevingsplan rekening worden gehouden met het waterbelang. Door middel van de watertoets (weging van het waterbelang) wordt toegelicht welke gevolgen er zijn voor de waterhuishouding en welke maatregelen eventueel met het oog op het waterbelang dienen te worden getroffen.

Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het Waterschap AGV is de beheerder van de regionale wateren in een gebied van ca. 700 km², grofweg tussen Amsterdam en Utrecht. Het waterschap is een overheidsorganisatie, die zorgt voor veiligheid achter de dijken en voor voldoende en schoon oppervlaktewater.

Waterbeheerprogramma 2022-2027 AGV

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen nodig zijn om de watertaken goed te kunnen uitvoeren. Dit gebeurt in het Waterbeheerprogramma (WBP), dat een instrument is onder de nieuwe Omgevingswet. Het meest recente

waterbeheerprogramma van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vastgesteld voor de periode van 2022-2027.

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

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

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

Waterschapsverordening Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2024

In verband met de ingang van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is de Keur vervangen door de Waterschapsverordening Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2024. In de Waterschapsverordening zijn de wettelijke regels opgenomen die het waterschap hanteert bij de bescherming van oppervlaktewaterlichamen (beken, sloten en rivieren), waterkeringen, bergingsgebieden, grondwater en bijbehorende kunstwerken (gemalen, stuwen, etc.).

Uit de Waterschapsverordening blijkt dat het verboden is om een uitbreiding op het verhard oppervlak van meer dan 1.000 m² binnen stedelijk gebied of glastuinbouwgebied te doen zonder omgevingsvergunning. Voor het overige beheergebied van het waterschap wordt een maximale uitbreiding van het stedelijk gebied van 5.000 m² zonder omgevingsvergunning toegestaan. De compensatienorm (in artikel 2.5) benadrukt dat de toename in hemelwater van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door oppervlaktewater aan te leggen dat in omvang minimaal 10% van het verhard oppervlak is.

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie

Het Rijk heeft in het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) de landelijke aanpak van klimaatadaptatie vastgesteld.

Het Deltaprogramma bevat voor het eerst een Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie: een gezamenlijk plan van gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk dat de aanpak van wateroverlast, hittestress, droogte en de gevolgen van overstromingen versnelt en intensificeert.

Het doel van dit deltaplan is adaptatie te versnellen en te intensiveren, zodat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht

In het plan zijn 7 ambities opgenomen:

1. kwetsbaarheid in steden in beeld brengen middels een stresstest;
2. risicodialog voeren op verschillende niveaus met gebiedspartners en een strategie opstellen;
3. uitvoerings- en investeringsagenda opstellen per regio;
4. het koppelen van uitvoeringsagenda met andere ruimtelijke opgaven (bijv. nieuwbouw en (groot)onderhoud);
5. stimuleren met financiële middelen en faciliteren middels het delen van kennis, instrumenten en ervaringen;
6. reguleren en borgen in beleid en regelgeving;
7. handelen bij calamiteiten indien er toch overlast en schade is bij extreme weersituaties.

De ambities, afspraken en acties kunnen alleen gerealiseerd worden door intensief met elkaar samen te werken.

Relevantie plangebied

Naast het beleid en de regelgeving die in deze paragraaf is genoemd, is ook rekening gehouden met het in paragraaf 2.3.5.7 beschreven gemeentelijke 'Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026'.

Het plangebied valt onder de regels van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Bij de beoogde ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het beleid van het waterschap. De regels vormen het afwegingskader voor vergunningverlening: in dit geval voor Watervergunningen op het gebied van aanleggen van verhard oppervlak, waardoor hemelwater niet in de bodem kan infiltreren. Een van de beleidsregels betreft het compenseren van de toename van verhard oppervlak. Omdat in de nieuwe situatie sprake is van een afname van de verharding, is watercompensatie niet noodzakelijk.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door Tauw een klimaattoets opgesteld (rapport 'Tygron klimaattoets Amstelveen Ontwikkeling Kronenburg-Uilenstede: hitte en wateroverlast', projectnummer 1276172, d.d. 11 mei 2021). Ter verdere uitwerking daarvan is door Antea het 'Klimaatplan Laan van Kronenburg Amstelveen Uitwerking Clusters' opgesteld. Dit plan, projectnummer 0497711.100, d.d. 14 maart 2025, is als bijlage 9 in deze toelichting opgenomen. Het Klimaatplan inventariseert de waterhuishoudkundige ambities en knelpunten in het plangebied en verkent de uitwerking naar een klimaatadaptieve inrichting, met aandacht voor wateroverlast, hitte- en droogtestress. Door het Klimaatplan wordt invulling gegeven aan de water- en rioleringsaspecten van de ontwikkeling, met raakvlakken naar klimaatadaptatie. Het Klimaatplan vormt daarmee de basis voor het wegingsproces van het Waterbelang (voorheen de watertoets) en aanvraag van de watervergunning. Door middel van het Inrichtingsplan is geborgd, dat het gebied in staat is om toekomstige ontwikkelingen (meer verharding en extremere buien door klimaatverandering) op te vangen en krijgt het plan extra ruimtelijke kwaliteit.

Op 24 september 2025 heeft het waterschap de benodigde omgevingsvergunning voor het dempen en graven van 499 m² primair water verleend. Daarnaast voorziet de vergunning in een tijdelijke demping van primair oppervlaktewater voor een periode van twee jaar vanwege de uitvoering van de bouwwerkzaamheden.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot water en klimaatadaptatie sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.3 Natuur

Regelgeving

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet (Ow) in werking getreden, waarmee de Wet natuurbescherming (Wnb) is vervangen. De wetgeving ziet toe op de bescherming van soorten en leefgebieden. De regelgeving is verder uitgewerkt in het Omgevingsbesluit, de Omgevingsregeling en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De wet- en regelgeving is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De Omgevingswet beslaat zowel soortenbescherming als gebiedsbescherming. De Ow en het Bkl kennen een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Vrijwel

alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder de andere soorten vallen bijvoorbeeld de ringslang en grote modderkruiper, maar ook algemene soorten. Als (bij planuitvoering of werkzaamheden) overtreding van een wettelijke verbodsbepaling dreigt, dan is een omgevingsvergunning benodigd. Voor (een groot aantal) algemene soorten is een vrijstelling voor omgevingsvergunning vastgesteld.

Met betrekking tot de gebiedsbescherming wordt hoofdzakelijk gekeken naar de Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Gebiedsbescherming

In de Omgevingswet zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000-gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien (de uitvoering van) het omgevingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstorend effect heeft, dan dient een omgevingsvergunning op grond van de Omgevingswet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen, indien het een Natura 2000-activiteit betreft die niet van nationaal belang is.

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

Soortenbescherming

De Omgevingswet beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Omgevingswet en het Bkl bevatten verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

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

Indien een soort dreigt te worden verstoord (en nadat onderzoek is verricht), dan dient voor de planuitvoering of werkzaamheden een omgevingsvergunning flora- en/of fauna-activiteit op grond van de Omgevingswet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin de activiteiten/werkzaamheden plaatsvinden, indien het een flora- en fauna-activiteit betreft die niet van nationaal belang is.

Voor algemene soorten geldt, bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud, onder andere op grond van de Omgevingsverordening provincie Noord-Holland, vrijstelling van de verbodsbepalingen/vergunningsplicht van de Omgevingswet.

Relevantie plangebied

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde beschermde natuurgebied "Botshol" is gelegen ten zuidoosten van het plangebied. De afstand tot aan dit Natura-2000 gebied is circa 7 kilometer. Voor de

realisatie- en gebruiksfase van dit plan is door Antea onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke stikstofdepositie daarvan. Het rapport van dit onderzoek, projectnummer 0497151.100, d.d. 23 september 2025 is als bijlage 10 opgenomen in deze toelichting. Uit de berekeningen blijkt dat er geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/jaar. Hieruit wordt geconcludeerd dat geen significant negatieve effecten zijn te verwachten op Botshol ten gevolge van de in dit TAM-omgevingsplan voorziene ontwikkeling. Derhalve is inzake stikstofdepositie geen sprake van vergunningplicht in het kader van de Omgevingswet. Het plangebied maakt voorts geen onderdeel uit van en is niet gelegen in de directe nabijheid van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) of andere beschermde natuurgebieden.

Soortenbescherming

Tijdens de totstandkoming van het voorgaande bestemmingsplan is uitvoerig onderzoek gedaan naar de in het plangebied voorkomende flora en fauna. Op 8 september 2021 heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, een ontheffing als bedoeld in artikel 3.8 van de (thans vervallen) Wet natuurbescherming verleend. Ontheffingen verleend onder de Wet natuurbescherming behouden hun werking onder vigeur van de Omgevingswet. De ontheffing geldt tot en met 1 september 2031. Deze ontheffing is opgenomen als bijlage 11 in deze toelichting. Om de werkzaamheden conform de eisen uit de ontheffing uit te voeren is een werkprotocol opgesteld door Adviesbureau Ecologisch. Het ecologisch werkprotocol 'Kronenburg Uilenstede te Amstelveen', projectcode RREC2401, d.d. 3 september 2024 is als bijlage 12 opgenomen in deze toelichting. Met inachtneming van de daarin opgenomen maatregelen zijn significant nadelige gevolgen voor het milieu door de invloed op natuurwaarden en biodiversiteit uitgesloten.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot soorten- en gebiedsbescherming, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.4 Archeologie en cultureel erfgoed

Regelgeving

De Erfgoedwet vormt (momenteel) het wettelijke fundament voor het materieel cultureel erfgoed en de archeologie in Nederland. Onderdelen van de voormalige Monumentenwet over archeologie vallen nu onder de Erfgoedwet en worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Onderdeel van archeologische regelgeving is de verplichting om rekening te houden met archeologie bij het opstellen van een omgevingsplan of bij een (buitenplanse) omgevingsplanactiviteit. Dit houdt in dat de gemeente bij de voorbereiding van een planwijziging of besluit omgevingsvergunning moet onderzoeken of de grond een archeologische waarde of verwachting bezit. In het omgevingsplan of de omgevingsvergunning kunnen archeologische voorschriften worden opgenomen wanneer de gemeente de grond bestemd heeft als archeologisch waardevol of onderzoeksgebied.

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta) uit 1992. Dit gaat uit van de bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. Om dat doel te bereiken moet de wetgever het archeologisch erfgoed betrekken bij de ruimtelijke ordening. Tevens dient de financiering van het archeologisch onderzoek en het behoud in de bodem te worden geregeld.

De kern van de Erfgoedwet is dat gemeenten verantwoordelijk zijn geworden voor de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrenzen. De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in situ, dus in de grond, te behouden.

Dankzij het principe van 'de verstoorder betaalt', dat ervan uitgaat dat de aanvrager van een omgevingsvergunning en de uitvoerder van bouwwerkzaamheden of van aanlegactiviteiten zelf de kosten moet dragen voor het voldoen aan de archeologische voorschriften, worden meer archeologische resten in situ behouden.

Het principe dat de veroorzaker betaalt geldt uitsluitend wanneer de wet uitdrukkelijk bepaalt dat er een archeologisch voorschrift aan de vergunning kan worden verbonden. De volgende archeologische voorschriften worden in de Erfgoedwet genoemd:

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

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

Archeologiebeleid gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 archeologisch beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria met betrekking tot oppervlakte en diepte van bodemverstoring zijn verbonden. In 2016 is het archeologisch beleid, en de daarbij behorende archeologische verwachtingskaart geactualiseerd.

De gebieden met de hoogste verwachting zijn vermeld als 'AMK-terrein' (Archeologische Monumentenkaart) of als 'historische kern'. Dit zijn de op kaart paars gekleurde gebieden (Amsterdamseweg, oude dorp, bestaande en voormalige buitenplaatsen langs de Amstel en locaties van voormalige molens en posten Linie van Krakenhoff). Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 50 m² een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. In de zones waar 'historische bebouwing' heeft plaatsgevonden (Amsterdamseweg, Handweg, Legmeerdijk, Bovenkerkerweg en de Amsteldijk) geldt verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoringen groter dan 100 m². De zone van het onverveend bovenland (gebied ten westen van de Amsteldijk, groot loopveld (tracé ten zuiden van de A9) en het onverveende gebied in het noord-westen van Amstelveen) heeft een middelhoge verwachtingswaarde. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 1.000 m² een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. Tot deze categorie van middelhoge archeologische verwachtingswaarde behoren ook de getij-inversie-ruggen, die liggen in de Bovenkerkerpolder en de Noorder Legmeerpolder. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 5.000 m² een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. Het overgrote deel van Amstelveen bestaat uit verveend, drooggemaakt of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied geldt een lage archeologische verwachtingswaarde. Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 10.000 m² een archeologisch onderzoek dient te worden gestart.

Relevantie plangebied

Cultuurhistorie

De wijk Kronenburg Uilenstede ligt tegen de gemeentegrens van Amsterdam aan, en grenst aan de zuidkant aan de woonwijk Kostverloren. De wijk Kronenburg was voordat deze bebouwd werd (vanaf de jaren '60) onderdeel van de Middelpolder. Herkenbare onderdelen van deze polder en droogmakerij zijn ringdijken, ringvaarten en een verkaveling gevormd door afwateringssloten.

Amstelveen was tot de jaren zestig vooral een woongemeente. Eind jaren vijftig drong het besef door dat er behoefte was aan een evenwichtige verdeling van werkgebieden in de regio. Amstelveen moest in dat kader plaats bieden aan bijzondere voorzieningen, zoals ziekenhuizen, universiteitsgebouwen en grote kantoorgebouwen. Kronenburg werd

vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de toekomstige Rijksweg A3 aangewezen als ideale locatie. In de jaren zestig gingen de eerste studenten aan de Vrije Universiteit wonen op Uilenstede, een 'campus' met voorzieningen en woningen voor studenten. Het zuiden van Kronenburg groeide in de jaren zestig, zeventig en tachtig uit tot één van de meest prestigieuze werkgebieden in Amstelveen.

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

Archeologie

Voor het plangebied is archeologisch vooronderzoek uitgevoerd door RAAP. Het rapport daarvan, met projectcode AVKU, d.d. 7 februari 2025, is als bijlage 13 in deze toelichting opgenomen. Op grond van de onderzoeksresultaten is het volgende geconcludeerd: 'De top van de pleistocene afzettingen heeft een verwachting voor jagers-verzamelaars uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum. Dit niveau is alleen aangetast door heiwerkzaamheden ter plaatse van de huidige bebouwing. Bij toekomstige ontwikkelingen zal het niveau opnieuw alleen door heiwerkzaamheden worden aangetast.

De getijdeafzettingen aan het maaiveld hebben een lage verwachting voor resten van jagers-verzamelaars uit het Mesolithicum en het Vroeg-Neolithicum. Gezien de lage verwachting vormen de voorgenomen ontwikkelingen geen bedreiging voor het archeologisch erfgoed.

Archeologische resten vanaf het Midden-Neolithicum worden niet verwacht, omdat het stratigrafisch niveau waarin deze resten zich kunnen bevinden, het Hollandveen, is verdwenen.'

Voorts wordt gesteld dat de aanwezigheid van een potentieel archeologisch niveau in de top van het dekzand, dat wordt verstoord door heiwerkzaamheden, een reden zou kunnen zijn om het niveau verder te onderzoeken. De verstoring is echter beperkt, de te leveren onderzoeksinspanning (mechanische boringen) hoog en de kenniswinst, zonder de bredere context van een gemeentelijke onderzoeksagenda naar dit niveau, gering. Het systematisch onderzoeken van dit niveau op deze diepte (zoals binnen de gemeente Almere gebeurd) is bovendien effectiever in onbebouwd gebied. RAAP adviseert dan ook om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkelingen

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot archeologie en cultureel erfgoed, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.5 Bedrijven en milieuzonering

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) gaf al in 2017 aan dat de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering 2009' (ook bekend als het 'paarse boekje' en in de jaren voor 2009 het 'groene boekje') niet meer geschikt was voor toepassing onder de Omgevingswet. De Omgevingswet bevat immers meer mogelijkheden om een lokale afweging op maat te maken, per locatie en per activiteit. Daarbij wordt getoetst aan milieuwwaarden in het omgevingsplan. Hiervoor publiceerde de VNG in 2019 een regel-systeem onder de naam 'Milieuzonering nieuwe stijl', voor toepassing onder de Crisis- en herstelwet. Deze nieuwe systematiek omvat geen koppeling meer van activiteiten aan milieucategorieën per SBI-code en de daarbij behorende richtafstanden.

De regels voor milieuzonering onder de Omgevingswet zijn veranderd, er is geen sprake van een beleidsneutrale overgang. Het beleid ten aanzien van 'geur' en 'geluid' is onder het regime van de Omgevingswet opgenomen in paragraaf 5.1.4.2 en paragraaf 5.1.4.6 Besluit kwaliteit leefomgeving.

Op grond van de 'Staalkaart Bedrijfsmatige activiteiten' kan er aan individuele bedrijven een milieucontour worden toegekend in het omgevingsplan en wordt er alsdan niet meer gewerkt met vaste richtafstanden.

In de huidige transitiefase is dit nog niet uitwerkt in het omgevingsplan van de gemeente. De VNG heeft voor milieuzonering onder het regime van de Omgevingswet een brochure opgesteld, te weten het 'Servicedocument Activiteiten en milieuzonering Omgevingswet' (Milieuzonering Nieuwe Stijl), welke bruikbaar is in de vertaling van het voorheen geldende bestemmingsplanregime.

Relevantie plangebied

In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen bedrijven die invloed hebben op de voorgestane ontwikkeling. Uit het eerdergenoemde Servicedocument volgt dat de meeste bedrijfsactiviteiten die worden voorzien in het plan, zoals horeca, medisch en detailhandel geschikt worden geacht voor functiemenging. In die gevallen wordt de lichtste milieucategorie (1) gehanteerd, met een richtafstand van 10 meter voor geluid. Alleen voor de sportvoorzieningen kunnen afstanden tot 30 meter zijn vereist. Op de locaties waar deze voorzieningen zijn toegestaan, kan deze afstand tot de dichtstbij gelegen geluidgevoelige functies (woningen) worden aangehouden. Dit betekent dat kan worden voldaan aan de gangbare richtafstanden voor geluid en geur. Significante geluidhinder vanwege de voorziene activiteiten voor geluidgevoelige functies in de omgeving valt dan ook niet te verwachten.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot bedrijven en milieuzonering, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.6 Geluid

Regelgeving

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaaï en gezoneerde industrieterreinen in de bepaling van geluidaanbachtgebieden in de Omgevingswet en in het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Het bevoegd gezag beoordeelt het geluid bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in het omgevingsplan of in een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit. De toetsing van de geluidbelasting is nodig voor zover het geluidgevoelig gebouw is gelegen in een geluidaanbachtgebied. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg of wijziging van een weg zal ook de geluidbelasting veroorzaakt door verkeer op die weg op bestaande geluidgevoelige gebouwen in beeld moeten worden gebracht. In het Bkl is tevens bepaald wanneer en hoe het gecumuleerde geluid en gezamenlijke geluid dienen te worden berekend.

Geluidaanbachtgebied

Bij het toelaten van een geluidgevoelig gebouw in een geluidaanbachtgebied gelden instructieregels. Een geluidaanbachtgebied is het gebied langs een weg, spoorweg of rond een industrieterrein waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde (artikel 3.20 Besluit kwaliteit leefomgeving). Bij een gemeenteweg, waterschapsweg en lokale spoorweg is het geluidaanbachtgebied tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip begrensd door een vaste afstand (artikel 17.5 Omgevingsregeling). Deze afstanden zijn weergegeven in de hiernavolgende tabel. Voor provinciale wegen (in Noord-Holland) geldt momenteel ook de vaste afstand voor het geluidaanbachtgebied. Voor wegen en

spoorwegen met een geluidproductieplafond geldt (reeds) een specifiek geluidaandachtsgebied behorende bij die weg.

<i>Aantal-rijstroken</i>	<i>Maximumsnelheid</i>	<i>Breedte-geluidaandachtsgebied</i>
1-of-2	30-km/uur	100-meter
1-of-2	>30-km/uur	200-meter
3-of-meer	>30-km/uur	350-meter

Figuur 8: Geluidaandachtsgebieden wegverkeer, volgens de overgangsregeling

Standaard-, grenswaarde en geluidvoorschriften

Voor geluidbelastingen op geluidgevoelige gebouwen gelden standaardwaarden en grenswaarden, die verschillen per type geluidbron. In het omgevingsplan of het besluit over de buitenplanse omgevingsplanactiviteit neemt de gemeente de van toepassing zijnde geluidregels op, met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In paragraaf 5.1.4 van het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn hiervoor instructieregels opgenomen. Dit betreft de geluidregels die ten minste moeten worden opgenomen in de planregels. De gemeente mag – in aanvulling op deze instructieregels – aanvullende (strengere) geluidnormen opnemen, en daarmee haar eigen beleidsambities in maatwerk geluidregels vormgeven.

Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een (buitenplanse) omgevingsplanactiviteit, toetst de gemeente tevens aan de geluidregels (in beoordelingsregels) van het omgevingsplan, en kan de gemeente daarbij desgewenst geluidvoorschriften opnemen in de omgevingsvergunning. In bepaalde situaties dienen het gezamenlijk geluid en/of geluidvoorschriften in de omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit te worden opgenomen.

De instructieregels, met betrekking tot de ligging van geluidgevoelige gebouwen in een geluidaandachtsgebied, omvatten waarden die zijn opgenomen in artikel 5.78t en 5.78u van het Bkl. Geluid gelijk of lager dan de standaardwaarde is – behoudens eventuele gemeentelijke beleidsambities – altijd aanvaardbaar. De gemeente kan (volgens artikel 5.78u Bkl) geluid hoger dan de standaardwaarde toestaan als:

- Geen geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de standaardwaarde te voldoen;
- De overschrijding van de standaardwaarde door het treffen van geluidbeperkende maatregelen zoveel mogelijk wordt beperkt; en
- Het geluid op geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de grenswaarde.

Bij geluid hoger dan de standaardwaarde dient de gemeente geluidbeperkende maatregelen in aanmerking te nemen als die financieel doelmatig zijn en daartegen geen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of technische aard bestaan (artikel 5.78u, lid 3 Bkl). Geluid hoger dan de grenswaarde is slechts in uitzonderlijke gevallen mogelijk. Bij geluid boven de standaardwaarde vindt een bestuurlijke afweging plaats. Geluidniveaus boven de standaardwaarden worden opgenomen in de omgevingsvergunning, en ook het (daaraan gerelateerd) gezamenlijk geluid, waarbij aan het gezamenlijk geluid een voorschrift wordt verbonden in de omgevingsvergunning. Bij het toelaten van geluidwaarden hoger dan de standaardwaarde wordt ook het gemeentelijk geluidbeleid betrokken. Het gemeentelijk geluidbeleid komt verderop aan bod.

Gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid

Indien niet aan de standaardwaarde kan worden voldaan, kan worden afgeweken tot de grenswaarde. Hierbij dient altijd het gecumuleerde geluid te worden beoordeeld.

Het gecumuleerde geluid is het geluid door geluidbronsoorten en andere activiteiten tegelijk, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in hinderlijkheid tussen verschillende soorten geluid. Het gecumuleerde geluid (Lcum) wordt niet aan een normenkader getoetst, het geeft enkel inzicht in de geluidkwaliteit bij de gevel van een

geluidgevoelig gebouw. Het bevoegd gezag beoordeelt mede aan de hand hiervan of en in welke mate het verantwoord is de afwegingsruimte boven de standaardwaarde te benutten.

Als nieuwbouwwoningen binnen de wettelijke zone ten aanzien van geluid van luchthaven Schiphol liggen, dan dient het luchtvaartlawaai formeel gezien te worden beschouwd in gecumuleerd geluid en gezamenlijk geluid. In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties kan het effect van luchtvaartlawaai ook als de woningen buiten de zone liggen meegenomen worden in de cumulatieberekening.

Als een overschrijding van de standaardwaarde wordt toegestaan dan dient het binnenniveau van het geluidgevoelige gebouw te worden gewaarborgd. Daarom dient het niveau van het gezamenlijk geluid in de voorschriften van de omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (of in de regels van het omgevingsplan) te worden opgenomen. Het toegelaten binnenniveau staat in het Bkl. Het binnenniveau wordt afgesteld op het gezamenlijk geluid berekend aan de gevel. Het gezamenlijk geluid is het geluid van de verschillende geluidbronnen en andere activiteiten tegelijk, op de gevel. Bij het gezamenlijk geluid worden de verscheidene geluidbelastingen ongewogen bij elkaar opgeteld, dus zonder correcties voor verschillen in hinderlijkheid.

Wegverkeer

Tijdens de voorbereiding van een ruimtelijk besluit moet inzicht worden gegeven in de geluidbelasting op nieuwe geluidgevoelige gebouwen die gesitueerd worden binnen het geluidaandachtsgebied van een weg. In geval sprake is van aanleg van een nieuwe weg of wijziging van een weg zal ook de geluidbelasting veroorzaakt door verkeer op de nieuwe en/of gewijzigde weg op (bepaalde) bestaande geluidgevoelige functies/gebouwen in beeld moeten worden gebracht.

Luchtvaartverkeer / vliegverkeer

In het LIB zijn onder andere zones opgenomen waarin beperkingen gelden voor (nieuwe) geluidgevoelige functies/gebouwen. Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet rekening worden gehouden met de beperkingen en bepalingen van het LIB.

Het luchtvaartlawaai van Schiphol moet in bepaalde gevallen mee worden genomen bij de berekening van gezamenlijk geluid, en moet in elk geval worden meegenomen bij de berekening en beoordeling van gecumuleerd geluid in het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Bedrijven algemeen

Als een bedrijf zich bevindt op een gezoneerd industrieterrein, dan zijn de grenswaarden van de geluidzone ofwel het geluidaandachtsgebied van toepassing. Bij de ontwikkeling van geluidgevoelige gebouwen binnen de geluidzone, alsook een bedrijfsactiviteit op het industrieterrein, dient rekening te worden gehouden met de grenswaarden van de geluidzone.

Voor een industrieterrein waarvoor nog geen geluidproductieplafond (gpp) is vastgesteld, geldt dat, in het geval van een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde, voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen hogere waarden dienen te worden vastgesteld.

Voor de (kleinere) bedrijfsterreinen waarvoor geluidzoning (dan wel een geluidaandachtsgebied) niet verplicht is, geven de VNG-publicaties/handreikingen 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) en 'Activiteiten en milieuzonering' (2024) richtlijnen over de wijze waarop met het aspect geluid kan worden omgegaan. De VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) geeft onder meer, ter voorkoming van geluidhinder bij geluidgevoelige functies/gebouwen, richtafstanden en streefwaarden. De wettelijke geluidsnormen (standaardwaarden en grenswaarden toelaatbaar geluid) voor bedrijfsactiviteiten, welke gelden voor de bedrijven, zijn opgenomen in het omgevingsplan (bruidsschat).

Gemeentelijk geluidbeleid

Anticiperend op de Omgevingswet heeft de gemeenteraad van Amstelveen het "Geluidbeleid bij nieuwe ontwikkelingen" (beleidsdocument november 2023) vastgesteld. Het geluidbeleid is een middel voor de gemeente om (rand)voorwaarden en eisen te stellen aan het (akoestische) woon- en leefklimaat binnen haar gemeentegrenzen. Het beleid is van toepassing bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en bij de uitwerking van de omgevingsvisie, programma's of andere ruimtelijke besluiten. Met het geluidbeleid concretiseert de gemeente Amstelveen haar doelen en afwegingen en heeft de gemeente een toetsingskader dat gebruikt wordt bij het beoordelen van de geluidbelasting.

Het gemeentelijk geluidbeleid heeft betrekking op geluidbelastingen vanwege wegverkeer (wegen), (lokaal) spoorwegverkeer en industrieterreinen, waarvoor een geluidaandachtsgebied van toepassing is.

Onder de Omgevingswet heeft de gemeente ruimte om op grond van eigen beleid te beoordelen welk geluidniveau tussen de standaardwaarde en de grenswaarde als toelaatbaar gezien kan worden. Het bevoegd gezag kan, mits goed gemotiveerd, bij elk besluit een ad hoc afweging maken. De gemeente heeft echter de voorkeur gegeven aan dat het voorgenomen handelen vastlegt in beleidsregels zodat ontwikkelingen vergelijkbaar getoetst kunnen worden en voor een initiatiefnemer vooraf duidelijk is hoe de gemeente omgaat met de bestuurlijke afwegingsruimte.

Het uitgangspunt is dat te ontwikkelen geluidgevoelige gebouwen beschikken over een acceptabele geluidbelasting. Het ambitieniveau is dat de geluidbelasting niet hoger is dan de standaardwaarde. Als, in het geval van een hogere geluidbelasting, de geluidniveaus per geluidbron niet kunnen worden teruggebracht tot de standaardwaarde, dan kan een ontwikkeling alleen doorgang krijgen als de geluidgevoelige gebouwen in het plan beschikken over een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte. Daarnaast stelt de gemeente in dat geval (rand)voorwaarden aan de kwaliteit van de leefomgeving, ter compensatie van de geluidbelaste woonomgeving.

Naast de reeds genoemde wettelijke eisen om een geluidwaarde hoger dan de standaardwaarde toe te kunnen staan, dient te worden voldaan aan de gestelde eisen in het gemeentelijk geluidbeleid. Om een kleine overschrijding van de standaardwaarde niet te laten leiden tot het nemen van ingrijpende maatregelen is in het beleid een onderverdeling gemaakt in drie niveaus tussen de standaardwaarde en de grenswaarde: de tussenwaarde niveau 1, 2 en 3.

De tussenwaarde niveaus van het geluidbeleid dienen in feite als categorieën voor de afweging voor het toestaan van geluidwaarden hoger dan de standaardwaarden, en de daarbij te treffen maatregelen. In onderstaande tabel staan de tussenwaarden niveaus 1, 2 en 3 van het geluidbeleid, in verhouding tot de standaardwaarden en grenswaarden, weergegeven.

Geluidbronsoort		Standaard- waarde	Tussenwaarde			Grens- waarde*
			Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
	Rijkswegen en provinciale wegen	50	t/m 53	54 t/m 56	57 t/m 60	60
	Gemeentewegen en waterschapswegen	53	t/m 56	57 t/m 59	60 t/m 68	70
	Hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen	55	t/m 58	59 t/m 61	62 t/m 65	65
	Industrieterrein	50	t/m 52	53 t/m 54	55	55
		40 L _{night}	t/m 42 L _{night}	43 t/m 44 L _{night}	45 L _{night}	45 L _{night}

Figuur 9: Geluidniveaus van de standaardwaarden en grenswaarden (artikel 5.78t en 5.78u Bkl) en van de tussenwaarden niveaus 1, 2 en 3 (categorieën gemeentelijk geluidbeleid voor geluidwaarden hoger dan de standaardwaarden)

Relevantie plangebied

Door Haskoning is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het rapport 'Nieuwbouw Kronenburg-Uilenstede te Amstelveen', d.d. 17 september 2025, referentie BK4193-R250917-HAS-F2.2, is als bijlage 14 in deze toelichting opgenomen. Het geluid

op de nieuwe geluidgevoelige gebouwen (de 438 studentenwoningen) is inzichtelijke gemaakt en beoordeeld. Bij deze gebouwen wordt de wettelijke standaardwaarde voor het geluid van gemeentewegen niet overschreden. Het gecumuleerde geluid bedraagt bij alle woningen 66 dB en wordt met name bepaald door geluid van luchtvaart. Op basis van het gemeentelijke geluidbeleid wordt dit beoordeeld als 'slecht'. Hieronder wordt uitgelegd waarom desalniettemin sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Vliegtuiggeluid

De nieuwbouw van 438 studentenwoningen in het plangebied ligt in het beperkingengebied geluidgevoelige gebouwen (zone 4 LIB) en heeft dan ook een relevante geluidbelasting vanwege luchthaven Schiphol. Voor Kronenburg is het vliegverkeer van de Buitenveldertbaan bepalend. Het gebied ligt op een afstand van circa 5 à 6 kilometer precies in het verlengde van deze baan. In het geluidpreferentiële stelsel van vliegen is de Buitenveldertbaan, na de Oostbaan, de minst preferente baan. In beginsel wordt er alleen onder bepaalde weersomstandigheden van de Buitenveldertbaan gebruik gemaakt. De baan wordt substantieel meer ingezet voor landend verkeer dan voor startend verkeer. Het landend verkeer komt relatief laag over in een vaste route die, parallel aan de Kalfjeslaan, recht over het meest noordelijke deel van Kronenburg en het hart van Uilenstede gaat. 's Nachts is de Buitenveldertbaan in principe gesloten, tenzij er geen gebruik kan worden gemaakt van de andere banen.

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

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

Figuur 10: gebruik van de Buitenveldertbaan i.h.k.v. het geluidpreferentiële stelsel

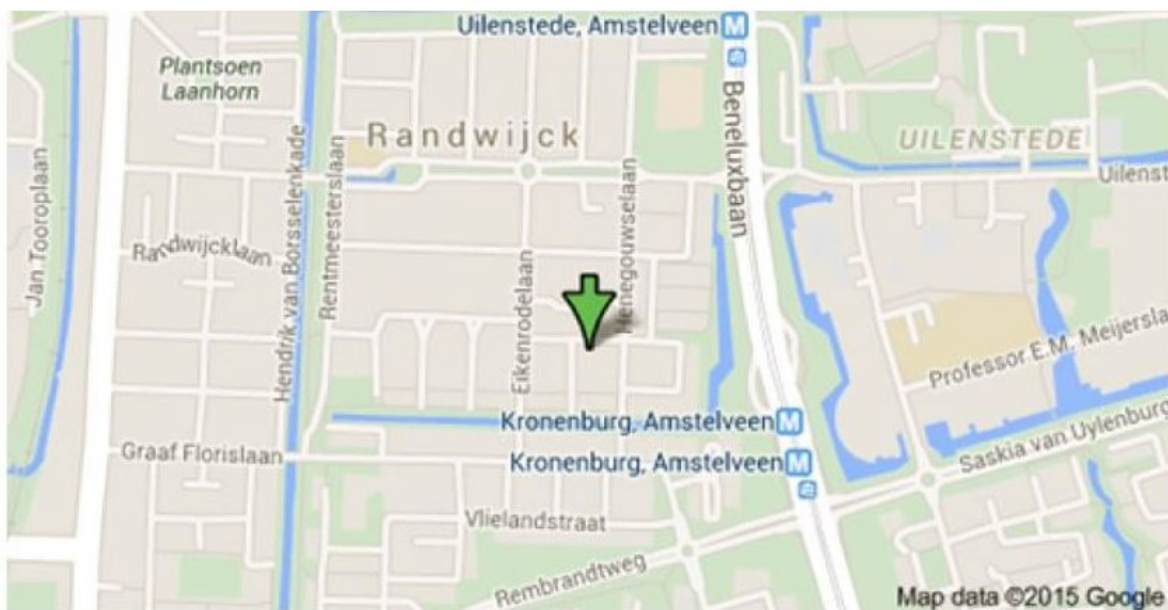
Berekende en gemeten geluidbelasting van het vliegverkeer

De Europese Richtlijn Omgevingslawaai verplicht lidstaten om elke vijf jaar geluidbelastingkaarten vast te stellen van de geluidssituatie van relevante geluidbronnen, zoals de luchthaven Schiphol. De meest recente publicatie bevat de resultaten van de geluidbelastingkaarten voor de luchthaven Schiphol voor het gebruiksjaar 2021. De kaarten geven inzicht in de berekende geluidbelasting (behorende bij de feitelijk gerealiseerde vliegoperatie) in het voorgaande kalenderjaar (2020). Vanwege de coronapandemie is echter besloten de gegevens uit het gebruiksjaar 2019 als representatief voor het gebruiksjaar 2021 te beschouwen. Het gebruiksjaar liep van 1 november 2018 tot en met 31 oktober 2019. Kronenburg valt op basis van deze kaarten in de 55-59 dB Lden (geluidsbelasting gemiddeld per etmaal) zone. Vanwege de vaste naderingsroute en de omvang van het gebied, lijkt het aannemelijk dat de geluidbelasting in de noordelijke rand van het gebied hoger is en in het zuidelijke deel lager.

Amstelveen beschikt over een eigen meetstation om het vliegtuiggeluid van de Buitenveldertbaan te meten. Hiertoe heeft de gemeente een monitorinstallatie van het type Luistervink geplaatst ten westen de Bourgondischelaan 43. Het meetstation staat op een afstand van circa 250 meter van de buitengrens van Kronenburg. De geluidbelasting op Kronenburg zal in de praktijk iets lager zijn dan volgens de meetgegevens van dit station, aangezien het meetstation meer onder de aanvliegeroute ligt. Vanaf eind 2024 is de gemeente op meer en nieuwe locaties vliegtuiggeluid gaan meten, waarvan onderstaande locatie het dichtst bij Kronenburg is gelegen.

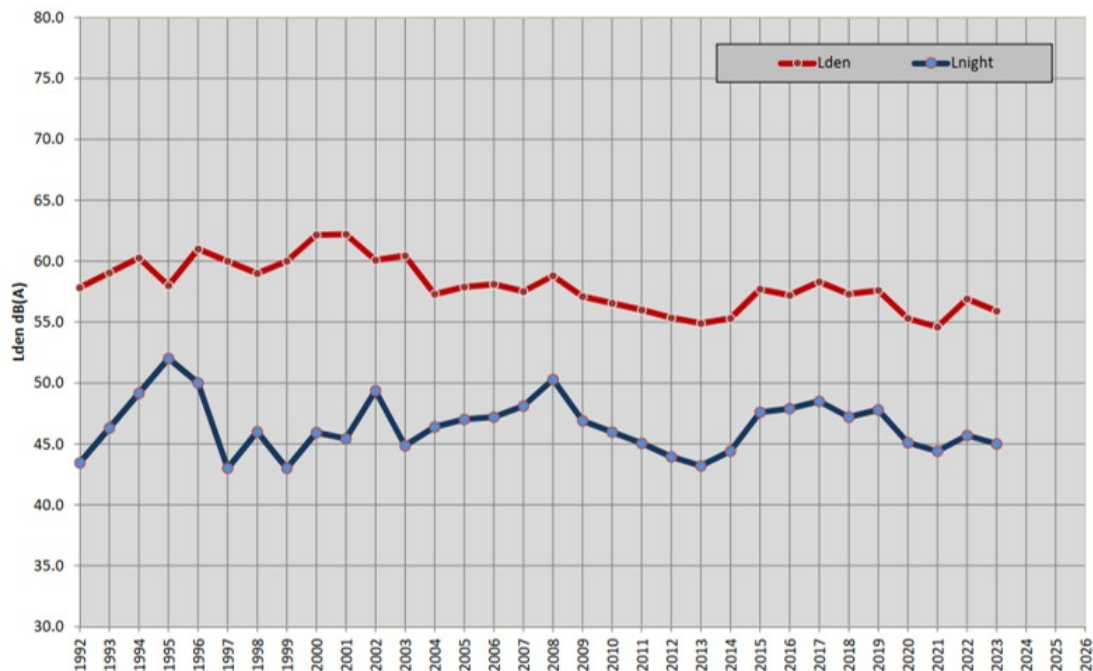


Figuur 11: Locatie van het nieuwe meetpunt voor vliegtuiggeluid in de buurt van Kronenburg (rood omcirkeld)



Figuur 12: locatie meetstation aan de Bourgondischelaan 43 te Amstelveen

Aan de hand van de meetgegevens van het meetstation kan inzicht worden verkregen in de langjarige ontwikkeling van de gemeten geluidbelasting gemiddeld per etmaal (Lden, oftewel level day-evening-night, gemeten in dB(A)) en specifiek in de nacht (Lnight).



Figuur 13: Jaargemiddelde gemeten geluidbelasting op het meetpunt aan de Bourgondische laan tussen 1992 en 2023

De gemiddelde geluidbelasting van vliegverkeer boven Amstelveen Noord vertoont op basis van de gegevens van de monitorinstallatie langjarig een constante trend. Tussen 2004 en 2023 schommelt de gemiddelde Lden tussen de 55 en 60 dB(A); vóór die tijd lag het gemiddelde vaak boven de 60 dB(A).

Toekomstperspectief vliegtuiggeluid

Zowel op basis van de berekende als gemeten geluidbelasting, blijkt dat de geluidbelasting (Lden) in grote delen van Kronenburg minder hoog is dan de ligging in zone 4 van het beperkingengebied doet vermoeden. Op basis van berekeningen zien we dat geluidbelasting in het gebied afneemt en dat de inzet van het kabinet is om het verder te laten afnemen.

In de hoofdlijnenbrief van juni 2022 heeft het vorige kabinet voor Schiphol aangegeven te streven naar een nieuwe balans tussen de luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving.

In het regeerprogramma is ten aanzien van Schiphol aangegeven dat 'de inzet voor de luchtvaart is gericht op het op orde brengen van de rechtsbescherming van omwonenden (geluidbelasting) en de regelgeving, met behoud van de netwerkqualiteit Schiphol.'

Cumulatie

Voor het gecumuleerde geluid zijn geen grenswaarden in de Omgevingswet opgenomen. Op basis van de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting dient het bevoegd gezag een afweging te maken over de toelaatbaarheid (artikel 5.78p Bkl).

In het gemeentelijke geluidbeleid van Amstelveen is vastgelegd dat bij het beoordelen van situaties, waarin vliegtuiggeluid wordt meegenomen in de cumulatie-toets, een locatie specifieke afweging moet worden gemaakt. Bij de afweging of sprake is van een aanvaardbare situatie spelen naast geluid ook andere omstandigheden en belangen een rol. De te maken afweging speelt zich af op het complexe snijvlak van belangen van hinder en gezondheid, woningbouw, economie en mobiliteit.

Effecten van blootstelling aan vliegtuiggeluid

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

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

In Nederland worden de dosis-effectrelaties van het RIVM gebruikt bij de berekening van het aantal ernstig gehinderden ten aanzien van vliegtuiglawaai. Deze liggen ook ten grondslag aan de gelijkwaardigheidscriteria van het Luchthavenverkeerbesluit. De dosis-effectrelaties van het RIVM laten een hoger percentage ernstig gehinderden zien dan de dosis-effectrelaties die de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties) gebruikt. De WHO is bezig met een wetenschappelijke review van de gezondheidseffecten van geluid. Op basis van deze review zal de Europese Commissie een herziening van Annex III (Bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten) van de EU Environmental Noise Directive (END, Richtlijn inzake evaluatie en beheersing van omgevingslawaai) publiceren. In de herziene annex worden ook de dosis-effectrelaties geactualiseerd. De geactualiseerde dosis-effectrelaties laten hogere percentages ernstig gehinderden zien, maar deze percentages liggen nog steeds onder de percentages van de door het RIVM gehanteerde relaties. De dosis-effectrelatie geeft nadrukkelijk het gemiddelde beeld weer. De literatuur geeft aanleiding te verwachten dat jong volwassenen minder last hebben van geluid dan mensen van hogere (middelbare) leeftijd (Demographic and attitudinal factors from transportation noise, J. Acoust. Soc. Am. 105, (6) (1999), 3336-3344). De hindercurve laat zien dat de meeste hinder wordt ervaren in de leeftijdscategorie van 32 tot 55 jaar. Indien het inderdaad zo is dat jongeren minder hinder ervaren dan is het waarschijnlijk dat bij een ontwikkeling gericht op studentenhuisvesting de toename van hinder minder is dan bij een normale bevolkingsopbouw verwacht zou mogen worden op basis van de dosis-effectrelaties.

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

In een latere publicatie van de GGD naar aanleiding van het onderzoek op Uilenstede werd deze combinatie van omstandigheden als een belangrijke verklaring aangevoerd: "A relevant factor may be the high mobility amongst young adults: they were more inclined to move and actually do move more often than older adults do. Psychologically this may play an important role in coping with noise: if noise causes too much disturbance, young people are more inclined, or have more possibilities, to move away from the noise."

De bevindingen van de GGD Amsterdam dat jongeren minder last ervaren van geluid en een hogere mobiliteit hebben (in de zin dat ze vaak verhuizen), waren voor de gemeente Amsterdam aanleiding om in de herziening van het geluidbeleid een specifiek doelgroepenbeleid op te nemen. In het Amsterdamse beleid voor doelgroepenwoningen is opgenomen dat het bij huisvesting voor jongeren en studenten vaak gaat om relatief kleine eenheden die eenzijdig op een gevel zijn georiënteerd. Omdat het daardoor vaak niet goed mogelijk is een stille zijde te realiseren en de kosten van maatregelen om de geluidbelasting terug te brengen in deze situaties veelal onevenredig hoog zijn, mag het beleid voor deze doelgroepenwoningen minder streng worden toegepast en hoeft er geen stille zijde te worden gerealiseerd. Een voorwaarde is dat de doorstroming van de toekomstige bewoners is gewaarborgd, bijvoorbeeld door campuscontracten, jongerencontracten of andere tijdelijke huurovereenkomsten. Dit is conform het advies van de GGD Amsterdam dat een geluidluwe gevel voor jongeren van beperkt belang is, mits geborgd wordt dat inderdaad alleen deze doelgroep daarvoor in aanmerking komt.

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

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

Figuur 14: tabel resultaten hinderbelevingsonderzoek 2017, naar leeftijdscategorie

In samenhang met het hinderbelevingsonderzoek is een focusgroep onderzoek uitgevoerd naar opvattingen van jongeren over Schiphol en omgeving. Hieruit kwam onder meer naar voren dat jongeren tal van positieve effecten zien van Schiphol. Een grote zorg onder jongeren is de krapte op de woningmarkt en de mogelijkheid dat zij geen goede en betaalbare woning in de regio zullen kunnen vinden. De uitkomsten van de hinderbelevingsonderzoeken worden ondersteund door de wachtlijstindicaties voor een woning op Uilenstede. De wachttijd voor een zelfstandige wooneenheid op Uilenstede bedraagt maar liefst 66 maanden, veel langer dan de wachttijd van 48 maanden die voor studentenwoningen elders in de stad gelden. Deze cijfers wijzen er op dat Uilenstede voor studenten een populaire woonomgeving is. Uit enquêtes van de Vrije Universiteit onder (internationale) studenten en uit de wijkprofielen van de gemeente Amstelveen blijkt eveneens een hoge woontevredenheid. Dit heeft te maken met de ligging (dichtbij openbaar vervoer waardoor het centrum van Amsterdam en het stadshart van Amstelveen snel bereikbaar zijn en dichtbij de Vrije Universiteit), met de betaalbaarheid van de woningen en de aantrekkingskracht van de campus Uilenstede. De leefbaarheid op de campus is met de vernieuwing van Uilenstede in de afgelopen jaren enorm vergroot, waardoor Uilenstede meer dan ooit een groene, veilige en sportieve

campus is. De hinder van vliegtuiglawaai is voor studenten geen reden om niet op Uilenstede te willen wonen.

Uit het wijkprofiel dat de gemeente Amstelveen heeft opgemaakt voor de wijk Uilenstede/Kronenburg blijkt dat niet vliegtuiglawaai, maar burengerucht de belangrijkste ergernis is op de campus. Omgevingsfactoren kunnen bijdragen aan het ontstaan of verergeren van hart- en vaatandoeningen. Er bestaat over het algemeen een verband met blootstelling aan geluid. Blootstelling aan geluid kan leiden tot stressverschijnselen die zowel direct als indirect effect hebben op het hart- en vaatstelsel. Langetermijn gezondheidsrisico's worden in de literatuur vooral in verband gebracht met nachtelijk geluid en slaapverstoring. Er bestaat echter nog maar weinig inzicht over de termijn waarop deze risico's ontstaan. Net als bij geluidhinder spelen ook niet akoestische factoren een rol, zoals verwachtingen over geluid, geluidgevoeligheid, mate van schrikreactie, angst, leeftijd en geslacht. Kwetsbare groepen in dit verband zijn ouderen, kinderen, zwangere vrouwen en mensen met chronische aandoeningen.

Preventie van slaapverstoring is mogelijk door geluidvermindering aan de bron en door geluidwerende maatregelen aan de woningen. Uit onderzoek blijkt dat blootstelling aan geluid mogelijk de leerprestaties kan beïnvloeden. Naar dit onderwerp is nog maar weinig onderzoek gedaan, maar er zijn aanwijzingen dat blootstelling aan vliegtuiggeluid leidt tot achterstanden bij begrijpend lezen bij kinderen. Omdat het bij de beoogde transformatie van Kronenburg om een andere doelgroep gaat, kunnen de conclusies uit deze onderzoeken niet zomaar worden overgenomen als het gaat eventuele effecten op de leerprestaties bij studenten. Over onderzoek naar verstoring van studieprestaties bij jong volwassenen of ouderen is vrijwel niets bekend. Er is in elk geval door de jaren heen geen enkele aanleiding geweest om bezorgd te zijn over de studeeromstandigheden op Uilenstede of voor de veronderstelling dat studenten die op Uilenstede woonachtig zijn minder presteren dan andere studenten. Daarbij dient tevens in ogenschouw genomen worden dat studentenwoningen elders in de stad niet persé minder geluidbelast zijn. Vliegtuiglawaai is een specifieke bron van geluid op Uilenstede, maar hinder van andere geluidbronnen is hier ten opzichte van studentenwoningenlocaties in de stad juist relatief beperkt. In de periodes dat er geen vliegtuigen vliegen is het hier voor een stedelijk gebied uitzonderlijk stil. Gelet op wat er bekend is over de gezondheidsrisico's van blootstelling aan geluid, kan worden geconcludeerd dat studenten niet tot de kwetsbare groepen behoren en gemiddeld als gevolg van de levensfase waarin zij verkeren in combinatie met de tijdelijkheid van hun verblijf minder hinder ervaren. Gezondheidsrisico's kunnen voorts worden teruggebracht door voorlichting en goede communicatie, gericht ook op bewustwording van niet akoestische factoren, en door 'soundscaping' bij de verdere inrichting van het gebied.

Uit onderzoek komen steeds meer aanwijzingen dat een groene woonomgeving een positief effect heeft op de hinderbeleving. Juist op Kronenburg zijn er door de ruime en groene opzet van de locatie, volop mogelijkheden om hierop in te spelen. De nieuwbouw biedt uitstekende kansen om op akoestisch gebied de nodige geluidwerende maatregelen te nemen en met de aanwezigheid van vliegtuiggeluid rekening te houden zowel op het schaalniveau van stedenbouw, als op gebouw- en materiaalniveau.

Op grond van het landelijke Besluit bouwwerken leefomgeving is hoe dan ook bij nieuwbouw een goede geluidwering en adequaat binnenmilieu van de studentenwoningen gewaarborgd. In het kader van het stedenbouwkundige ontwerp en bij het ontwerp van woningen wordt rekening gehouden met de nieuwste wetenschappelijke inzichten om hierbij tot een reductie van het vliegtuiggeluid te komen en wordt rekening gehouden met voldoende "beschutte" plekken in de verschillende clusters. In verband met de formele aanvraag om vvgb die de gemeente in 2017 heeft ingediend, heeft de gemeente Amstelveen zekerheidshalve opnieuw advies gevraagd aan de GGD Amsterdam. De GGD ziet geen aanleiding het oordeel over de aanvaardbaarheid van uitbreiding van studentenhuisvesting op Uilenstede/Kronenburg te herzien (Advies

GGD, 30 mei 2018). In september 2024 heeft de GGD desgevraagd per emailbericht bevestigd dat zij geen aanleiding ziet haar advies te wijzigen.

De GGD stelt dat de resultaten van het onderzoek bij Uilenstede (Gevolgen van overvluchten op de gezondheid en woontevredenheid te Uilenstede van 4 oktober 2013) gebruikt kunnen worden voor eventuele studentenwoningen op Kronenburg. De verhuismobiliteit is later nader onderzocht met als resultaat bijgaande notitie. Bij nieuwe studentenhuisvesting op een zwaar door vliegtuiggeluid belaste plek is het aan te bevelen naar verbetering te streven:

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

Volgens de GGD behoren studenten tot de minst gevoelige groep als het gaat om geluidhinder. Omdat in Kronenburg in beginsel geen nachtvluchten zijn, is geluidhinder overdag een noodzakelijke voorwaarde om ernstiger gevolgen op het hart-/vaatstelsel te kunnen ontwikkelen. Studenten die geen hinder hebben, ontwikkelen ook deze effecten niet. Omdat studenten op hun jonge leeftijd sowieso een zeer kleine kans hebben op cardiovasculaire klachten, omdat ze een relatief kort deel van hun leven in Kronenburg verblijven en nog vele jaren hebben om van eventuele schade te herstellen, is de kans dat studenten tijdens het wonen op Kronenburg cardiovasculaire ziekten krijgen door geluid extreem klein en altijd kleiner dan nagenoeg elke andere groep mensen die daar zou wonen. Bij emailbericht van 5 september 2024 heeft de GGD aangegeven geen aanleiding te zien om het eerdere advies te wijzigen. Deze bevindingen sluiten ook aan op het rapport van het 'Belevingsonderzoek geluidhinder en slaapverstoring luchtvaart 2020.

Geluidadaptief bouwen

Het advies van de GGD luidt dat studenten zo goed als geen gezondheidsrisico's zullen ondervinden van het wonen op Kronenburg. Dat betekent natuurlijk niet dat er geen hinder kan optreden. Maatregelen in de bebouwde omgeving kunnen geluid beperken en de inrichting van de bebouwde omgeving is van invloed op de hinder die de mensen die er wonen of verblijven ervaren. Naast geluid spelen ook andere factoren een rol. Nieuwe benaderingen als sound- en sensenscaping zijn gericht op het ontwerpen van gebieden

die comfort geven aan gebruikers, zodat zij zich veilig en prettig voelen. Dat vermindert alertheid en stress en daarmee gezondheidsrisico's. Lang is gedacht dat tegen geluid "van boven" niets is te doen. Onderzoek uit 2019 (Lugten) heeft uitgewezen dat dit mogelijk onterecht is. Ook voor vliegtuiggeluid geldt dat een slimme inrichting van de bebouwde omgeving kan helpen de impact van het geluid te verminderen. Deze inzichten zijn voor de gemeente reden geweest Lugten opdracht te geven advies uit te brengen over het stedenbouwkundig ontwerp, zoals dat in het eerdere planproces is ontwikkeld. Gekozen is voor een aanpak in twee fasen. Eerst is een geluidstresstest uitgevoerd op het oorspronkelijke stedenbouwkundig ontwerp. Hoe scoort het ontwerp met het oog op blootstelling aan vliegtuiggeluid en zijn er misschien verbeteringen mogelijk. Deze eerste ronde heeft geleid tot de conclusie dat de keuze voor clusters met een horentypologie met relatief hoge bouwhoogten gunstig is vanuit het perspectief van vliegtuiggeluid. Wel zijn naar aanleiding van de stresstest een aantal aanpassingen doorgevoerd, met name om de reflectie van geluid tussen gebouwen te voorkomen. Ook zijn een aantal bouwvolumes in hoogte of vorm aangepast om hinderlijke geluidsreflecties tussen gebouwen te verminderen.

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

Conclusie geluid

Zowel op basis van de berekende als gemeten geluidbelasting, blijkt dat de geluidbelasting (L_{den}) in grote delen van Kronenburg minder hoog is dan de ligging in zone 4 van het beperkingengebied doet vermoeden. Op basis van berekeningen zien we dat geluidbelasting in het gebied afneemt en dat de inzet van het kabinet is om het verder te laten afnemen. Voor een eindoordeel over de akoestische leefsituatie is ook inzicht nodig in de invloed van andere geluidbronnen, zoals wegverkeer, railverkeer en industrielawaai. Bij de afweging of sprake is van een aanvaardbare situatie spelen naast geluid ook andere omstandigheden en belangen een rol. De te maken afweging speelt zich af op het complexe snijvlak van belangen van hinder en gezondheid, woningbouw, economie en mobiliteit.

Uit onderzoek van de GGD is gebleken dat studenten zo goed als geen gezondheidsrisico's zullen ondervinden van het wonen op Kronenburg. Dat betekent natuurlijk niet dat er geen hinder kan optreden. Door middel van geluidadaptief bouwen in de vorm van maatregelen in de (inrichting van de) bebouwde omgeving kan geluid worden beperkt. Studenten verblijven door onder meer campuscontracten maar beperkte tijd in het gebied. Mede daarom vindt de gemeente transformatie naar deze vorm van wonen vanuit gezondheidsaspecten aanvaardbaar.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot geluid, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.7 Trilling

Algemeen

Paragraaf 5.1.4.4 van het Bkl bevat instructieregels die zien op activiteiten, anders dan het wonen, die op een locatie worden uitgevoerd en die trillingen veroorzaken in een trillinggevoelige ruimte van een trillinggevoelig gebouw. De instructieregels gelden zowel

bij het toestaan van de trillingveroorzakende activiteit, als bij het toestaan van trillinggevoelige gebouwen. De in deze paragraaf vastgelegde instructieregels zijn niet van toepassing op trillingen die afkomstig zijn van het gebruik van woningen.

Uit artikel 5.79 Bkl volgt dat deze paragraaf van toepassing is op trillingen door alle denkbare activiteiten. Een uitzondering op deze hoofdregel betreft de (tijdelijke) activiteiten die niet bepalend zijn voor de functie van een locatie. De instructieregels voor trillingen zien uitsluitend op trillingen die door een activiteit worden veroorzaakt ter plaatse van een trillinggevoelig gebouw dat planologisch legaal is (toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit). In het tweede lid is een aantal gevallen aangewezen waarin de instructieregels voor trillingen niet van toepassing zijn.

Uit artikel 5.83 Bkl volgt dat bij de vaststelling van (een wijziging van) het omgevingsplan de aanvaardbaarheid van optredende trillingen die kunnen optreden in trillinggevoelige ruimten van trillinggevoelige gebouwen moet worden beoordeeld.

Relevantie plangebied

Het aspect trillingen is niet relevant voor het plangebied, omdat deze niet in de nabijheid van spoorlijnen ligt en de activiteiten zelf geen trillingen veroorzaken.

3.8 Bezonnning en schaduwwerking

Voldoende zonlicht en schaduw zijn aspecten van de fysieke leefomgeving (artikel 2.1 Omgevingswet) en dragen bij aan een aangenaam verblijfsklimaat. De rijksoverheid heeft voor dit aspect van de fysieke leefomgeving geen instructieregels opgesteld. Daarom heeft de gemeente de vrijheid om deze zelf in te vullen. Vaak wordt gebruik gemaakt van de door TNO ontwikkelde lichte norm, die minimaal twee uur zon per dag (niet aansluitend vereist) in de periode 19 februari tot en met 21 oktober voorschrijft of de strenge norm, die drie uur zon per dag (niet aansluitend vereist) in de periode 21 januari tot en met 22 november voorschrijft.

Stedenbouwkundige oplossingen kunnen zorgen voor voldoende zonlicht en schaduw. Voorbeelden zijn:

- voldoende afstanden tussen (hoge) bebouwing;
- bouwhoogten;
- ligging openbare ruimte en speelplekken ten opzichte van bebouwing;
- de fysieke vorm van de gebouwen;
- zongericht verkavelen.

Relevantie plangebied

In het stedenbouwkundig plan is een bezonningsstudie uitgevoerd. De bezonnning is meegenomen als belangrijke factor voor de optimale positionering van de torens en hoog-teaccenten binnen de clusters. Zo krijgt het hart van elk cluster zo veel mogelijk zon. Uit de studie blijkt voorts dat geen sprake is van onaanvaardbare schaduwwerking op de omgeving ten gevolge van de nieuwbouw.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot bezonnning en schaduwwerking, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.9 Luchtkwaliteit

Regelgeving

De Omgevingswet bepaalt dat bij evenwichtige toedeling van functies aan locaties de gemeente in ieder geval rekening houdt met het belang van het beschermen van de gezondheid, zo bepaalt artikel 2.1 lid 4 van de Omgevingswet (Ow). Hierbij houdt de

gemeente rekening met de lokale specifieke omstandigheden en de gevolgen van de activiteiten voor de gezondheid van haar burgers (artikel 2.1 en 2.4 Ow).

In paragraaf 5.1.4.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) staan instructieregels die de gemeente bij het opstellen van een omgevingsplan moet hanteren om de luchtkwaliteit te beschermen. De gemeente moet voor een aantal activiteiten de rijksomgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) in acht nemen. Strikt genomen gaat het daarbij om activiteiten gelegen in een aandachtsgebied. De toetsing aan de rijksomgevingswaarden geldt niet als een activiteit niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Het niet in betekenende mate (NIBM) verslechteren van de luchtkwaliteit is het geval als een activiteit leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van NO₂ en PM₁₀ van 1,2 µg/m³ of minder, waarvoor een aantal standaardgevallen zijn aangewezen. De standaardgevallen van activiteiten waarvan de luchtkwaliteit verslechtering niet in betekende mate is, staan in artikel 5.54 Bkl, en betreffen onder andere de ontwikkeling van maximaal 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of maximaal 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen.

Relevantie plangebied

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is door Royal HaskoningDHV een quickscan luchtkwaliteit uitgevoerd. Het rapport 'Quickscan luchtkwaliteit herontwikkeling gebied Kronenburg-Uilenstede', met kenmerk BK4128-MI-ME-250211-1415, d.d. 11 februari 2025, is als bijlage 15 in deze toelichting opgenomen.

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

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

Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat het plan op grond van paragraaf 2.2.1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) voldoet aan de luchtkwaliteitseisen van het Bkl. Geconcludeerd wordt dan ook dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot luchtkwaliteit, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.10 Omgevingsveiligheid

Regelgeving

Omgevingsveiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl van het Bkl). De paragrafen 5.1.2.2 tot en met 5.1.2.6 Bkl gaan over het toelaten van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties in verband met het externe veiligheidsrisico van een activiteit die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Belangrijke begrippen in het kader van omgevingsveiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bkl gedefinieerd als "de kans op het overlijden van een onbeschermd en continu aanwezig persoon buiten de begrenzing van de locatie waar een activiteit wordt verricht als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval veroorzaakt door die activiteit". Het groepsrisico is de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied/aandachtsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval vanwege die risicobron waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is. Het groepsrisico dient in een aantal gevallen te worden berekend, maar vaak niet.

Kwetsbare gebouwen en locaties

Verder zijn kwetsbare gebouwen en locaties, en beperkt kwetsbare gebouwen en locaties, en zeer kwetsbare gebouwen, van belang. Zeer kwetsbare gebouwen zijn bijvoorbeeld een basisschool, kinderdagverblijf, ziekenhuis of woonfunctie voor 24-uurs zorg. Kwetsbare gebouwen zijn bijvoorbeeld een kantoorgebouw met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m², een logiesgebouw op een locatie met een hogere dichtheid dan twee logiesfuncties per ha en met meer dan 5 logiesverblijven per gebouw of met een bruto-vloeroppervlakte van meer dan 1.500 m², een sporthal en woningen in het geval van een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare gebouwen zijn bijvoorbeeld kantoorgebouwen, logiesgebouwen en grondgebonden woningen, die onder de hiervoor genoemde criteria blijven.

Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10⁻⁶ per jaar voor kwetsbare gebouwen en zeer kwetsbare gebouwen in nieuwe situaties.

Aandachtsgebieden

Ten aanzien van risicobronnen zijn (veelal) aandachtsgebieden van toepassing. Vanaf het van kracht worden van de Omgevingswet bestaan er, voor toen bestaande risicovolle milieubelastende activiteiten (mba's), van rechtswege aandachtsgebieden langs of rondom een risicovolle mba.

Met betrekking tot externe veiligheid zijn onder meer de volgende milieubelastende activiteiten van belang (in algemene zin):

- het opslaan, produceren en/of gebruiken van gevaarlijke stoffen;
- het vervoeren van gevaarlijke stoffen;
- het exploiteren met een buisleiding met/voor gevaarlijke stoffen.

Deze milieubelastende activiteiten kunnen ook risicobronnen worden genoemd.

Een aandachtsgebied is een gebied waarbinnen personen in een gebouw onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen. In bijlage VII van het Besluit kwaliteit leefomgeving wordt – voor de daarin aangewezen risicobronnen – een vaste afstand voor de aandachtsgebieden gegeven, of is aangegeven dat de aandachtsgebieden berekend moeten worden.

Het Bkl kent drie soorten aandachtsgebieden voor externe veiligheid:

- een brandaandachtsgebied (bijvoorbeeld voor een plasbrand langs het spoor of fakkelbrand bij een hogedruk aardgastransportleiding);
- een explosieaandachtsgebied (bijvoorbeeld voor een BLEVE langs het spoor of bij een LPG-tankstation);
- een gifwolkaandachtsgebied (bijvoorbeeld rondom chemische bedrijven).

Bij een activiteit/ontwikkeling gelegen binnen een aandachtsgebied moet de gemeente in het omgevingsplan of bij een buitenplanse omgevingsplanactiviteit beschouwen hoe groepen mensen beschermd worden en of deze bescherming afdoende is (artikel 5.15 Bkl). Een gemeente kan daarbij gebruik maken van een groepsrisicoberekening om de rekenkundige hoogte van het groepsrisico te bepalen.

Een aandachtsgebied markeert het gebied waarbinnen het effect van een incident met gevaarlijke stoffen het meest nadrukkelijk optreedt. De omvang van een aandachtsgebied zegt niets over de kans op een incident.

De zwaardere risicovolle bedrijven zijn in lijn met de Europese regelgeving aangewezen als Seveso-bedrijven (voorheen was de Nederlandse benaming: Brzo-bedrijf). Op onderdelen verschilt het wettelijk kader van Seveso-bedrijven van dat van andere milieubelastende activiteiten (mba). Voor Seveso-bedrijven geldt eenzelfde normering van het plaatsgebonden risico en gelden ook aandachtsgebieden.

Voorschriftengebieden

Binnen een brand- en explosieaandachtsgebied moet een gemeente (conform artikel 5.14 Bkl) in beginsel voorschriftengebieden aanwijzen in het omgevingsplan of een omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit, waarbij het voorschriftengebied zonder meer nodig is als binnen het aandachtsgebied zeer kwetsbare gebouwen worden toegestaan. Als het omgevingsplan of de omgevingsvergunning geen zeer kwetsbare functies toestaat, maar enkel kwetsbare of beperkt kwetsbare functies, kan een gemeente afwegen om geen of een kleiner voorschriftengebied aan te wijzen. Binnen voorschriftengebieden gelden er bij nieuwbouw aanvullende bouwkundige eisen, conform artikel 4.90 tot en met 4.96 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), waarbij het in een brandvoorschriftengebied gaat om de eisen in artikel 4.90 t/m 4.95 Bbl. Deze bouwkundige eisen gelden niet voor de bestaande bebouwing of bij verbouw.

Specifieke situaties

Naast bovengenoemde regels over veelvoorkomende situaties zijn voor een aantal specifieke situaties nog de volgende delen van het Bkl van belang:

- Beperkingen in het belemmeringsgebied (voormalige belemmeringenstrook in de huidige regelgeving) van buisleidingen: par. 5.1.2.3 Bkl;
- Veiligheid rond opslaan, herverpakken en bewerken van vuurwerk en pyrotechnische artikelen voor theatergebruik: par 5.1.2.4 Bkl;
- Veiligheid rond het bewerken en opslaan van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik en op militaire objecten (par. 5.1.2.5 Bkl);
- Veiligheid rond luchthavens (par. 5.1.2.6 Bkl en zone 5 van het Luchthavenindelingbesluit).

Relevantie plangebied

Hogedruk aardgastransportleidingen

Op 27 november 2024 is door de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied advies uitgebracht over de omgevingsveiligheid ter plaatse van het plangebied. Naast het gebied ligt een drietal hogedruk aardgastransportleidingen (W-534-01, W-540-01 en A-807) van de Gasunie. Twee leidingen zijn regionale leidingen en één leiding is een hoofdtransportleiding (A-807). Alleen laatstgenoemde leiding is relevant voor het plangebied. Deze leiding loopt ten noorden van het plangebied. De plaatsgebonden risicocontour en de belemmeringenstrook vallen niet over het plangebied. Wél valt het brandaandachtsgebied over nagenoeg het gehele plangebied. Alleen het zuidelijkste deel van perceel C valt daar buiten.

De ontwikkelingen vinden plaats buiten de 100%-letaliteitscontour. In een groepsrisicoberekening, zoals deze onder de vorige wetgeving werd uitgevoerd was de bijdrage van personen aan de hoogte van het groepsrisico verwaarloosbaar buiten deze contour. Onder de Omgevingswet moet het brandvoorschriftengebied worden aangezet, maar mag daar van af worden gezien met een nadere motivering voor zover er geen zeer kwetsbare gebouwen worden gerealiseerd.

In het plangebied worden kwetsbare, maar geen zeer kwetsbare, gebouwen gerealiseerd. Zoals eerder geconstateerd ligt de bebouwing buiten de 100%-letaliteitscontour. De gebouwen hebben voorts een dusdanige omvang dat het concept schuilen en vluchten kan worden uitgewerkt in het bouwkundig ontwerp. Tevens is bekend dat de

brandaandachtsgebieden over het algemeen te conservatief zijn. Uitgaande van de Handreiking aandachtsgebieden in het omgevingsplan, kan worden gesteld dat de warmtebelasting op de bebouwing op grotere afstand waarschijnlijk niet hoog genoeg is om een veilig verblijf binnen voor zelfredzame mensen tijdens een incident onmogelijk te maken. Verder is de kans op het maatgevende incident klein.

Gelet op het voorgaande kan worden afgezien van de aanwijzing van een brandvoorschriftengebied.

Vliegverkeer zone 5 LIB

De nieuwbouw van 438 studentenwoningen in het plangebied ligt tevens in het afwegingsgebied voor geluid en externe veiligheid (zone 5). In dit gebied (afgebakend door de voorheen geldende planologische 20 Ke zone) bestaat een enigszins verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. Gelet hierop dienen gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen, op grond van artikel 2.2.1.d, lid 2 LIB, te motiveren op welke wijze rekening is gehouden met de mogelijke gevolgen van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het plangebied ligt geheel binnen de 20 Ke-contour, maar buiten de gebieden waarvoor vanwege externe veiligheid op grond van de plaatsgebonden risicocontour 10-6 ruimtelijke beperkingen gelden. Daarom wordt hieronder alleen aandacht geschonken aan de mogelijkheid van een vliegtuigongeval met meerdere slachtoffers op de grond als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Risicoprofiel

In het kader van de totstandkoming van het oorspronkelijke bestemmingsplan 'Uilenstede – Kronenburg' is door de Veiligheidsregio een risicoprofiel opgesteld. Hieronder volgt een samenvatting van het risicodiagram.

Rampscenario

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

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

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

Impactbepaling van een ongeluk

Nu bekend is wat de gevolgen van een vliegtuigongeval zullen zijn, kan ook een beeld worden verkregen van de impact van die gevolgen. Hierbij wordt vanuit verschillende perspectieven zo goed mogelijk beoordeeld hoe ernstig de gevolgen van het ongeval zijn. Zo wordt gekeken naar de territoriale, lichamelijke, economische, ecologische, sociaal-politieke en culturele gevolgen van het ongeval. Voor elk van deze belangen worden volgens de gangbare werkwijze de gevolgen op de schaal van beperkt tot

catastrofaal ingeschat. Als al deze gevolgen in beeld zijn gebracht wordt daar een getalswaarde aan gegeven. Dit leidt uiteindelijk tot een eindscore, waarbij de maximale score 1 is en de minimale score 0. De score voor een vliegtuigongeval in het plangebied is 0,202469. Daarmee wordt de ramp beoordeeld als zeer ernstig. De bandbreedte voor een ernstige ramp is een eindscore tussen 0,037 en 0,11. Met een score van 0,33 of hoger is sprake van een catastrofale ramp.

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

Waarschijnlijkheidsbepaling van een ongeluk

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

Ook in het rapport van TO70 (mei 2018) naar externe veiligheid wordt op de ongevalskans ingegaan. De bronveiligheid wordt bepaald door een groot aantal factoren, zoals het ontwerp, de infrastructuur en de procedures van luchtverkeersleiding, het vliegtuig, de luchthaven en de vliegtuigmaatschappij. De ongevalskans per vliegtuigbewegingen neemt mondiaal gezien af. De afgelopen 20 jaar is de veiligheid in de luchtvaart wereldwijd ieder jaar met gemiddeld 4 procent gestegen. Die wereldwijde autonome verbeteringen zijn niet één-op-één te vertalen naar de autonome veiligheidsverbetering op Schiphol. Omdat er op Schiphol zich maar heel weinig ongevallen voordoen, is op basis van alleen Schiphol-specifieke statistieken niet vast te stellen hoe groot de autonome veiligheidsverbetering op Schiphol is. Uit het rapport van TO70 kan worden geconcludeerd dat de vernieuwing van de vloot en het in algemene zin veiliger worden van de luchtvaart, positief hebben uitgewerkt voor de veiligheid van de omgeving.

Ondanks dat het aantal vliegtuigbewegingen is toegenomen van circa 207.000 in 1990 naar bijna 500.000 bewegingen in 2017, is de veiligheid voor omwonenden per saldo ruim verbeterd ten opzichte van 1990. Uit beide rapporten blijkt dat het vliegen steeds veiliger wordt en dat de kans op een ongeval in de omgeving van Schiphol zeer gering is.

De kans dat een vliegtuig neerstort op een bepaalde locatie rond luchthaven Schiphol is klein. Hetzelfde geldt voor de kans om als persoon op een bepaalde locatie rond de luchthaven te overlijden door een neerstortend vliegtuig. Dichtbij Schiphol is de kans wat groter dan verder van de luchthaven af. Buiten het LIB 3 gebied is dit plaatsgebonden risico kleiner dan 10-6 per jaar (oftewel eens per miljoen jaar). De kans dat een persoon komt te overlijden als gevolg van bijvoorbeeld een verkeersongeval is vele malen groter. De maatschappelijke impact van een ongeval met een vliegtuig is uiteraard groter.

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

Verantwoording

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

Zelfredzaamheid

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

Communicatie

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

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

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

Toegankelijkheid

Het gebied moet goed toegankelijk zijn voor hulpverlening, zodat zij snel het getroffen gebied kunnen veiligstellen, de gevolgen kunnen beperken en gewonden kunnen helpen. Voor het onderhavige plangebied geldt dat het gebied goed ontsloten is en vanuit verschillende richtingen bereikbaar is. Het stedenbouwkundig ontwerp met als uitgangspunt dat gebouwen in het groen moeten staan, het openbaar gebied tot aan de gevel moet doorlopen en het gebied vrij moet worden van hekken en andere barrières die de doorgangbaarheid van het gebied belemmeren, zijn vanuit het perspectief van

externe veiligheid positieve elementen. In geval van een calamiteit kunnen personen die zich in het rampgebied ophouden gemakkelijker weggelopen en hulpverleners kunnen zich juist gemakkelijk toegang verschaffen. Daarbij is, dankzij het vele water in het gebied, voldoende bluswater aanwezig om eventuele uitbrekende branden snel te bestrijden.

Voorbereiding

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

Het risicoprofiel wordt (wederom verplicht) eens per 4 jaar geactualiseerd. Op basis van dit risicoprofiel stelt de veiligheidsregio een beleidsplan op om de crisisorganisatie zo goed als mogelijk voorbereid te houden. Het crisistype luchtvaartongeval is een van de typen die worden genoemd in het regionaal risicoprofiel van de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Naast de generieke voorbereiding van de crisisorganisatie, bestaat er ook specifieke voorbereiding voor luchtvaartongevallen. Die bestaat met name uit een (multidisciplinair) calamiteitenplan luchtvaartongevallen en veel gezamenlijke trainingen en oefeningen van de brandweer.

Conclusie

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

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

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot omgevingsveiligheid, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.11 Mobiliteit en parkeren

Regelgeving en beleid

Bij mobiliteit en ruimtelijke planvorming hebben we het over vervoer met de auto, het openbaar vervoer, de fiets, et cetera. Hiervoor zijn voorzieningen nodig, zoals wegen, fietspaden, openbaar vervoerverbindingen en parkeervoorzieningen. Het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) bevat verschillende rijksinstructieregels voor de instandhouding van de rijksinfrastructuur. Mobiliteit is verder een aspect dat in de omgevingsvisies, de omgevingsverordening en het omgevingsplan meeweegt vanuit een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit.

In het kader van de herontwikkeling moet worden gekeken wat de verkeersgeneratie is, wat de parkeerbehoefte is en hoe de ontsluiting wordt geregeld van de nieuwe functies om ongewenste verkeerssituaties tegen te gaan en voldoende parkeerplaatsen te waarborgen.

Relevantie plangebied

Mobility

Autoverkeer

De wijk Kronenburg/Uilenstede wordt ontsloten via twee 50 km/u ontsluitingswegen voor autoverkeer: aan de westkant door de Beneluxbaan en aan de zuidkant door de Saskia van Uylenburgweg. Via deze twee wegen is de wijk ontsloten voor autoverkeer. Via de Beneluxbaan-Oranjobaan is de A9 in 6 minuten bereikbaar. De A10 is via de Beneluxbaan-Europaboulevard in 8 minuten bereikbaar. Aan de noordkant wordt het gebied begrenst door een wandel- en fietspad (Kalfjeslaan) en aan de oostkant door een Sportpark dat gedeeltelijk openbaar toegankelijk is, maar geen directe verbinding kent met Kronenburg.

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

Op 8 september 2025 heeft Goudappel, onder kenmerk 021555.2050828.N1.02, het rapport 'Notitie Actualisatie verkeersonderzoek herontwikkeling Kronenburg' uitgebracht. Het rapport is opgenomen als bijlage 16 in deze toelichting. Uit het rapport blijkt dat de herontwikkeling van Kronenburg, ten opzichte van de autonome situatie met maximaal planologische mogelijkheden, op sommige wegen in het gebied zorgt voor toenames van de hoeveelheid verkeer en op sommige wegen voor afnames. Aan de noordoostkant van het gebied worden veel woningen en eenheden toegevoegd, ten koste van een beperkte hoeveelheid arbeidsplaatsen die nu planologisch mogelijk zijn. Daarmee ontstaat netto een verkeerstoename, bijvoorbeeld op Uilenstede en de Laan van Kronenburg. Aan de zuidoostkant van het gebied gaat de planontwikkeling ten koste van dermate veel arbeidsplaatsen die maximaal planologisch mogelijk zijn dat er in de plansituatie sprake is van een verkeersafname ten opzichte van de autonome situatie. Dit komt doordat de verkeersgeneratie van studentenwoningen en short-stay eenheden lager ligt dan de verkeersgeneratie van kantoren.

De autonome groei en de planontwikkeling zorgen voor een verkeerstoename op de wegen in en rondom Kronenburg. De meeste wegen hebben voldoende capaciteit om deze groei op te vangen. Op Uilenstede wordt de (theoretische) maximaal wenselijke capaciteit echter overschreden. Dit is te wijden aan de aanwezigheid van parkeervakken langs de weg. Geparkeerde auto's kunnen de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer belemmeren bij het uitvoeren van parkeermanoeuvres. Ook kan het uitvoeren van parkeermanoeuvres en het openslaan van deuren langs de rijbaan leiden tot onveilige situaties bij de aanwezigheid van fietsverkeer. Bij de aanwezigheid van haakspareervakken, zoals op Uilenstede het geval is, bedraagt de theoretische wenselijke capaciteit 4.000 mvt/etmaal. Omdat Uilenstede geen stroomfunctie heeft, is enige hinder van parkeermanoeuvres niet erg. In welke mate er hinder en eventuele onveilige situaties ontstaan voor gemotoriseerd en fietsverkeer hangt af van de frequentie van parkeerbewegingen. Deze situatie zal worden gemonitord en indien hieruit blijkt dat daartoe aanleiding bestaat zal de parkeersituatie worden aangepast.

Naast de verkeersintensiteit per wegvak is de verkeersafwikkeling van de kruispunten beschouwd. De toegenomen verkeersdruk legt ook extra druk op de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau. Met name op kruispunten dicht bij de planontwikkeling vinden ten opzichte van de huidige situatie toenames plaats van de hoeveelheid verkeer. Uit de resultaten van een kruispuntanalyse blijkt dat de kruispunten Saskia van Uylenburgweg - Laan van Kronenburg - Jeanne d'Arclaan, Saskia van Uylenburgweg - J.H. Bavincklaan - Eleanor Rooseveltlaan en Rembrandtweg-Beneluxbaan allen in staat zijn de toekomstige intensiteiten op een goede of acceptabele manier te verwerken.

Openbaar vervoer

De wijk Kronenburg wordt momenteel ontsloten door middel van twee tramhaltes (Uilenstede en Kronenburg). Deze tramhaltes worden bedient door een tweetal tramlijnen, namelijk lijn 5 Stadshart-Westerpark (via Amsterdam Zuid en Leidseplein) en lijn 25 (Amsteltram) Uithoorn-Amsterdam Zuid. In de nacht worden beide tramhaltes bedient door nachtbus 284 (Amsterdam Centraal-Amstelveen Busstation).

De loopafstanden voor het oostelijk deel van de wijk (Laan Kronenburg, Prof. W.H. Keesomlaan) tot de tramhaltes zijn vrij fors. De gebruikelijke maximale afstand van 400 meter hemelsbreed voor regulier OV wordt niet gehaald. De afstand die wordt aangehouden voor hoogwaardig OV van 800 meter wordt maar net gehaald. Met name het noordelijke deel van de Prof W.H. Keesomlaan kent grote loopafstanden (1200 meter) tot de dichtstbijzijnde tramhalte. Een langzaamverkeerverbinding tussen de W.H. Keesomlaan en de Laan van Kronenburg, met aansluiting op de woonerfstructuur door Uilenstede kan de bereikbaarheid van dit deel van de wijk aanzienlijk verbeteren.

Langzaam verkeer

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

Parkeren

Zoals beschreven in paragraaf 2.3.5.5 (Nota Parkeernormen Amstelveen), dienen nieuwe ontwikkelingen te voldoen aan de parkeernormen. De thans geldende normen zijn die van de Nota Parkeernormen Amstelveen 2021. De gemeenteraad heeft in de in paragraaf 2.3.5.2 (Gebiedsvisie Kronenburg-Uilenstede) beschreven gebiedsvisie voor twee categorieën bebouwing normen vastgesteld die afwijken van de Nota Parkeernormen. Voor studentwoningen geldt een norm van 0,04 parkeerplaats per kamer en voor hotel- en shortstay ontwikkelingen geldt een norm van 0,2 per kamer. In onderstaande figuur 15 wordt de parkeerbehoefte voor zowel de auto als de fiets weergegeven.

Herzien Programma Kronenburg-Uilenstede versie d.d. 2 mei 2025

Exploitatiegebied		A2	B	C	E	F	G	Totaal
Programma	eenheid							
Studentenwoning (huurprijzen in overeenkomst)	aantal					438		438
Short stay-units (prijzen in overeenkomst)	aantal	400		1.200	380	1.062	600	3.642
Kantoor (4)	m² bvo	1.017	10.000		1.500			12.517
Supermarkt	m² bvo		750					750
Medisch	m² bvo						500	500
Swimgym	m² bvo			1.230				1.230
Klimgym	m² bvo			1.015				1.015
Fitness-gym	m² bvo			1.000				1.000
Horeca en retail	m² bvo	296	300	450				1.046
Overige Voorzieningen (studieruimte ondergeschikt)	m² bvo					1.085		1.085
Parkeren op straat aangrenzend aan kavel (1)	aantal	13	6	19	7	16	7	68
Parkerbehoefte eigen terrein of parkeernorm minus parkeren op openbaar gebied (ex evt dubbelgebruik) (2) (3)	aantal	100	116	332	81	214	115	957
Fietsparkeeren (inpadig) (5a)	aantal	212	120	975	208	1.225	500	3.240
Fietsparkeeren (buitenruimte) (5b)	aantal	53	76	267			11	407

(1) aantal parkeerplaatsen op openbaar gebied dat meelt bij het voldoen aan de parkeernorm van het Bouwplan.

(2) Parkeernorm swimgym in C is o.b.v. 375 m² bvo bassin, functie Zwembad (overdekt). Invulling Medisch nader in te vullen, o.b.v. functie en behandelkamers of Nota Parkeernormen Amstelveen 2021, aantal parkeerplaatsen niet meegenomen in dit overzicht. Invulling Horeca C nader uit te werken, in overzicht uitgegaan van functie Restaurant.

Bijstelling parkeernorm o.b.v. dubbelgebruik berekening nog uit te voeren cf bijlage 3 Nota Parkeernormen Amstelveen 2021 en het bepaalde in (3) Gehanteerde parkeernormen o.b.v. uitgangspunt betaald parkeren openbaar gebied ingevoerd bij oplevering Bouwplan (zone B1 in Nota Parkeernormen Amstelveen 2021), parkeren voor niet in Parkeernota genoemde functies zijn conform

(4) Voor A2 zijn in de functie kantoor ook commerciële, campusgerelateerde, voorzieningen toegestaan. Daarvoor dient tzt de toepasselijke parkeernorm voor te worden toegepast. Nu is uitgegaan van de functie kantoor.

Studentenwoningen	0,04 per kamer
Short stay-units	0,2 per kamer
Kantoor	0,9 per 100 m² bvo
Supermarkt	1,0 per 100 m² bvo
Medisch (aantal afhankelijk van functie)	zie Parkeernota
Swimgym	8,8 per 100 m² bassin
Klimgym	2,1 per 100 m² bvo
Fitness-gym	2,1 per 100 m² bvo
Horeca - Restaurant	8 per 100 m² bvo
Overige Voorzieningen (studieruimte ondergeschikt)	-
(5a/b) Gehanteerde fietsparkeernormen o.b.v. Nota Parkeernormen Amstelveen 2021, fietsparkeeren voor niet in Parkeernota genoemde functies zijn conform Gebiedsvisie, 5a) Studentenwoningen, Short stay-units, kantoorprogramma Inpadig, voor A2 uitgegaan van kantoor. 5b) t.b.v. overige voorzieningen. Swimgym fietsparkeeren o.b.v. worst case gerelateerd aan de functie Zwembad (overdekt). Horeca fietsparkeeren o.b.v. worst case gerelateerd aan functie Restaurant (eenvoudig). Invulling Medisch nader in te vullen, fietsparkeeren opgenomen in overzicht o.b.v. worst case functie	
Studentenwoningen	1,0 per kamer
Short stay-units	0,5 per kamer
Kantoor	1,2 per 100 m² bvo
Supermarkt	2,9 per 100 m² bvo
	7,0 per locatie t.b.v. bezoekers; 4,0 per locatie t.b.v. medewerkers
Medisch (aantal afhankelijk van functie)	t.b.v. medewerkers
Swimgym	20 per 100 m² bvo bassin
Klimgym	2,0 per 100 m² bvo
Fitness-gym	2,0 per 100 m² bvo
Horeca	18 per 100 m² bvo
Overige Voorzieningen (studieruimte ondergeschikt)	-

Figuur 15 parkeerbehoefte voor auto en fiets

Samengevat bestaat de parkeerbehoefte voor de auto uit 1.025 parkeerplaatsen, waarvan er 957 op eigen terrein moeten worden aangelegd en er 68 zijn voorzien in de openbare ruimte.

De parkeerbehoefte voor de fiets bestaat uit 3.647 fietsparkeerplaatsen, waarvan er 3.240 inpadig moeten worden gerealiseerd en 407 in de buitenruimte.

In de planregels is in artikel 13.1 een regeling opgenomen door middel waarvan het realiseren van voldoende parkeergelegenheid is geborgd.

Geconcludeerd wordt dan ook dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot mobiliteit en parkeren, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.12 Windklimaat

Toetsingskader

Windhinder, als onderdeel van de fysieke leefomgeving, is een aandachtspunt binnen de Omgevingswet en wordt door gemeenten meegenomen bij de evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Windhinder komt vaak voor bij hoge gebouwen. De wet stelt geen specifieke instructieregels voor windhinder.

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

Relevantie plangebied

Ten aanzien van de ontwikkelingen in het plangebied is een expert opinion windhinder uitgevoerd ter beoordeling van de verwachte windhinder rondom de nieuwbouw in Kronenburg-Uilenstede (Royal Haskoning, 8 mei 2019, zie bijlage 17). Het onderzoek is uitgevoerd op basis van een mogelijke stedenbouwkundige uitwerking. Niet van alle gebouwen is de definitieve exacte locatie en omvang reeds bekend.

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

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

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

Voor cluster C en F is, op basis van de bouwplannen voor de twee gebouwen in cluster C, een nader windonderzoek uitgevoerd door Actiflow. Het rapport daarvan, met kenmerk AFR-7598, d.d. 16 juni 2025, is in deze toelichting opgenomen als bijlage 18. Hieruit blijkt het volgende:

- in het plangebied heerst een windluw klimaat, welke overwegend gekenmerkt wordt door windhinderklasse A en B. Deze windluwe condities lenen zich uitstekend voor alle voetgangersactiviteiten (doorlopen, slenteren en langdurig zitten);
- lokaal treden er windrijkere zones op ter plaatse van de onderdoorgang van blok C1, tussen blokken C1 en F1 en ter plaatse van de noordwestelijke gebouwhoek van blok C2. Deze condities worden gekenmerkt door windhinderklasse C en lenen zich respectievelijk goed en gematigd voor de activiteiten doorlopen en slenteren;

- ten oosten van gebouw C2, aan de oostelijke oever van het water, bevindt zich een zone met windhinderklasse C en D. De zone met windhinderklasse D is niet geschikt voor slenteren en matig geschikt voor doorlopen;
- in het plangebied geldt geen risico of beperkt risico op windgevaar in de openbare buitenruimte;
- het optredende windklimaat op de daken ten boeve van vluchten, gelegen op verschillende bouwlagen, wordt gekenmerkt door windhinderklasse A t/m D. Gezien de beoogde gebruiksfunctie in combinatie met een overwegend kortstondig verblijf, resulteert het windklimaat in een acceptabele vluchtrouting in relatie tot wind;
- ook voor de beschouwde daken geldt dat er geen risico of beperkt risico op windgevaar optreedt.

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat de invloed van de nieuwbouw op het windklimaat beperkt is en dat er na realisatie een acceptabel windklimaat zal heersen. Met betrekking tot het windklimaat is derhalve sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.13 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen zijn:

- hoofdtransportleidingen;
- hoogspanningsleidingen van 50 KV en hoger;
- buisleidingen voor het transport van brandbare gasen met een druk van 20 bar of hoger;
- buisleidingen voor het transport van brandbare vloeistoffen met een diameter van 400 mm en groter;
- buisleidingen voor het transport van giftige stoffen;
- buisleidingen met een diameter van 400 mm en groter en gelegen buiten de bebouwde kom;
- buisleidingen voor het transport van afvalwater van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier met een diameter van 400 mm en groter (hoofdleidingen van en naar de afvalwaterzuiveringsinrichting);
- optisch vrije paden (straalpaden).

Niet-planologisch relevante leidingen behoeven geen bescherming/regeling in het omgevingsplan. Deze leidingen (riool(pers)leidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) vervullen uitsluitend een functie voor de aanwezige functies in het gebied (kavelaansluitingen) en kunnen ook zonder planologische regeling worden aangelegd. Deze leidingen zijn veelal aangelegd langs en/of in combinatie met aanwezige infrastructuur. Bij de technische uitwerking van het plan wordt de veiligheid van deze kabels en leidingen gewaarborgd via het KLIC-systeem.

Relevantie plangebied

Er is getoetst aan het omgevingsplan en de risicokaart van Nederland om inzicht te krijgen in mogelijke belemmeringen in of in de directe nabijheid van het plangebied. Uit dit onderzoek zijn geen relevante kabels, leidingen, straalpaden of andere belemmeringen naar voren gekomen, die mogelijk een belemmering zouden kunnen zijn voor deze ontwikkeling. Het aspect kabels en leidingen staat de uitvoerbaarheid van het initiatief niet in de weg.

3.14 Duurzaam bouwen en energie

De kaders betreffende duurzaamheid in Amstelveen zijn vastgesteld door de gemeenteraad op 15 juni 2016. Hiermee heeft de gemeenteraad aangegeven dat Amstelveen streeft naar duurzaam beleid in alle keuzes die hij maakt. Hierbij zijn drie focusgebieden benoemd:

- Amstelveen is een fossielonafhankelijke stad in 2040;
- Amstelveen is een circulaire stad (circulaire economie) in 2040;
- iedereen kan meedoen in Amstelveen (inclusieve stad).

Belangrijk aandachtspunt is bij nieuwbouw en renovatie dat energiegebruik zoveel mogelijk gereduceerd wordt door o.a. isolatie en efficiënt inzetten van installaties. Daarnaast is aandacht voor duurzame energie-opwek gewenst. De gemeente hecht er aan dat voor ontwikkelaars de mogelijkheid wordt geboden zelf verdergaande maatregelen te treffen waarmee energieneutraliteit te bereiken is.

Op 1 juli 2018 is de Wet Voortgang Energietransitie (VET) in werking getreden. Daarmee is de plicht voor de netbeheerder om kleinverbruikers op aardgas aan te sluiten vervallen. Dit betekent dat nieuwbouwlocaties niet meer aangesloten hoeven worden op het aardgasnetwerk. De nieuwe regelgeving ondersteunt de gemeentelijke ambitie om in 2040 fossielonafhankelijk te zijn. Het college van B en W heeft besloten om per 1 juli 2018 geen uitzonderingsgebieden aan te wijzen waar nog wel aardgas aansluitingen gerealiseerd worden. Daarmee is aardgasvrij voor nieuwbouwwoningen de nieuwe norm.

Relevantie plangebied

De herontwikkeling van Kronenburg in Amstelveen speelt zich af tegen de achtergrond van toenemende netcongestie in de regio. Door de beperkte capaciteit van het elektriciteitsnet is het realiseren van nieuwe projecten een uitdaging. Toch biedt het plan voor Kronenburg perspectief dankzij een toekomstgerichte aanpak. Alle nieuwe ontwikkelingen binnen Kronenburg worden gasloos gerealiseerd en zijn ontworpen om zuinig met elektriciteit om te gaan. Er wordt gewerkt met bodemenergie en slimme inrichting van de eenheden. De bodemenergiesystemen worden zo gepositioneerd dat deze onderling geen negatieve interferentie veroorzaken. Hierdoor kan een aanzienlijk deel van het herontwikkelingsplan nu al worden uitgevoerd, ondanks de beperkingen op het stroomnet. De betrokken eigenaren hebben onderling een maximaal energieplafond per woon- en verblijfseenheid afgesproken en onderzoeken ieder hoe het energieverbruik verder kan worden geoptimaliseerd, zodat het project zo efficiënt mogelijk gebruik maakt van de beschikbare capaciteit. Met Liander en het ministerie van Vro is overleg om een uitvoering te helpen borgen, waarbij uitgespaarde capaciteit ten goede kan komen aan opvolgende fases in het project. Op deze manier wordt er gewerkt aan slimme oplossingen en gefaseerde uitvoering, zodat Kronenburg zich stap voor stap kan ontwikkelen tot een duurzame en toekomstbestendige stadswijk.

Ten behoeve van de ontwikkeling is een bodemenergieplan opgesteld, dat is opgenomen als bijlage 19 in deze toelichting. Dit bodemenergieplan gaat in op de verdeling van de bodemenergie voor het plangebied. Uitgangspunt is een evenredige verdeling van de mogelijke benutting van bodemenergie op basis van de met gebiedseigenaren ingeschatte vermogensvraag naar warmte en koude van de voorziene ontwikkelingen.

Het bodemenergiesysteem werkt als volgt. Als een gebouw koudevraag heeft, wordt grondwater uit de koude bron opgepompt. Via warmtewisselaars wordt de koude overgedragen aan de klimaatinstallatie in het gebouw. Hierbij warmt het opgepompte grondwater op. Het relatief warme grondwater wordt vervolgens geïnfiltreerd in de warme bron.

Als een gebouw warmtevraag heeft, wordt grondwater uit de warme bron opgepompt. Via een warmtewisselaar wordt de warmte overgedragen aan de warmtepomp. De warmtepomp voorziet het gebouw van warmte. Hierbij koelt het grondwater af. Het relatief koude grondwater wordt vervolgens geïnfiltreerd in de koude bron. Op deze wijze vindt opslag van zomerwarmte en winterkoude plaats om te gebruiken in het andere seizoen.

Het grondwater wordt via ondergrondse leidingen via een technische ruimte van en naar de warme en koude bronnen gepompt. In de technische ruimte is het leidingwerk aangesloten op een warmtewisselaar. In de warmtewisselaar staat het grondwater koude of warmte af aan het gebouwcircuit. Het water in het gebouwcircuit is gescheiden van het grondwater.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot duurzaam bouwen en energie, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

3.15 Toetsing milieueffectrapportage (m.e.r./mer)

Regelgeving

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het instrument en de procedure milieueffectrapportage (m.e.r./mer) is geregeld in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in (samenhang met) hoofdstuk 11 van het Omgevingsbesluit.

De Omgevingswet kent een Milieueffectrapportage voor plannen en programma's (plan-mer-plicht) en een Milieueffectrapportage voor projecten (mer-(beoordelings)plichtige projecten en besluiten). Voor projecten kan een project-mer-plicht of een mer-beoordelingsplicht van toepassing zijn.

Een besluit voor een omgevingsvergunning omgevingsplanactiviteit, valt onder milieueffectrapportage (beoordeling) voor projecten, en komt in de plaats van een besluit als bedoeld in kolom 4 in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. Dit volgt uit artikel 11.6 lid 3 en artikel 11.8 lid 3 van het Omgevingsbesluit.

Voor de projecten opgenomen in Bijlage V van het Omgevingsbesluit, in combinatie met de gevallen in kolom 3 in die Bijlage V, moet (op grond van artikel 16.43 lid 2) door het bevoegd gezag worden beoordeeld of het project aanzienlijke milieueffecten kan hebben en of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Oftewel, voor die projecten geldt een mer-beoordelingsplicht (behoudens enkele uitzonderingen).

Via een mer-beoordeling worden de milieueffecten van het project of de voorgestane ontwikkeling (in een plan) onderzocht. Op basis hiervan wordt beoordeeld en beslist of een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

Blijkens nr. J11 van Bijlage V van het Omgevingsbesluit dient er voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, een mer-beoordeling te worden gedaan of (zonder een voorafgaande mer-beoordeling) een MER te worden gemaakt.

De criteria voor de mer-beoordeling staan benoemd in bijlage III van de Europese mer-richtlijn. In de mer-richtlijn staat dat de voorgenomen activiteiten op de volgende drie aspecten moeten worden getoetst: kenmerken van het project, plaats van het project, en kenmerken van het potentiële effect.

Relevantie plangebied

Voor het plangebied is een actualisatie uitgevoerd van de in 2020 opgestelde mer-beoordeling. Het rapport daarvan, referentie: BK4193-HASKO-RP-1, d.d. 19 september 2025, is als bijlage 20 opgenomen in deze toelichting. De actualisatie van de mer-beoordeling is onderdeel van het totaal aan onderzoeken naar de potentiële milieugevolgen van het gewijzigde programma voor de transformatie van Kronenburg, als onderdeel van het opstellen van het TAM-omgevingsplan.

Uit het rapport kan worden geconcludeerd dat over het geheel gezien de uitvoering van het beoogde TAM-omgevingsplan geen significant negatieve gevolgen voor het milieu zal hebben. Wel is er een aantal beoordelingsaspecten die op goed doordachte wijze dienen te worden uitgevoerd en beoordelingsaspecten waar naderhand eventuele (extra) mitigerende maatregelen van toepassing kunnen zijn in de planontwikkeling. Het betreft

maatregelen in het kader van geluid en ecologie. Daarnaast zijn er aandachtspunten voor Luchtkwaliteit en Klimaat.

Bovendien is er geen sprake van een dermate grote samenhang met andere plannen of projecten dat de effecten gezamenlijk beschouwd moeten worden. Het realiseren van een levendig woon-werkgebied leidt voornamelijk tot lokale en goed mitigeerbare effecten, die niet leiden tot het vergroten van eventuele knelpunten in relatie tot regelgeving.

Geconcludeerd wordt dat met de wijziging van het omgevingsplan middels voorliggend TAM-omgevingsplan, met betrekking tot de gevolgen voor het milieu, sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

HOOFDSTUK 4 FINANCIËLE HAALBAARHEID

4.1 Financieel economische haalbaarheid

Het uitvoeren van het plan heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente. De financiële verantwoordelijkheid voor het plan en het daarbij horende risico worden volledig gedragen door de initiatiefnemers. De gemeente heeft ten behoeve van het project met de initiatiefnemers anterieure overeenkomsten gesloten, als bedoeld in artikel 13.13 lid 1 van de Omgevingswet. De kosten zijn dankzij deze overeenkomsten anderszins verzekerd, waardoor er geen kostenverhaalregels in het TAM - omgevingsplan hoeven te worden opgenomen. De economische uitvoerbaarheid van het plan is hiermee verzekerd.

4.2 Kostenverhaal

Ingevolge artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit is hier sprake van een aangewezen kostenverhaalsactiviteit. Dit betekent dat de kosten verhaald moeten worden. De gemeente heeft met de initiatiefnemers door middel van allonges de eerder met hen gesloten anterieure overeenkomsten aangepast aan het gewijzigde plan. Daarmee is een overeenkomst als bedoeld in artikel 13.13 lid 1 van de Omgevingswet tot stand gekomen.

Los van het kostenverhaal zijn initiatiefnemers leges verschuldigd voor de diverse te verlenen omgevingsvergunningen voor het bouwen, waarvan die voor cluster c gecoördineerd met dit TAM-omgevingsplan wordt behandeld.

4.3 Nadeelcompensatie

In de anterieure overeenkomst is een bepaling opgenomen dat de nadeelcompensatie die mogelijk voortvloeit uit het realiseren van het voorliggende TAM-omgevingsplan voor rekening is van de initiatiefnemers.

4.4 Handhaving

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

Het omgevingsplan bevat daarom een handhavingsparagraaf. Hierin wordt een toelichting gegeven op de wijze waarop de gemeente het juridische normenkader van het omgevingsplan handhaaft.

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

De gemeente is verplicht om uitvoerings- (vergunningverlening) en handhavingsbeleid vast te stellen in een of meer documenten, waarin gemotiveerd wordt aangegeven welke doelen wij onszelf stellen bij de uitvoering en handhaving en welke activiteiten we

daarvoor zullen uitvoeren. Deze verplichting is nu al opgenomen in het Besluit omgevingsrecht en komt ook in de Omgevingswet terug.

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

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

- De prioriteiten bij de uitvoering van voorgenomen activiteiten.
- De methodiek die de gemeente gebruikt om te bepalen of gestelde doelen worden bereikt.
- De objectieve criteria voor het beoordelen van aanvragen voor en beslissingen over een omgevingsvergunning en het afhandelen van meldingen.
- De werkwijze bij vergunningverlening en het afhandelen van meldingen.
- De afspraken die door de gemeente met de Omgevingsdienst en met de organen die belast zijn met de strafrechtelijke handhaving zijn gemaakt.
- De wijze waarop het toezicht op de naleving van het bij of krachtens de betrokken wetten bepaalde wordt uitgeoefend om de gestelde doelen te bereiken.
- De wijze waarop bestuurlijke sancties en de termijnen die bij het geven en uitvoeren daarvan worden gehanteerd en de strafrechtelijke handhaving onderling worden afgestemd, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de aard van de geconstateerde overtredingen.
- De wijze waarop de gemeente handelt na overtredingen die zijn begaan door of in naam van de eigen gemeente of van andere organen behorende tot de overheid.

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

Uit de planregeling vloeit geen handhavingsopgave voort. De reguliere gebiedsgerichte handhaving zal daarom plaats krijgen in een van de komende uitvoeringsprogramma's. een directe opgave voor handhaving.

HOOFDSTUK 5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1 Participatie

Via de totstandkomingsprocedure van het bestemmingsplan 'Uilenstede-Kronenburg' zijn de bij dit gebied betrokken stakeholders op de hoogte van de voorgenomen herontwikkeling van het gebied. De door de uitspraak van de Raad van State ingegeven wijziging van het plan is ruimtelijk van niet ingrijpende aard, omdat het overwegend een ander voorgestaan gebruik betreft van een deel van het oorspronkelijke plan.

Op 11 februari 2025 is een informerende brief verzonden aan een ruime kring van belanghebbenden, waarin de wijziging van het oorspronkelijke plan is toegelicht. Men is uitgenodigd om zich in te schrijven ten einde van verdere ontwikkelingen op de hoogte te worden gehouden. Op 4 juni 2025 heeft vervolgens een informatie- en participatie avond plaatsgevonden. Deze avond is tevoren bekendgemaakt via publicatie in het Gemeenteblad en ongeveer 800 bewoners en andere belanghebbenden hebben een schriftelijke uitnodiging ontvangen. Tijdens de inloopavond konden belangstellenden zich laten informeren over de inhoud van het plan en hun mening daarover kenbaar maken. De avond is bijgewoond door circa 60 mensen. Het verslag van de inloopavond is als bijlage 21 in deze toelichting opgenomen. Daarnaast is er via de gemeentelijke website 'Amstelveen denkt mee' een aantal reacties ontvangen.

Het plan is naar aanleiding van de ingebrachte reacties niet gewijzigd.

5.2 Bestuurlijk vooroverleg

De relevante instanties zijn nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Uilenstede-Kronenburg' en bij de totstandkoming van dit TAM-omgevingsplan. Daarom is er voor gekozen om niet apart vooroverlegreacties op te vragen. In het kader van de terinzagelegging van het ontwerpplan hebben de onderstaande instanties een uitnodiging gekregen om te reageren op het plan:

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;
2. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht;
3. Inspectie Leefomgeving en Transport (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat);
4. N.V. Nederlandse Gasunie;
5. Gemeente Amsterdam;
6. Brandweer Amsterdam Amstelland.

De instanties vermeld onder de nummers 1, 2, 3, 5 en 6 hebben niet gereageerd, zodat mag worden aangenomen, dat het ontwerpplan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen. De instantie vermeld onder nummer 4 heeft schriftelijk aangegeven, dat haar belangen niet in het geding zijn.

5.3 Vaststellingsprocedure

Van 23 oktober 2025 tot en met 3 december 2025 hebben de ontwerpbesluiten voor het TAM-omgevingsplan en de omgevingsvergunning voor de bouw van twee gebouwen in Cluster C conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegen. Op 12 november 2025 heeft van 19.00 uur tot 21.00 uur in Theater De Landing in Kronenburg een inloopavond plaatsgevonden. Tijdens deze avond konden belangstellenden nadere informatie verkrijgen over de inhoud van de ter inzage gelegde stukken. Deze avond is tevoren bekendgemaakt via publicatie in het Gemeenteblad en ongeveer 800 bewoners en andere belanghebbenden hebben een schriftelijke uitnodiging ontvangen.

Gedurende de periode van terinzageligging zijn twee zienswijzen ontvangen, waarvan er één is ingetrokken. De Nota van Beantwoording geeft een weergave van de gehandhaafde zienswijze en de inhoudelijke beoordeling daarvan (zie bijlage 22 bij deze toelichting).

Naar aanleiding van de zienswijze zijn wijzigingen aangebracht in de regels van het TAM-omgevingsplan.

HOOFDSTUK 6 TOELICHTING PLANREGELS

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin bepalingen over het geografisch werkingsgebied van de regels, het overzicht van informatieobjecten dat onderdeel uitmaakt van dit omgevingsplan, definities en de wijze van meten en berekenen, vergunningplicht en aanvraagvereisten.
- Hoofdstuk 2: regels over functies en activiteiten; bevat de planregels over de toegelaten gebruiksactiviteiten. Per op de verbeelding aangegeven functie bevat dit hoofdstuk planregels, die specifiek voor die functie gelden. Deze bepalingen vormen het hart van dit TAM-omgevingsplan.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de aanvullende beoordelingsregels voor het bouwen en de algemene gebruiksregels.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het TAM-omgevingsplan als geheel. Zij werken door in de regels van hoofdstuk 2. Hieronder wordt een korte artikelsgewijze beschrijving van de regels gegeven.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Toepassingsbereik (artikel 1)

Het eerste artikel bevat bepalingen over het geografisch werkingsgebied van de regels en over het overzicht van informatieobjecten dat onderdeel uitmaakt van dit omgevingsplan.

Begripsbepalingen (artikel 2)

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd die in de planregels worden gebruikt.

Meet- en rekenbepalingen (artikel 3)

Hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de bouwhoogte en oppervlakte van bouwwerken worden berekend om zo een eenduidige toepassing van de bebouwingregeling te bewerkstelligen.

Vergunningplicht (artikel 4)

Door deze bepaling wordt in beginsel het vereiste van een omgevingsvergunning voorgeschreven voor het bouwen of veranderen van een bouwwerk.

Aanvraagvereisten (artikel 5)

Hiermee worden de aanvraagvereisten, zoals die zijn opgenomen in het gemeentelijke omgevingsplan, van toepassing verklaard op dit TAM-omgevingsplan.

Hoofdstuk 2 Regels over functies en activiteiten

Algemeen gebruiksverbod (artikel 6)

In dit artikel is bepaald dat gronden en bouwwerken alleen mogen worden gebruikt voor functies die door middel van dit TAM-omgevingsplan worden toegestaan.

Gemengd (artikel 7)

Voor deze functie is systematische aansluiting gezocht bij het ook in het gebied geldende bestemmingsplan 'Uilenstede-Kronenburg'. In dat bestemmingsplan zijn de bestemmingen 'Gemengd-1' en 'Gemengd-5' opgenomen. Daarom ontbreken die in artikel 7.2 van dit TAM-omgevingsplan. In artikel 7.2 zijn vijf specifieke vormen van 'Gemengd' opgenomen, waarbij verschillende functies zijn toegestaan. Het totale programma wordt op deze wijze aan de verschillende bouwvlakken toegekend.

Groen (artikel 8)

Deze bestemming geldt voor het openbaar groen en daaraan ondergeschikte voorzieningen. Gebouwen mogen niet worden gebouwd. Vanwege de open campus gedachte zijn ook erf-, terrein- en terrasafscheidings niet toegestaan. Ditzelfde geldt voor trafo's en dergelijke voorzieningen. Die moeten in pandig worden ondergebracht.

Verkeer-Parkeerterrein (artikel 9)

Hiermee wordt de, op termijn her in te richten, onbebouwde parkeervoorziening gereguleerd.

Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 10)

Hieronder vallen de gronden met functies als (ontsluitings)wegen, fiets- en voetpaden, (speel)pleinen, verblijfsruimten en openbaar toegankelijke ruimten.

Water (artikel 11)

Deze gronden zijn bedoeld voor water en -gerelateerde functies en voorzieningen. Het gaat om die gronden waar vanuit het oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit en goede doorstroming ook daadwerkelijk water moet worden aangelegd.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 12)

Deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Aanvullende beoordelingsregels voor het bouwen (artikel 13)

In dit artikel worden aanvullende beoordelingsregels gegeven voor het bouwen. Bij de beoordeling van een aanvraag om omgevingsvergunning moet aan deze regels worden getoetst. In artikel 13.1.1 zijn de van toepassing zijnde parkeernormen vastgelegd. Het beoordelen van het verantwoord kunnen laden en lossen van goederen is geregeld in artikel 13.1.2. In artikel 13.2 is een dynamische verwijzing opgenomen naar het Bodemenergieplan om het realiseren van een duurzame energievoorziening te verzekeren. In artikel 13.3 wordt aangegeven onder welke voorwaarden ondergronds bouwen mogelijk is en in artikel 13.4 wordt een maximum bouwhoogte bepaald voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van warmte- en koudeopslag. Artikel 13.5 is een regeling met betrekking tot bestaande maten van bouwwerken en in artikel 13.6 staan de regels voor toegelaten overschrijdingen van locatiegrenzen, bouwgrenzen en hoogtematen. In de laatste bepaling van dit artikel is een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft veelal kleine afwijkingen ten behoeve van een betere ruimtelijke en/of technische uitvoerbaarheid.

Algemene gebruiksregels (artikel 14)

In artikel 14 staan de algemene gebruiksregels. In lid 14.1 is beschreven welke vormen van gebruik in ieder geval zijn toegestaan, terwijl in lid 14.2 is beschreven welke vormen van gebruik in ieder geval gelden als gebruik in strijd met dit TAM-omgevingsplan.

Algemene aanduidingsregels (artikel 15)

In deze bepaling wordt aangegeven welke beperkingen, op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, gelden op de gronden binnen de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone'. Binnen deze zones gelden regels ten aanzien van maximale bouwhoogten (toetshoogte en radarhoogte) en regels met betrekking tot vogelaantrekkende werking.

Overgangsrecht (artikel 16)

Samengevat wordt in deze bepalingen gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds legaal bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Daarbij wordt het mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.

Slotregel (artikel 17)

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

