

Bestemmingsplan Amstel Design District Fase 2

Gemeente Ouder-Amstel

Vastgesteld



Bestemmingsplan Amstel Design District Fase 2

Gemeente Ouder-Amstel

Vastgesteld

Rapportnummer:	P04635
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0437.BPAmstelDesignD2–VA01
Datum:	12 december 2024
Opdrachtgever:	Gemeente Ouder-Amstel
Projectteam BRO:	TAu, TDa, WBI
Concept:	augustus 2021, december 2021, mei 2022, augustus 2023
Voorontwerp:	--
Ontwerp:	30 november 2023
Vaststelling:	12 december 2024
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, abstract
Beknopte inhoud:	--

BRO
Vestiging Amsterdam
Nachtwachtlaan 20
1058 EA Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99
E info@bro.nl



BRO

a movares
company

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging en kadastrale begrenzing	5
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	8
2. PLANBESCHRIJVING	9
2.1 Wijdere omgeving	9
2.2 Directe omgeving en plangebied	10
2.2.1 Bebouwing en functies	10
2.2.2 Ontsluiting	11
2.2.3 Groen en water	11
3. PLAN	12
3.1 Bebouwing en functies	12
3.1.1 Bebouwing	12
3.1.2 Functies	16
3.2 Verkeer en parkeren	17
3.2.1 Verkeersaantrekkende werking	17
3.2.2 Verkeersafwikkeling	17
3.2.3 Parkeren	18
3.3 Groen en water	25
3.4 Bezonning	25
3.5 Duurzame en gezonde leefomgeving	26
4. BELEIDSKADER	28
4.1 Nationaal niveau	28
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie	28
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	29
4.1.3 Luchthavenindelingsbesluit	29
4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	31
4.2 Provinciaal niveau	42
4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	42
4.2.2 Omgevingsverordening NH2020	43
4.3 Gemeentelijk niveau	45
4.3.1 Beleidsnotitie duurzaamheid 2017-2021	45
4.3.2 Werkstad OverAmstel	45
4.3.3 Visie 2030 (2019)	51
5. Uitvoeringsaspecten	52
5.1 Milieu	52

5.1.1 Bodemkwaliteit	52
5.1.2 Geluid	53
5.1.3 Bedrijven en milieuzonering	59
5.1.4 Externe veiligheid	62
5.1.5 Geurhinder veehouderijen	64
5.1.6 Luchtkwaliteit	65
5.1.7 Windklimaat	66
5.1.8 Milieueffectrapportage	69
5.2 Waarden	69
5.2.1 Archeologie	69
5.2.2 Cultuurhistorie	70
5.2.3 Natuurwaarden	70
5.3 Waterparagraaf	72
5.3.1 Inleiding	72
5.3.2 Beleid	72
5.3.3 Ontwerp waterberging	74
5.3.4 Afvalwater	75
5.3.5 Waterkwaliteit	75
5.3.6 Advies waterschap	75
 6. Juridische toelichting	 76
6.1 Inleiding	76
6.2 Plansystematiek	76
6.3 Toelichting op de bestemmingen	78
6.4 Toelichting op de gebiedsaanduidingen	79
 7. UITVOERBAARHEID	 80
7.1 Economische uitvoerbaarheid	80
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	80
7.2.1 Participatie	81
7.2.2 Vooroverleg	82
7.2.3 Vaststellingsprocedure	85
 SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Ruimtelijk plan	
Bijlage 2: Verkeersonderzoek	
Bijlage 3: Mobiliteitsplan	
Bijlage 4: Externe veiligheid	
Bijlage 5: Luchtkwaliteit	
Bijlage 6: Stikstofdepositieonderzoek	
Bijlage 7: Quickscan Wet natuurbescherming	
Bijlage 8: Toets Luchthavenindulingsbesluit	
Bijlage 9: Windhinderonderzoek	
Bijlage 10: Verkennend bodemonderzoek	
Bijlage 11: Ladderonderbouwing	

Bijlage 12: Akoestisch onderzoek omgevingslawaaï
Bijlage 13: Advies Veiligheidsregio Amsterdam Amstelland
Bijlage 14: M.e.r.-aankomstnotitie
Bijlage 15: Memo samenvatting PvE duurzaamheid
Bijlage 16: Archeologisch onderzoek
Bijlage 17: Bomen Effect Rapportage
Bijlage 18: Analyse bedrijven & milieuzonering Bijlage 19: Aanvullende onderbouwing geur
Bijlage 20: Verslag informatiebijeenkomsten
Bijlage 21: Bezonningsstudie
Bijlage 22: Beeldkwaliteitsplan Werkstad

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Op de locatie aan de Willem Fenengastraat ligt ter hoogte van de A10 een braakliggend terrein. De gronden liggen op het bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid (ABPZ) en maken onderdeel uit van Werkstad OverAmstel. De gemeentelijke visie voor Werkstad OverAmstel behelst het transformeren van het bedrijventerrein naar een gemengd stedelijk woon- werkgebied.

Werkstad OverAmstel is verdeeld in drie deelgebieden, waaronder Werkstad Noord. Werkstad Noord wordt voorts onderverdeeld in drie afgebakende bouwvelden: Busremise, Amstelwerf en Waternet. Onderhavig plangebied behoort tot de Amstelwerf. De ligging naast het metrostation OverAmstel en de Duivendrechtsevaart als kwaliteitsdrager maakt een complete mix van wonen, bedrijven en voorzieningen in dit gebied mogelijk.

De initiatiefnemer beoogt een ambitieus plan, het Amstel Design District, waarin werken gecombineerd wordt met wonen, ontspanning, groen en beleving. Het initiatief bestaat uit een verzameling gebouwen die –in twee fases- na realisatie 80.000 m² bvo omvatten (exclusief de kelderverdiepingen), waarbinnen wonen, werken, maatschappelijke en commerciële voorzieningen worden gerealiseerd.

Om het DNA van Amstel Design District en de daarbij behorende levendigheid te kunnen creëren is het belangrijk een programmatische mix te realiseren, niet alleen wonen en werken, maar ook voorzieningen die deze functies ondersteunen. Er wordt gedacht aan horeca, co-working, leisure, fitness, wellness, cultuur en meditatie.

De realisatie zal in twee fases geschieden. Fase 1 is middels het wijzigingsplan 'Wijzigingsplan Amstel Design District fase 1' juridisch planologisch geborgd en mogelijk gemaakt (IMRO: NL.IMRO.0437.WPAmstelDesignDist-VA01). In dit wijzigingsplan is maximaal 45.000 m² bruto vloeroppervlak (hierna benoemd als bvo) mogelijk gemaakt voor leisure en (creatieve) bedrijvigheid. Onderhavig bestemmingsplan richt zich op fase 2 waarin het maximaal te realiseren functionele oppervlak 35.000 m² bedraagt. Binnen deze fase zal ruimte geboden worden aan wonen, extended stay eenheden, detailhandel, horeca, dienstverlening, creatieve bedrijven en maatschappelijke voorzieningen.

De parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen zullen ondergronds gerealiseerd worden. De ondergrondse autoparkeergarage wordt onder fase 1 gerealiseerd, buiten de plangrens van voorliggend bestemmingsplan voor fase 2. Er zullen twee ondergrondse fietsparkeergarages gerealiseerd worden, beide gelegen binnen fase 2.

Het initiatief kan niet rechtstreeks worden gerealiseerd op basis van het vigerende bestemmingsplan "Amstel Business Park Zuid", omdat hier woningbouw (incl. extended stay), maatschappelijke functies en detailhandel niet zijn toegestaan. Tevens zijn de beoogde bouwhoogtes niet toegestaan. In het bestemmingsplan zijn geen afwijkingsmogelijkheden of wijzigingsbevoegdheden opgenomen om dit te realiseren. Daarom wordt middels voorliggend bestemmingsplan de ontwikkeling mogelijk gemaakt. Voorliggend bestemmingsplan betreft het nieuwe juridisch-planologische kader voor het plangebied. Er wordt aangetoond dat het initiatief haalbaar is en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De Crisis- en herstelwet (hierna Chw) is van toepassing op dit bestemmingsplan aangezien de ontwikkeling (o.a.) de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied betreft. Gelet hierop is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Chw van toepassing op het plan.

1.2 Ligging en kadastrale begrenzing

Het plangebied ligt op Bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid en heeft een oppervlakte van circa 9.230 m². Het bedrijventerrein bevindt zich aan de westkant van de kern Duivendrecht. Het is centraal gelegen in de economische zone tussen Schiphol en het Academisch Medisch Centrum. Daarnaast bevindt het plangebied zich nabij de ring A10 en op korte afstand van de Amsterdamse binnenstad en het centrum van Ouderkerk aan de Amstel (gemeente Ouder-Amstel).

Het plangebied is zowel per auto, per fiets, per openbaar vervoer als via het water goed bereikbaar. Diverse uitvalswegen van en naar de regio Amsterdam liggen in de directe omgeving. Door de korte afstand tot de NS-stations Amstel, Duivendrecht en Bijlmer, maar nog meer door de directe nabijheid van de metrostations Spaklerweg, Van der Madeweg en OverAmstel, heeft het plangebied een zeer goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Figuur 1.1 geeft de topografische situatie weer.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied op topografische kaart

Figuur 1.2 geeft de kadastrale situatie weer. Tevens is de plangrens van voorliggend bestemmingsplan (fase 2) ingetekend. De gronden zijn kadastraal bekend: gemeente Ouder-Amstel, sectie A, nummers 1714, 1715, 1717, 1719 en 1723. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 9.230 m². De gronden zijn in eigendom van Projectontwikkeling & Grondbedrijf Zuidpark B.V.



Figuur 1.2 Kadastrale situatie

1.3 Vigerend bestemmingsplan

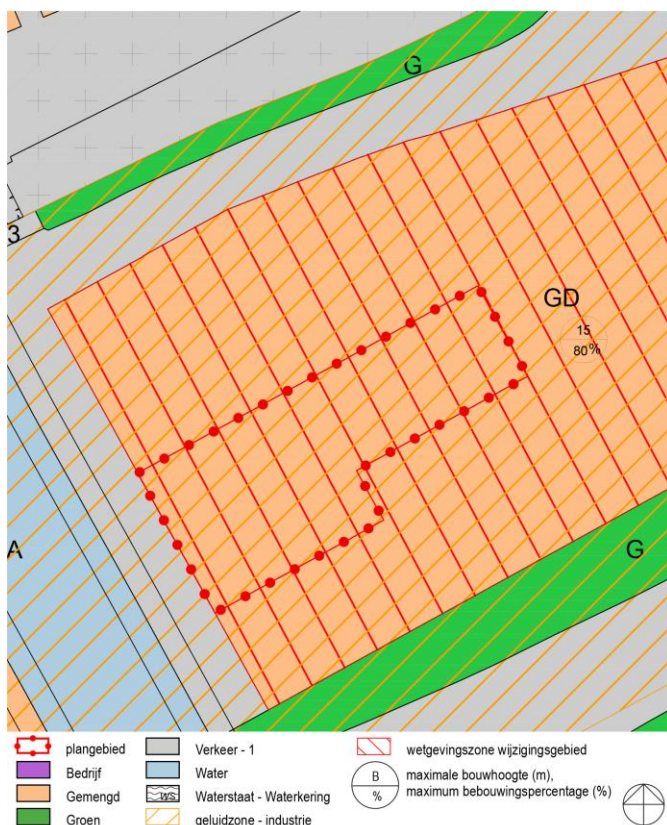
Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan "Amstel Business Park Zuid", vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 20 juni 2013. Het bestemmingsplan is voorts in werking getreden op 31 augustus 2013. Op 3 september 2014 heeft de uitspraak van de Raad van State plaatsgevonden en is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden voor onderhavige kavel. Figuur 1.3 geeft een uitsnede van de vigerende verbeelding. De ligging van het plangebied (fase 2) is aangegeven.

Voorts vigeren ter plaatse van het plangebied ook de volgende plannen:

- Paraplu-bestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel' (oktober 2018);
- 'Bestemmingsplan Evenemententerreinen, terrassen e.a.' (januari 2019).

In dit plan wordt middels de opgenomen richtlijnen in de 'Uitwerking Leidraad parkeren Gebiedsontwikkeling Ouder-Amstel (2022)' gemotiveerd afgeweken van de parkeernormen die voortvloeien uit het paraplu-bestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel'. Een nadere toelichting aangaande het aspect parkeren staat beschreven in paragraaf 3.2.3.

Het 'Bestemmingsplan Evenemententerreinen, terrassen e.a.' heeft betrekking op de openbare ruimte die door een aantal horecabedrijven wordt gebruikt als terras. Via deze paraplueregeling is het mogelijk om terrassen te maken op de locaties waar dit ruimtelijk wenselijk en verantwoord is in afwijking van de geldende bestemmingsplannen. Er is ter plaatse van het plangebied echter geen aanduiding opgenomen die van invloed is op onderhavig plan.



Figuur 1.3 Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid'

Het plangebied is in het vigerende bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' bestemd als 'Gemengd'. De gronden zijn in deze bestemming onder andere aangewezen voor:

- bedrijven die vallen in categorieën 1 tot en met 3.2 als vermeld op de Staat van Inrichtingen, met uitzondering van bedrijven als genoemd in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D, en met uitzondering van bedrijven die vallen onder artikel 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
- creatieve bedrijven;
- leisure; en
- bijbehorende ondergeschikte voorzieningen.

Daarnaast is ter plaatse van het plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' opgenomen. Deze gebiedsaanduiding betreft de geluidzone als bedoeld in Hoofdstuk V van de Wet geluidhinder rondom het gezoneerde bedrijventerrein dat direct ten zuiden van de A10 gelegen is. Een geluidzone is een gebied rond een industrieterrein waarbuiten de gecumuleerde geluidsbelasting van alle daarop gevestigde bedrijven niet hoger mag zijn dan 50 dB(A), tenzij hogere waarden worden vastgesteld. Woningen (evenals overigens andere geluidsgevoelige bestemmingen) die binnen de zone liggen, kunnen een geluidsbelasting hebben die hoger is dan 50 dB(A). Nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen worden bij voorkeur niet binnen een geluidzone geprojecteerd. Wil men toch bouwen binnen deze zone, dan moet de initiatiefnemer onderzoek doen naar de geluidsbelasting. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf 5.1.2.

Ook is ter plaatse van het plangebied de gebiedsaanduiding 'wetgevingzone - wijzigingsgebied' opgenomen. Binnen deze zone zijn burgemeester en wethouders bevoegd de maximale bouwhoogte

van gebouwen te verhogen tot 45 m, mits voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Deze mogelijkheid is echter niet afdoende voor het mogelijk maken van het beoogde plan.

Ten slotte bevat het bestemmingsplan de maatvoering aanduidingen 'maximum bebouwingspercentage: 80%' en 'maximum bouwhoogte: 15 m'. Deze aanduidingen stellen regels over welke maatvoeringen zijn toegestaan binnen het plangebied. Op grond van het geldende bestemmingsplan kan 29.536 m² bvo aan programma gerealiseerd worden ($9.230 \times 80\% \times 4$ bouwlagen).

Het initiatief omvat de realisatie van gebouwen ten behoeve van meerdere functies, waaronder (extended stay) eenheden, commerciële en maatschappelijke functies. Het initiatief is niet mogelijk, omdat niet alle beoogde functies zijn toegestaan en het initiatief een hogere bouwhoogte beoogt dan de maximale bouwhoogte van 15 meter die is toegestaan. Bovendien omvat het beoogde plan een oppervlakte van 35.000 m² bvo, waarmee het toegestane oppervlakte van 29.536 m² overschreden wordt.

Conclusie

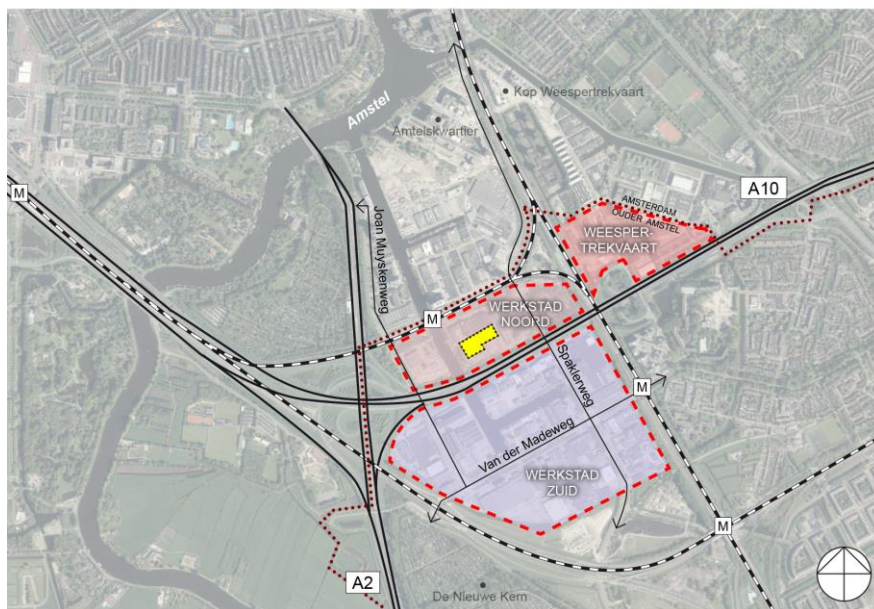
Er dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld om de ontwikkeling van Amstel Design District fase 2 mogelijk te maken. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin.

1.4 Leeswijzer

Voorliggend plan is opgebouwd uit 7 hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk dient als introductie voor het plan en bijbehorend plangebied. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de gebiedsanalyse. In het derde hoofdstuk wordt het beoogde plan uiteengezet. Het vierde en vijfde hoofdstuk gaan respectievelijk in op de verhouding van het plan tot vigerend beleid en de invloed van en op verschillende milieuaspecten. De laatste twee hoofdstukken gaan in op de juridische opzet inzake de bijbehorende regels en de maatschappelijke en economische haalbaarheid van het plan.

2. PLANBESCHRIJVING

Dit hoofdstuk geeft een ruimtelijk-functionele analyse van het plangebied. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied in de ruimere omgeving weer.



Figuur 2.1 Werkstad OverAmstel

2.1 Wijdere omgeving

Het plangebied van onderhavig initiatief (geel gekleurd in figuur 2.1) ligt in deelgebied 'Werkstad Noord'. Werkstad OverAmstel ligt binnen gemeente Ouder-Amstel tegen de grens met gemeente Amsterdam aan. Werkstad OverAmstel wordt door de A10 verdeeld in een noordelijk en zuidelijk deel en is verdeeld in drie deelgebieden:

- Werkstad Noord (plangebied), ten noorden van de A10 en omsloten door twee metrolijnen;
- Weespertrekvaart ten noorden van de A10 en ten oosten van de metrolijn;
- Werkstad Zuid, ten zuiden van de A10 en omsloten door twee metrolijnen.

Een drietal wegen ontsluiten Werkstad OverAmstel: Spaklerweg, Van der Madeweg en Joan Muyskenweg. De Duivendrechtsevaart verbindt het gebied met de Amstel. Het gebied is in de jaren tachtig als bedrijventerrein met industrie ontwikkeld, ontstaan vanuit de behoefte van Amsterdam. Bedrijven uit de binnenstad werden te groot of trokken te veel verkeer, zodat er behoefte ontstond aan een locatie aan de rand van de stad waar bedrijven maximaal de ruimte kregen.

Zoals de gehele economie aan transitie onderhevig is, geldt dit ook voor Werkstad OverAmstel. De manier waarop het Amstel Business Park oorspronkelijk bedoeld was, sluit niet meer aan bij de wensen van nu. Hierdoor hebben ook andere functies inmiddels een plek gevonden in het gebied. Werkplekken voor nieuwe ondernemers, horeca en de verschillende nieuwe hotels die in het gebied ontwikkeld worden, markeren de transformatie. Met woningbouw in het Amstelkwartier, de Kop Weespertrekvaart en De Nieuwe Kern vormt het gebied tussen de A2 en de spoorlijn zich geleidelijk om tot een volwaardige stedelijke lob tussen de Omval en ArenAPoort. De Spaklerweg is hiervan de

ruggengraat. Ook voor deelgebied Werkstad Noord (plangebied) ligt er een visie om het gebied te transformeren (zie paragraaf 4.3.2).

2.2 Directe omgeving en plangebied

Onderstaande afbeelding geeft de bestaande toestand van de directe omgeving en het plangebied weer.



Figuur 2.2 Directe omgeving van het plangebied

2.2.1 Bebouwing en functies

De gemeente Ouder-Amstel geeft met onder andere het visiedocument 'Werkstad OverAmstel, richtlijnen voor ontwikkeling', de 'Ruimtelijk-Economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017' en het 'Beeldkwaliteitsplan Werkstad OverAmstel' ruimte aan verdere intensivering en differentiatie van het Amstel Business Park Zuid. Hoe onderhavig initiatief binnen deze beleidskaders past is verder uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Het plangebied - momenteel braakliggend - bevindt zich midden in deelgebied Werkstad Noord in 'bouwveld Amstelwerf' dat ingeklemd ligt tussen de A10, de Duivendrechtsevaart, Spaklerweg en de metrolijn. Het plangebied is tot circa 2012 in gebruik geweest als laad- en losplaats voor vrachtwagens en parkeerplaats voor de omliggende bedrijven. Het deelgebied Amstelwerf is voor driekwart in gebruik door bedrijven van diverse omvang, werkzaam in verschillende sectoren. Door de hoge dichtheid kent het gebied weinig openbare ruimte. Het merendeel is privéterrein of parkeerplaats. Behoudens de woonboten aan de Duivendrechtsevaart (direct aan de Willem Fenengastraat), zijn er geen andere vormen van wonen in de directe omgeving.

Werkstad OverAmstel is in de huidige vorm echt een bedrijventerrein: veel verharding en parkeren, privéterrein ligt vaak achter een hek. Er is weinig openbare ruimte en groen, de focus ligt op de auto.

Werkstad Noord sluit aan op het Amstelkwartier in Amsterdam dat voornamelijk als woongebied is ontwikkeld en het Kauwgomballenterrein, een gemengd stedelijk werkgebied met veel creatieve industrie. De ambitie is om het gebied tot een aangenaam verblijfsgebied te maken waar je prettig woont en werkt in een gemengd woonwerkgebied met de Duivendrechtsevaart als identiteitsdrager. De zichtlocatie aan de A10 en de goede bereikbaarheid maken de locatie ook erg aantrekkelijk. Ook onderhoudig initiatief draagt bij aan de transformatie en biedt een plek aan onder andere de creatieve sector.

2.2.2 Ontsluiting

Het plangebied wordt omsloten door een breed aanbod aan vervoersmogelijkheden. De aanwezigheid van het metrostation OverAmstel op steenworp afstand maakt dat de locatie optimaal ingepast ligt binnen het openbaar vervoer stelsel van regio Amsterdam. Daarnaast sluit het plangebied optimaal aan op het stedelijke netwerk van fietsroutes. Er zijn dus voldoende alternatieven voor de auto. Met de beoogde nieuwe aansluiting op de A2 en de aansluiting op de A10 nabij, is er sprake van een goede aansluiting op het landelijke snelwegennet. Middels de Duivendrechtsevaart wordt het gebied vanaf de Amstel ook ontsloten voor de pleziervaart. In paragraaf 3.2 wordt de verkeerssituatie verder besproken.

2.2.3 Groen en water

Rondom het plangebied is er beperkt sprake van een groenstructuur. De delen naast de A10 en de bomen in de Willem Fenengastraat betreffen het enige groen in de directe omgeving. Het functionele gebruik heeft geleid tot veel verharding. Ten westen van het plangebied ligt de Duivendrechtsevaart waar diverse woonboten liggen. Het plangebied zelf kent in zijn huidige situatie, als braakliggend terrein (verharding en gras), geen kwalitatief waardevolle groenstructuren of oppervlaktewater.

3. PLAN

Amstel Design District maakt deel uit van Werkstad OverAmstel. In lijn met de visie voor dit gebied wil de initiatiefnemer de kavel transformeren naar een uitnodigende en inspirerende omgeving met een aantrekkelijke openbare ruimte. Een gemengd gebied met werken en wonen, dat een ruige industriële sfeer uitademt, ruimte biedt voor divers gebruik, met een stedenbouwkundige compositie van gestapelde bouwvolumes met industriële referenties. Onderhavige ontwikkeling moet gezien worden als een ontwikkelingskern, een olievlek, die zich in de toekomst verder kan verspreiden naar het grotere gebied van Amstel Businesspark, waar overigens al meerdere ontwikkelkernen aanwezig zijn, zoals de Kauwgomballenfabriek, The Joan en Mediavaert.

Amstel Design District fase 1

Het gebied leent zich bij uitstek voor techbedrijven, zowel startups in broedplaatsen, vrijplaatsen en atelierplaatsen als voor kleine en grotere scale-ups. Ook voor de moderne maakindustrie die geen overlast geeft aan de omgeving behoort tot de mogelijkheden. Zowel life sciences en de IT-sector als kleinschalige maakindustrie hebben behoefte aan, naast grote, kleine en later middelgrote zelfstandige bedrijfsruimten die flexibel indeelbaar zijn en veranderbaar in de onzekere toekomst. Waar je kunt starten in broedplaatsen met een lage huur en kunt doorgroeien als je succesvol bent en je een grotere en duurdere plek kunt veroorloven. Uiteindelijk zullen afhankelijk van de marktomstandigheden de mogelijkheden voor de invulling van fase 1 - en dat zijn hoofdzakelijk Life Sciences, creatieve bedrijvigheid en IT - gaan bepalen. Deze bedrijvigheid landt met name in fase 1 van het Amstel Design District en is reeds mogelijk gemaakt middels het onherroepelijk vastgestelde wijzigingsplan 'Amstel Design District fase 1'.

Amstel Design District fase 2

De functies die mogelijk worden gemaakt in fase 1 hebben behoefte aan interactie en nabijheid, aan drukte en ontmoeting, aan een multimodale bereikbaarheid en aan grote functiemenging. Kortom: aan een stedelijke setting. In fase 2 worden woningen, extended stay eenheden, maatschappelijke en commerciële voorzieningen mogelijk gemaakt. Het maximaal te realiseren functionele oppervlak in fase 2 bedraagt 35.000 m² BVO.

Onderstaand wordt ingegaan op de te realiseren bebouwing en functies in het gebied. Een meer inhoudelijke toelichting op het gehele plan staat beschreven in bijgevoegd "Amstel Design District – Ruimtelijke Plan, 16 november 2023" (bijlage 1).

3.1 Bebouwing en functies

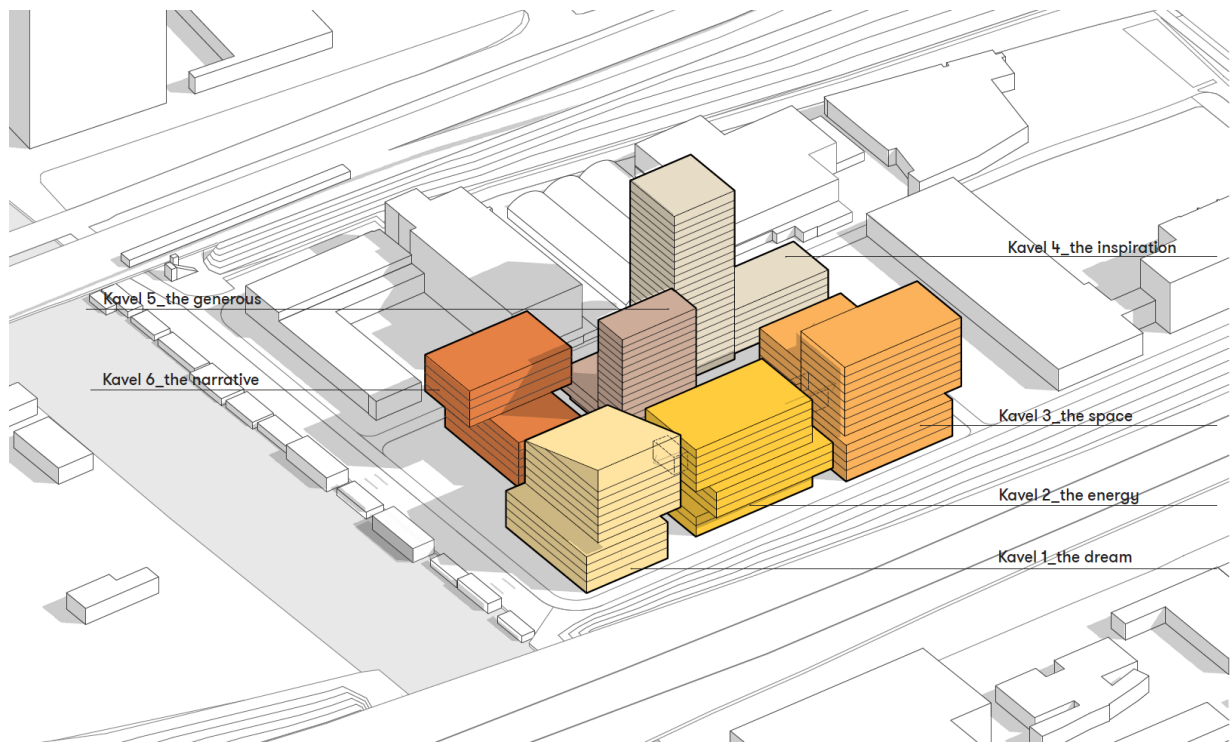
3.1.1 Bebouwing

Amstel Design District bestaat in de eerste fase uit een drietal gebouwen langs de A10, die tevens een geluidwerende functie hebben voor het gemengde programma in de tweede fase. Fase 2 bestaat uit 3 gebouwen:

- Kavel 4 (The Inspiration), planologisch toegestane bouwhoogte van deels maximaal 70 meter en deels maximaal 18,5 meter;
- Kavel 5 (The Generous), planologisch toegestane bouwhoogte van deels maximaal 52,5 meter, deels maximaal 14,5 meter en deels maximaal 7,5 meter;

- Kavel 6 (The Narrative), planologisch toegestane bouwhoogte van deels maximaal 33,5 meter en deels maximaal 18,5 meter.

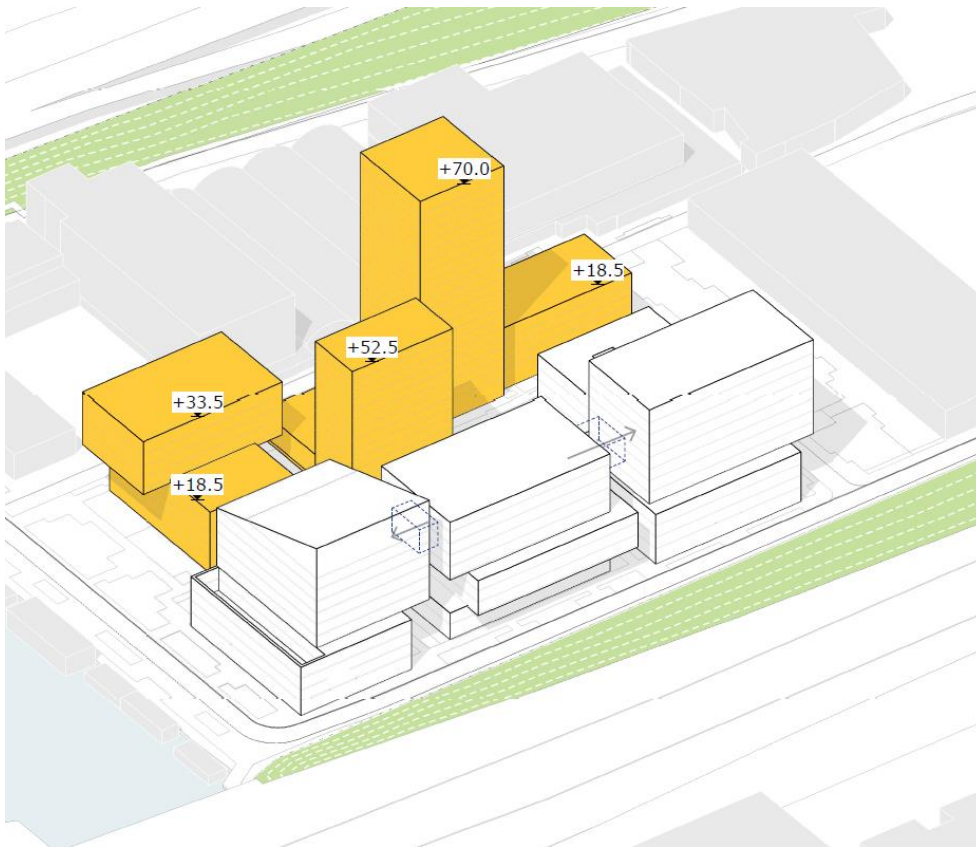
De gebouwen voegen zich vanzelfsprekend in de dynamische kant van de stad waar reeksen van beeldbepalende gebouwen langs de A10 de stadsregio profileren. De gebouwen krijgen daarin een geheel eigen identiteit en geven daarmee ook Werkstad Noord een gezicht aan de A10. In figuur 3.1 wordt de positionering van de bouwvolumes weergegeven.



Figuur 3.1 Positionering kavel 4, 5 en 6 (kavel 1, 2 en 3 liggen binnen fase 1)

Binnen het plangebied worden diverse bouwhoogtes aangehouden tot maximaal 70 meter. Deze variatie aan bouwhoogtes wordt toegepast op strategische plekken en biedt de kans om ieder gebouw anders vorm te geven. Het bestemmingsplan vergroot de bouwhoogte uit het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' van 15 meter naar hoogtes variërend van 18 meter tot maximaal 70 meter (zie figuur 3.2).

Om de privacy ter plaatse van de woonboten aan de Willem Fenengastraat en een goed windklimaat langs de kade te waarborgen, worden binnen een zone langs de westelijke plangrens geen gebouwen mogelijk gemaakt (de zogenaamde 'setback'). Het bouwvlak dat het dichtst bij de woonboten gelegen is ligt op een afstand van ca. 35 meter (zie figuur 3.3).



Figuur 3.2 Bouwhoogtes



Figuur 3.3 Bouwplan in relatie tot de 'setback'



Figuur 3.4 Sfeerimpressie tussenruimte (definitief ontwerp kan afwijken)



Figuur 3.5 Sfeerimpressie centrale plein (definitief ontwerp kan afwijken)

3.1.2 Functies

In fase 2 worden mogelijk de volgende functies gerealiseerd: woningen, extended stay eenheden, maatschappelijke en commerciële voorzieningen.

Het maximaal te realiseren functionele oppervlak in fase 2 bedraagt 35.000 m² BVO (exclusief parkeren). Het programma in fase 2 is als volgt te verdelen:

Functie	Oppervlakte / aantallen
Wonen, waaronder:	Maximaal 24.000 m ² BVO / maximaal 390 eenheden
<i>Bijzondere woonvormen</i>	Maximaal 750 m ² BVO
Extended stay eenheden	Maximaal 7.600 m ² BVO/ maximaal 154 eenheden
Commercieel, waarvan:	Maximaal 1.000 m ² BVO + 500 m ² BVO creatieve bedrijven
<i>Detailhandel (bijv. gemakswinkel)</i>	Maximaal 300 m ² BVO
<i>Overige detailhandel; kleine units gerelateerd aan het DNA van het Amstel Design District</i>	Maximaal 300 m ² BVO
<i>Horeca</i>	Maximaal 850 m ² BVO
<i>Creatieve bedrijven</i>	Maximaal 500 m ² BVO
<i>Dienstverlening</i>	Maximaal 850 m ² BVO
Maatschappelijke voorzieningen, waarvan:	Minimaal 1.900 m ² BVO
<i>Buurthuis</i>	Maximaal 300 m ² BVO
<i>Gezondheidscentrum</i>	Maximaal 300 m ² BVO
<i>Meditation Hall</i>	Maximaal 1.050 m ² BVO
<i>Broedplaatsen</i>	Maximaal 1.050 m ² BVO
<i>Museum</i>	Maximaal 750 m ² BVO
Totaal	35.000 m² BVO

Wonen

Het woonprogramma bestaat uit verschillende woninggrootten en verschillende woonvormen.

Conform het woonbeleid van de gemeente Ouder-Amstel zal 70% van de reguliere woningen in het betaalbare segment vallen. Maximaal zal het bestemmingsplan 544 woningen mogelijk maken, waarvan maximaal 390 reguliere woningen betreffen en maximaal 154 extended stay eenheden (zie hieronder). Bovendien kan 750 m² bvo ingezet worden voor bijzondere woonvormen. Dit gaat om de volgende type woonvormen:

- woonvormen waar bewoners nagenoeg zelfstandig wonen met (voorzieningen voor) verzorging en begeleiding (ook 24-uurs begeleiding);
- een groep personen die geen (duurzame) gemeenschappelijk huishouden voert, er is geen sprake van continuïteit in de samenstelling en onderlinge verbondenheid;
- woongroepen: een groep personen die er bewust voor kiezen om met elkaar in één woning samen te wonen, zonder dat er sprake is van een gezinsverband of samenlevingsvorm.

Extended stay eenheden

Het programma fase 2 telt maximaal 154 extended stay eenheden (maximaal 7.600 m²). De eenheden zijn primair bedoeld ten dienste te staan voor de werknemers in fase 1, die veelal expats betreffen die voor een tijdelijke periode naar Nederland komen om te werken.

Binnen dit bestemmingsplan wordt het volgende verstaan onder extended stay eenheden: het structureel aanbieden van een zelfstandige woonruimte voor tijdelijke bewoning aan één huishouden voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal twaalf maanden. Dit betreft een logiesfunctie.

Commercieel

Onderdeel van het programma voor Amstel Design District fase 2 is ruimte voor detailhandel (gemakswinkel max. 300 m² bvo, overige winkels gerelateerd aan het DNA van het gebied max. 300 m² bvo), horeca (max. 850 m² bvo), creatieve bedrijven (max. 500 m² bvo) en overige voorzieningen (max. 850 m² bvo, niet zijnde detailhandel, horeca of creatieve bedrijven). Het totaal aantal bvo commercieel bedraagt 1.000 m².

Maatschappelijk

Er zal minimaal 1.900 m² bvo ingevuld worden met diverse maatschappelijke functies. Binnen deze noemer kunnen diverse voorzieningen inzake welzijn, volksgezondheid, sociaal-culturele doeleinden, openbare orde en veiligheid, openbare diensten en daarmee gelijk te stellen sectoren geschaard worden. Ook worden hieronder broedplaatsen verstaan. Geluidsgevoelige maatschappelijke bestemmingen, zoals verzorgingstehuizen en onderwijs, worden uitgesloten.

3.2 Verkeer en parkeren

3.2.1 Verkeersaantrekkende werking

Onderhavig initiatief heeft invloed op de verkeersgeneratie. Goudappel Coffeng BV heeft in 2022 (aangepast in juni 2024) een verkeersonderzoek uitgevoerd waarin ook de verkeersaantrekkende werking is berekend. Dit onderzoek is gebaseerd op de gehele ontwikkeling (fase 1 en 2) ten behoeve van 80.000 m² bvo, en is bijgevoegd als bijlage 2. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat voor fase 2 er 655 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag worden verwacht. Gezamenlijk met fase 1 omvat de totale verkeersgeneratie 1.637 motorvoertuigen per werkdag etmaal.

3.2.2 Verkeersafwikkeling

Goudappel Coffeng

Goudappel Coffeng heeft in bovengenoemd onderzoek (bijlage 2) onderzocht of een verkeersveilige afwikkeling naar aanleiding van onderhavig plan in de toekomst op de Willem Fenengastraat en de Van Marwijk Kooystraat mogelijk is. Goudappel Coffeng concludeert dat naar aanleiding van de verkeerstoename gesteld kan worden dat na de realisatie van fase 1 en fase 2 het verkeer op het omliggende wegennet goed en veilig kan worden afgewikkeld, wanneer de onderdoorgang bij het metrostation wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en er fietsstroken worden aangelegd op de Van Marwijk Kooystraat.

De toename van het aantal motorvoertuigbewegingen zal via de Willem Fenengastraat en de Van Marwijk Kooystraat moeten worden afgewikkeld op de Spaklerweg. Voor de Willem Fenengastraat is geconcludeerd dat met de toename aan verkeersgeneratie voor beide fases er geen overschrijding plaatsvindt van de maximaal wenselijke intensiteit. Op basis van de recente telling zijn er in de huidige situatie maximaal 4.492 motorvoertuigbewegingen per etmaal op de Van Marwijk Kooystraat. Dit is een overschrijding van de maximaal wenselijke intensiteit van 3.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Samen met de berekende verkeersgeneratie en het plan om de onderdoorgang bij station

Overamstel af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, betekent dit 4.502 motorvoertuigbewegingen per werkdag na de ontwikkeling. Aanbevolen wordt om fietsstroken aan te leggen op de Van Marwijk Kooystraat, waarmee de verkeersveilige wegvakcapaciteit verhoogd kan worden naar 6.000 motorvoertuigbewegingen per werkdag.

Het kruispunt Spaklerweg – (Verlengde) Van Marwijk Kooystraat (en daarmee ook de toeleidende wegen) heeft in haar huidige vorm voldoende capaciteit om de intensiteiten binnen een acceptabele cyclustijd af te wikkelen in de planvariant 2030. De beschikbare opstelcapaciteit is voor de richtingen (ruim) voldoende om de wachtrijen in 95% van de gevallen te faciliteren.

Zowel bij de ontwikkeling van fase 2 als bij het totale Amstel Design District (fase 1 en 2 tezamen), zal de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de omgeving van het plangebied, met de genoemde maatregelen zoals geadviseerd door Goudappel Coffeng, niet in geding raken.

3.2.3 Parkeren

Nota 'Nota Parkeernormen Ouder-Amstel' (juni 2018)

In juni 2018 is de Nota parkeernormen vastgesteld door gemeente Ouder-Amstel. In de parkeernota worden de CROW-kencijfers toegepast. Voor onderhavig plan wordt uitgegaan van de parkeernormen voor deelgebied 'Bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid'. Voor de parkeernormen gaat de nota nog uit van de CROW-normen behorende bij een zgn. B-locatie. Er geldt:

- een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer op regionaal of stadsgewestelijk en lokaal niveau;
- een redelijke bereikbaarheid per auto op lokaal en bovenlokaal niveau;
- een beperking van parkeerfaciliteiten, vooral voor langparkeerders;
- een goede bereikbaarheid per fiets.

Paraplubestemmingsplan 'Parkeren Ouder-Amstel' (oktober 2018)

Binnen het paraplubestemmingsplan parkeren voor de gemeente Ouder-Amstel wordt gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing naar de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en de 'Nota Parkeernormen Ouder-Amstel'. Deze uitgave toetst ontwikkelingen naar aard en omvang van de nieuwe functie, verstedelijkingsgraad van de betreffende gemeente en locatie binnen de gemeente.

Visiedocument 'Werkstad OverAmstel, richtlijnen voor ontwikkeling' (2019)

In het Ruimtelijk beleid van de gemeente is de ambitie vastgesteld om het ABPZ te transformeren van klassiek bedrijventerrein naar gemengd stedelijk gebied: Werkstad OverAmstel. Daarbij is plaats voor intensivering van ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere kwaliteit en meer menging met andere functies. De richtlijnen zijn geen regels, maar principes en uitdagingen. De afzonderlijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van Werkstad OverAmstel als geheel. Het gebied is toegankelijk en goed bereikbaar voor zowel fietsers, voetgangers als mindervaliden. De locatie ligt op loopafstand van het metrostation OverAmstel, op een kruispunt van fietsroutes. Autogebruik zal hierdoor tot een minimum beperkt kunnen worden. Gelet op de transformatie die in dit gebied gaat plaatsvinden zijn de parkeernormen uit de Nota parkeernormen herzien en in de visie 'Werkstad OverAmstel' daarom naar beneden bijgesteld. Ten noorden van de A10 is de maximale parkeernorm 1 parkeerplaats per 250 m² bvo werken en 0,5 parkeerplaats per woning. Minder parkeerplaatsen mag altijd, delen wordt gestimuleerd.

'Uitwerking Leidraad parkeren Gebiedsontwikkeling Ouder-Amstel' (2022)

Het parkeerbeleid voor de Werkstad OverAmstel is verder uitgewerkt in de 'Uitwerking Leidraad parkeren Gebiedsontwikkeling Ouder-Amstel' (29 juni 2022). Deze uitwerking geeft een verdere nuancering op het bestaande parkeerbeleid en geeft de normen die toegepast moeten worden bij het afwijken van bestemmingsplan/omgevingsplan voor de gebiedsontwikkeling Amstel Design District. In de Leidraad parkeren gelden de volgende uitgangspunten:

- De nieuwe ontwikkeling dient volledig te voorzien in de eigen parkeervraag. Ook bezoekers zijn hierin opgenomen. Bestaande parkeerproblemen hoeven niet opgelost te worden door nieuwe ontwikkelingen.
- Voor woningen zijn de parkeernormen aangegeven met een bandbreedte. Het staat de ontwikkelende partij vrij om binnen deze bandbreedte het aantal parkeerplaatsen te bepalen.
- Er worden geen parkeervergunningen afgegeven voor parkeren in de openbare ruimte voor een nieuwe ontwikkeling.
- Een parkeerbalans kan worden opgesteld om optimaal gebruik te maken van de parkeermogelijkheden die worden gecreëerd door dubbelgebruik.
- Eén parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen voor wonen en/of werken. Het aantal benodigde bezoekersparkeerplaatsen kan niet verminderd worden door de inzet van deelauto's.

Wat betreft normering wordt in het beleid onderscheid gemaakt tussen A en B locaties. Een A locatie ligt binnen een loopafstand van ca. 400m van een metrostation en/of binnen ca. 800m van een treinstation. Een B locatie ligt verder daarvan af. De locatie Amstel Design District valt in zijn geheel onder de norm voor A locaties voor wonen en werken. Aanvullend hierop is tussen de initiatiefnemer en gemeente overeengekomen dat er voor sociaal- en middeldure huurwoningen en woningen in de vrije markt eigen parkeernormen van toepassing zijn. Deze afspraken resulteren gezamenlijk met de in de Leidraad genoemde parkeernormen in de volgende normen:

1. minimaal 0,1 en maximaal 0,5 parkeerplaats per woning in het sociale of middeldure segment, inclusief bezoekersparkeren;
2. minimaal 0,3 en maximaal 0,5 parkeerplaats per woning in het vrije marktsegment, inclusief bezoekersparkeren;
3. 1,1 per 10 extended stay eenheden, inclusief bezoekersparkeren;
4. maximaal 1 parkeerplaats per 250 m² bvo voor kantoren en werkruimte, inclusief bezoekersparkeren;
5. overige voorzieningen conform meest recente CROW norm (zeer sterk stedelijk, centrum, waarbij de ondergrens van de norm wordt toegepast).

Parkeerbalans

Het voorzien in voldoende parkeerplaatsen is noodzakelijk voor het goed functioneren van het plangebied en voorkomt overlast voor de omgeving. Zoals hierboven beschreven wordt gemotiveerd afgeweken van de Nota Parkeernormen en het paraplubestemmingsplan Parkeren Ouder-Amstel.

Bureau Overmorgen heeft voor het initiatief een Mobiliteitsplan (13 november 2023, kenmerk DA/221020) opgesteld, welke als onderdeel van het ruimtelijke plan is vastgesteld door het college van B&W van de gemeente Ouder-Amstel. Het mobiliteitsplan is opgenomen als bijlage 3. In dit mobiliteitsplan is zowel de parkeerbehoefte voor fase 1 als fase 2 inzichtelijk gemaakt, daar de parkeerbehoefte voor auto's van beide fases in één parkeergarage opgelost zal worden. De parkeerbehoefte voor fietsen zal deels onder fase 1 en deels onder fase 2 opgelost worden. In het onderzoek is het volgende voor de parkeerbalans voor de auto's en fietsen opgenomen.

Auto parkeren

Het grootste deel van de toegepaste normen in de parkeeropgave is gebaseerd op de Uitwerking Leidraad Parkeren Ouder Amstel. Voor woningen betekent dat een minimale norm van 0,1 en een maximale norm van 0,5 inclusief bezoekersparkeren, het aandeel bezoekersparkeerplekken hierin is 0,1 per woning. Voor de vrije markt woningen is vooralsnog gekozen voor een norm van 0,3, inclusief bezoekers. Voor de sociale en middeldure huurwoningen wordt een norm van 0,1 aangehouden, inclusief bezoekersparkeren.

De parkeernormen voor de niet-woonfuncties in het gebied zijn gebaseerd op de ondergrenzen van de CROW kencijfers voor centrumgebieden in een zeer sterk stedelijk gebied (conform Leidraad Parkeren). Sommige van de functies in het niet-woonprogramma staan niet vermeldt in de CROW kencijfers, daarom is in een aantal gevallen een referentie norm van het CROW opgenomen (vermeldt tussen haakjes in de onderstaande tabel). Voor de Meditation Hall is bijvoorbeeld de norm voor een dansstudio gebruikt. Een laatste voetnoot is dat het CROW geen kencijfers hanteert voor buurt- en dorpscentra (overige winkels in het niet-woonprogramma) in zeer sterk stedelijke centrumgebieden. Daarom is in de tabel hieronder de norm voor schil centrum opgenomen (1,8) om toch te voldoen aan de parkeerbehoefte.

Wanneer de maximale parkeernormen toegepast worden op het programma, levert dit een parkeeropgave op van 184 parkeerplaatsen voor fase 1 en 143 parkeerplaatsen voor fase 2. Bovenop deze plaatsen komen de plekken voor deelauto's. Deze parkeerplaatsen kunnen tenslotte niet voor andere doeleinden gebruikt worden. Het totaal aantal parkeerplaatsen komt daarmee uit op 327 plaatsen.

Dit aantal zou nodig zijn als sprake is van vaste plekken voor gebruikers. Dit is echter niet het geval. Het parkeren wordt gereguleerd via betaald parkeren (abonnementen en pay per use), waarbij alle plekken gedeeld worden. Dit leidt tot dubbel ruimtegebruik, daar het gebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bedrijven niet tegelijk plaatsvindt. Middels een parkeerbalans, waarin aanwezigheidspercentages van het CROW zijn toegepast, is aangetoond dat er op het drukste moment (werkdag middag) een parkeerbehoefte is van 240 parkeerplaatsen. Van dit aantal zijn minimaal 5 parkeerplaatsen voor mindervaliden. Deze worden gesitueerd bij een van de stijgpunten vanuit de garage (minder dan 100 meter). 15 % van de reguliere parkeerplaatsen in de garage is voorzien van een laadpaal. Daarnaast zijn alle deelauto's elektrisch. Dat betekent dat er ca. 44 plaatsen (34 + 10) voor elektrische auto's zijn voorzien. De plekken voor EV zijn gereserveerd voor elektrische auto's, maar zijn niet toegewezen aan een enkele gebruiker. De te realiseren garage heeft een mogelijke capaciteit van 254 parkeerplaatsen. Dat is 14 plaatsen meer dan benodigd. Deze overcapaciteit biedt de gelegenheid het aantal deelauto's op termijn te kunnen uitbreiden wanneer de vraag groter blijkt dan het aanbod.

Parkeeropgave zonder dubbel ruimtegebruik

Functies	Parkeernorm totaal #	Programma en opgave per fase					
		Fase 1		Fase 2		Totaal	
		Stuks/m²	Totaal pp	Stuks/m²	Totaal pp	Stuks/m²	Totaal pp
Woningen - sociaal en middelduur	0,10 p/stuk			256	26	256	26
Woningen - vrije markt - bezoekers	0,10 p/stuk			134	13	134	13
Woningen - vrije markt - bewoners	0,20 p/stuk			134	27	134	27
Extended stay eenheden (2*hotel)	1,10 p/10 kamers			154	17	154	17
Kantoren en werkruimte	1,00 p/250 m²	45.000	180	500	2	45500	182
Commercieel - gemakswinkel (buurtsupermarkt)	0,40 p/100 m²			-	-	-	-
Commercieel - overige winkels (buurt- en dorpcentrumcentrum)	1,80 p/100 m²			-	-	-	-
Commercieel - horeca (cafe/bar/cafetaria)	4,00 p/100 m²			1.000	40	1.000	40
Commercieel - overig (fitnessstudio/sportschool)	0,60 p/100 m²			-	-	-	-
Maatschappelijk - buurthuis (bibliotheek)	0,10 p/100 m²			-	-	-	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (gezondheidscentrum)	1,00 p/bandelkamer/100 m²*			800	8	800	8
Maatschappelijk - meditation hall (dansstudio)	0,70 p/100 m²			300	2	300	2
Maatschappelijk - broedplaatsen (bedrijfsverzamelgebouw)	0,60 p/100 m²			-	-	-	-
Maatschappelijk - museum (museum)	0,30 p/100 m²			800	2	800	2
Deelauto's			4		6		10
TOTAAL M²		45.000		3.400			
TOTAAL STUKS			184		143		327

* rekening houdend met een ruimtegebruik van 100 m² per huishouds

Tabel 3.1 Parkeeropgave zonder dubbel ruimtegebruik

Parkeeropgave met dubbel ruimtegebruik

Parkeergarage openbaar	norm	we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi	
Woningen - sociaal en middelduur (incl. bezoekersparkeren)	26	3	5	20	-	18	15	26	18	gemengd/uitwisselbaar
Woningen - vrije markt (bezoekers)	13	1	3	11	-	9	8	13	9	gemengd/uitwisselbaar
Woningen - vrije markt (bewoners)	27	13	13	24	27	21	16	21	19	gemengd/uitwisselbaar
Extended Stay (bewoners)	17	8	8	15	17	14	10	14	12	gemengd/uitwisselbaar
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	182	182	182	9	-	9	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	40	2	10	36	-	36	16	40	16	gemengd/uitwisselbaar
Commercieel - overig (commerciële dienstverlening)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	8	8	6	1	-	1	1	1	1	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	2	1	1	2	-	2	2	2	2	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	gemengd/uitwisselbaar
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	2	1	1	2	-	2	2	2	2	gemengd/uitwisselbaar
Deelauto's	10	10	10	10	10	10	10	10	10	vaste plaatsen
Bruto opgave	327	230	240	131	54	123	81	129	88	

Netto opgave **240**

Waarvan parkeren voor MIVa (1:50) 5
Aantal laadpalen (15%) 44

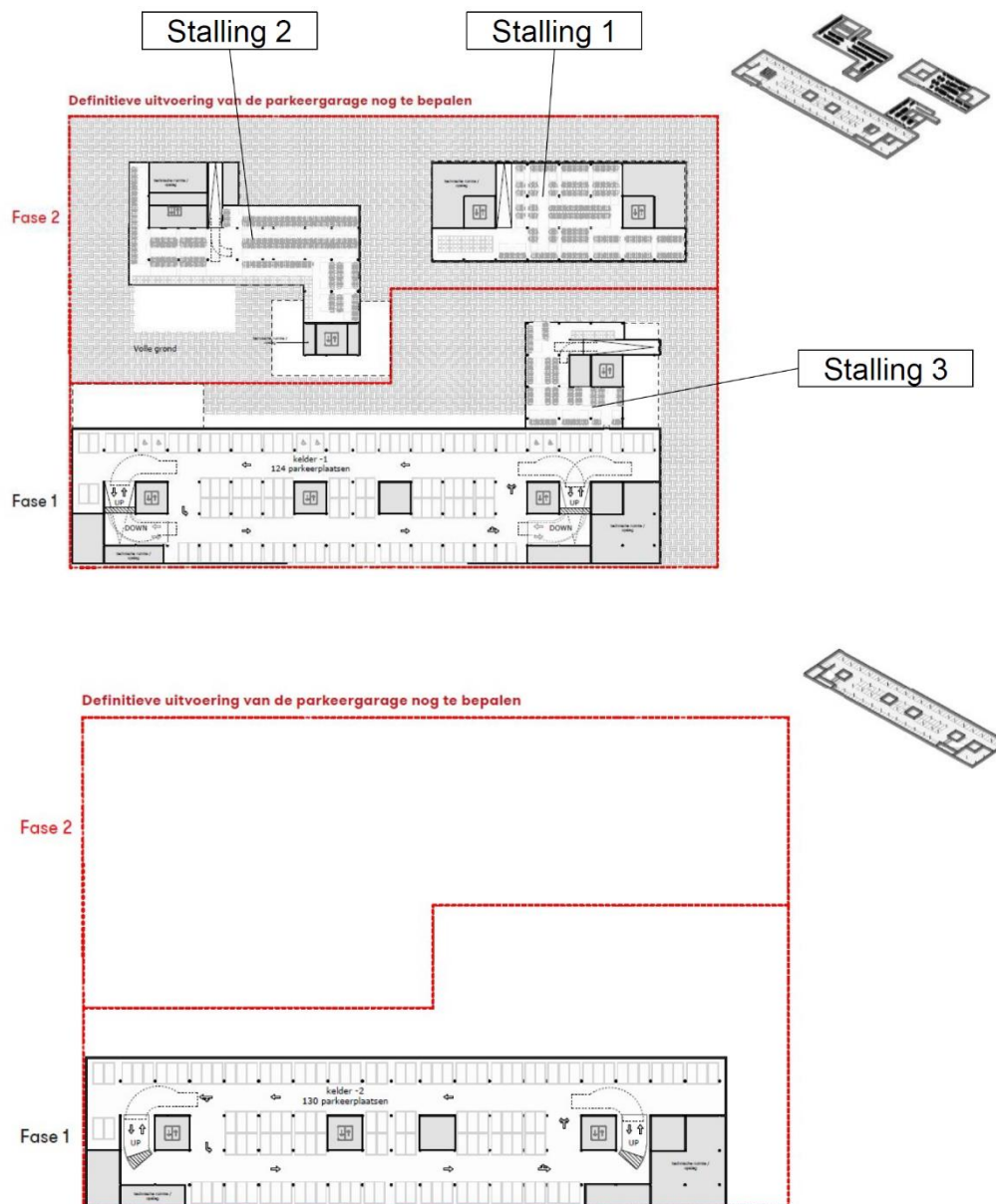
	we-och	we-mi	we-av	we-na	ko-av	za-mi	za-av	zo-mi
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Extended stay eenheden (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Kantoren en werkruimte (kantoren/bedrijven)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Commercieel - overige winkels (detailhandel)	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Commercieel - horeca (bioscoop/theater/podium/e.d.)	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Commercieel - overig (commerciële dienstverlening)	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Maatschappelijk - buurthuis (bioscoop/theater/podium/e.d.)	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Maatschappelijk - gezondheidscentrum (sociaal medisch)	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Maatschappelijk - meditation hall (sportfuncties binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Maatschappelijk - broedplaatsen (kantoren en bedrijven)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Maatschappelijk - museum (sportfuncties binnen)	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Deelauto's	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 3.2 Parkeeropgave met dubbel ruimtegebruik

In het wijzigingsplan 'Amstel Design District fase 1' is in artikel 3.3 geregeld dat er binnen fase 1 maximaal 300 parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden. Deze planologische regel biedt daarmee voldoende ruimte om de benodigde parkeerbehoefte van 254 parkeerplaatsen (van fase 1 en 2) te realiseren. De parkeernormen zoals gedefinieerd in het Mobiliteitsplan zijn middels een

voorwaardelijke verplichting in de planregels van voorliggend bestemmingsplan vastgelegd. Hiermee wordt geborgd dat er ook daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

In de buitenruimte is enkel ruimte voor kort parkeren. Het betreft standplaatsen voor logistiek in de vorm van een opstelplaats voor grotere busjes en vrachtwagens en enkele plaatsen voor kiss & ride te gebruiken door taxi's, kleinere transportbusjes en het oppikken van mensen door personenauto's. Aanvullend is er ruimte voor kort parkeren door bezoekers van het Amstel Design District. Hiervoor is behoefte aan enkele plaatsen aan de parallelweg A10 en insteekweg tussen het Amstel Design District en The Antonian. Van deze parkeerplaatsen is een paar plaatsen ingericht voor mindervaliden. Er kan geconcludeerd worden dat de parkeervraag opgelost kan worden en geen belemmering vormt voor de haalbaarheid van het beoogde initiatief



Figuur 3.6 Beoogde ondergrondse parkeergarage op niveau -1 (boven) met plaats voor 124 autoparkeerplaatsen en niveau -2 (onder) met plaats voor 130 autoparkeerplaatsen. Er is tevens ruimte voor 2.400 fietsparkeerplaatsen.

Fietsparkeren

Voor fietsparkeren zijn de parkeernormen van CROW (Fietsparkeerkencijfers 2019) gehanteerd met uitzondering voor de woningen. Hiervoor is de Bouwbrief Fietsparkeren van de gemeente Amsterdam (2015) gebruikt. Reden hiervoor is dat de Bouwbrief meer onderscheid maakt in grootte van woningen. De CROW kencijfers zijn bepaald op basis van de gemiddelde fietsparkeerbehoefte voor verschillende functies. Per functie is een bandbreedte genoemd waarbinnen het aanbod kan variëren. De maximale norm past bij een hoge ambitie en de minimale norm bij een lage ambitie. Uiteraard is bij het bepalen van de ambitie de (ruimtelijke) ontwikkelcontext van belang. Voor de ontwikkeling van Werkstad OverAmstel gaat de gemeente uit van 20% extra stallingen t.o.v. de gemiddelde CROW norm. Dit vanuit de verduurzamingsambitie van de mobiliteit. Voor het Amstel Design District is deze verhoging toegepast voor, zowel de CROW normen, als de normen opgenomen in de Bouwbrief.

Wanneer de geldende stallingsnormen toegepast worden op het programma, levert dit een stallingsopgave op van 1.329 stallingen voor fase 1 en 1.786 stallingen voor fase 2 (zie tabel 3.3).

Functies	Stallingsnorm		#	Programma en opgave per fase					
				Fase 1		Fase 2		Totaal	
				Stuks/m ²	Totaal	Stuks/m ²	Totaal	Stuks/m ²	Totaal
Woningen <50 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	2,00	2,40	p/stuk			209	502	209	502
Woningen >50 - < 75 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	3,00	3,60	p/stuk			146	526	146	526
Woningen >75 - <100 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	4,00	4,80	p/stuk			35	168	35	168
Extended stay eenheden <50 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	2,00	2,40	p/stuk			154	370	154	370
Extended stay eenheden >50 - < 75 m ² (Amsterdamse bouwbrief)	3,00	3,60	p/stuk			0	-	0	-
Kantoren en werkruimte - personeel (kantoor)	2,40	2,88	p/100 m ²	45.000	1.296	500	14	45500	1.310
Kantoren en werkruimte - bezoekers (kantoor)	5,50	6,60	p/balie*	5	33	1	7	6	40
Commercieel - gemakswinkel (supermarkt)	2,95	3,54	p/100 m ²				-	-	-
Commercieel - overige winkels (winkelcentrum)	2,75	3,30	p/100 m ²				-	-	-
Commercieel - horeca (restaurant - eenvoudig)	11,50	13,80	p/100 m ²			1.000	138	1.000	138
Commercieel - overig (fitness - schil centrum)	3,90	4,68	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - buurthuis (bibliotheek)	3,50	4,20	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum - personeel (gezondheidscentrum)	0,50	0,60	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - gezondheidscentrum - bezoekers (gezondheidscentrum)	2,00	2,40	p/100 m ²				-	-	-
Maatschappelijk - meditatie hall (fitness - schil centrum)	3,90	4,68	p/100 m ²			800	37	800	37
Maatschappelijk - broedplaatsen - personeel (kantoor)	2,40	2,88	p/100 m ²			300	9	300	9
Maatschappelijk - broedplaatsen - bezoekers (kantoor)	5,50	6,60	p/balie*			1	7	1	7
Maatschappelijk - museum (museum)	0,95	1,14	p/100 m ²			800	9	800	9
TOTAAL M²				45.000		2.900			
TOTAAL STUKS					1.329	544	1.786		3.115

* 1 balie per entree

Tabel 3.3 Stallingsopgave zonder dubbel ruimtegebruik

Omdat de stallingen gecentreerd worden in drie grote besloten ondergrondse stallingen, is per stalling een dubbelruimtegebruiksrekening gemaakt. De stallingen voor bewoners uit gebouw 4 kunnen echter niet gebruikt worden door de bezoekers van andere voorzieningen, deze worden dus uitgesloten van de dubbelgebruiksrekening.

In stalling 1 komen de fietsparkeerplekken voor bewoners van de sociale en middeldure huurwoningen en in stalling 3 komen de plekken voor de werknemers. Omdat er geen koppeling is tussen deze twee stallingen zijn er geen mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplekken. De parkeerbehoefte op het piekmoment is voor bewoners 815 plekken (werkdag nacht) in stalling 1 en voor werknemers 733 plekken (werkdagochtend en middag) in stalling 3.

In stalling 2 komt het fietsparkeren van de bewoners van de vrije sector en extended stay eenheden samen met die van deel van de stallingsvraag van werknemers. Op het drukste moment van de week (werkdag ochtend en middag) is de gecombineerde behoefte 1.021 stallingen. Dit vormt de minimale stallingsopgave.

3.3 Groen en water

Het vergroenen van de leefomgeving levert een prettig microklimaat, zorgt voor verkoeling, filtert de lucht en biedt ruimte aan natuur in de stad. Groenbeleving is daarom de drager van het nieuw te ontwikkelen complex. Rondom en in het complex komen bomen in de publieke en private ruimtes. Op de daken worden waar mogelijk stads- en beleefstuinen aangelegd. De gebouwen bieden naast het levendige centrale plein, de straatjes en de kade ook ruimte voor stilte.

Door het toepassen van polderdaken wordt er voorzien in een buffer voor het hemelwater. Het regenwater wordt opgevangen en gebruikt voor de irrigatie en de planten en bomen dragen bij aan de biodiversiteit in en afkoeling van de stad. Een nadere toelichting staat beschreven in de waterparagraaf 5.3.

Langs de projectlocatie staan diverse bomen. De ontwikkeling van het Amstel Design District vindt binnen de invloedssfeer van deze bomen plaats. Er is daarom een Bomen Effect Rapportage opgesteld, welke is opgenomen in bijlage 17. In dit onderzoek zijn diverse aanbevelingen gedaan, waarmee rekening gehouden moet worden bij de ontwikkeling van het gebied. Deze aanbevelingen zijn in het meest actuele plan doorgevoerd, door onder andere meer ruimte te creëren tussen bouwvolume 6 en de nabijgelegen bomenpartij, welke in het plan wordt behouden.

Na de afronding van de bouwwerkzaamheden zal een groenplan opgesteld worden, waarbij gekeken wordt naar duurzame aanlegmogelijkheden van bomen en het overig groen. Dit is geborgd in de anterieure overeenkomst.

3.4 Bezonning

Om de invloed van de geplande nieuwbouw op de bezonning van de omliggende bebouwing en de woonboten inzichtelijk te maken heeft Peutz een bezonningsonderzoek 'Bezonning Amstel Design District fase 2 te Ouder-Amstel' (23 november 2023, TKr/LA/ /OD 16160-4-NO-008) uitgevoerd (zie bijlage 21). Voor de volledige onderzoeksresultaten wordt verwezen naar deze bijlage. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

Naast een kwantificering van de afname van de mogelijke bezonningsduur ten opzichte van de huidige bestemmingsplansituatie is er getoetst of in de geplande bestemmingsplansituatie wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. De lichte TNO norm geldt voor de bezonning van woonkamers van woningen en woonboten en houdt in dat er tenminste 2 uren zon per dag in de periode 19 februari tot en met 21 oktober ter plaatse van het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het woonkamerraam is.

In de huidige bestemmingsplansituatie voldoet bij een aantal van de gevels ten noorden van het plan de bezonning al niet. Door de toename van de hoogte zal dit door het beoogd bouwvolume op meer plekken het geval zijn. Het gebied dat niet voldoet blijft echter vrijwel beperkt tot een vlek direct ten noordwesten van het hoogbouwdeel en de gevels zeer dicht bij de het plan. Gezien het feit dat hier geen woningen (aanwezig dan wel gepland) zijn, vormt dit geen probleem. In april is de invloed van de nieuwbouw op de bezonning beperkt tot de eerste rij bebouwing direct rond het plan. Ter plaatse van de woonboten tenslotte wordt, door de open ligging aan de westzijde, voldaan aan de lichte TNO-norm. Het aspect bezonning vormt geen belemmering voor de realisatie van het nieuwbouwplan.

3.5 Duurzame en gezonde leefomgeving

Amstel Design District geeft ruime aandacht aan duurzaamheid. Het plan levert een bijdrage aan de ambitie van gemeente Ouder-Amstel om in 2040 energieneutraal te zijn. Om hier richting aan te geven heeft de gemeente een Programma van Eisen opgesteld dat als uitgangspunt voor beoogde ontwikkeling(en) diende. De samenvatting hiervan is opgenomen in bijlage 15. Vervolgens is er een visie op duurzaamheid opgesteld die hieronder wordt toegelicht.

Op gebied van energiegebruik gaat Amstel Design District voldoen aan de BENG-richtlijn. Het gebruik van fossiele brandstoffen wordt geminimaliseerd door een slimme combinatie van bouwkundig en installatietechnisch ontwerp. Verder zullen de gebouwen gasloos gerealiseerd worden. Ambitie blijft overigens om geheel energieneutraal te zijn. Isolatiewaardes van gevels, daken en vloeren zijn hoog door toepassing van triple beglazing en extra isolatiepakketten voor de gesloten delen van de bouwkundige schil. In ieder geval worden er zonnepanelen toegepast en/of elektra afgenomen van zonneparken elders en wordt gebruik gemaakt van warmtepompen. Er wordt verder nog onderzocht hoe nog meer gebruik kan worden gemaakt van hernieuwbare energiebronnen. Er wordt hierbij gedacht aan de Duivendrechtsevaart als koude/ warmtebuffer dan wel het gebruik van warmte/koude opslag in de bodem. Indien voorhanden bij aanvang van de daadwerkelijke ontwikkeling, wordt gebruik gemaakt van gezamenlijke warmtenetten om zo duurzaam mogelijk in de resterende energiebehoefte te voorzien. Dit wordt in een vervolgfase verder uitgewerkt.

Werkruimtes in het complex moeten voldoen aan de hoogste standaarden op gebied van verlichting en daglicht. Daglicht is de belangrijkste lichtbron. Wanneer daglicht niet voldoende is, bijvoorbeeld 's morgens en 's avonds is er duurzame LED-verlichting beschikbaar.

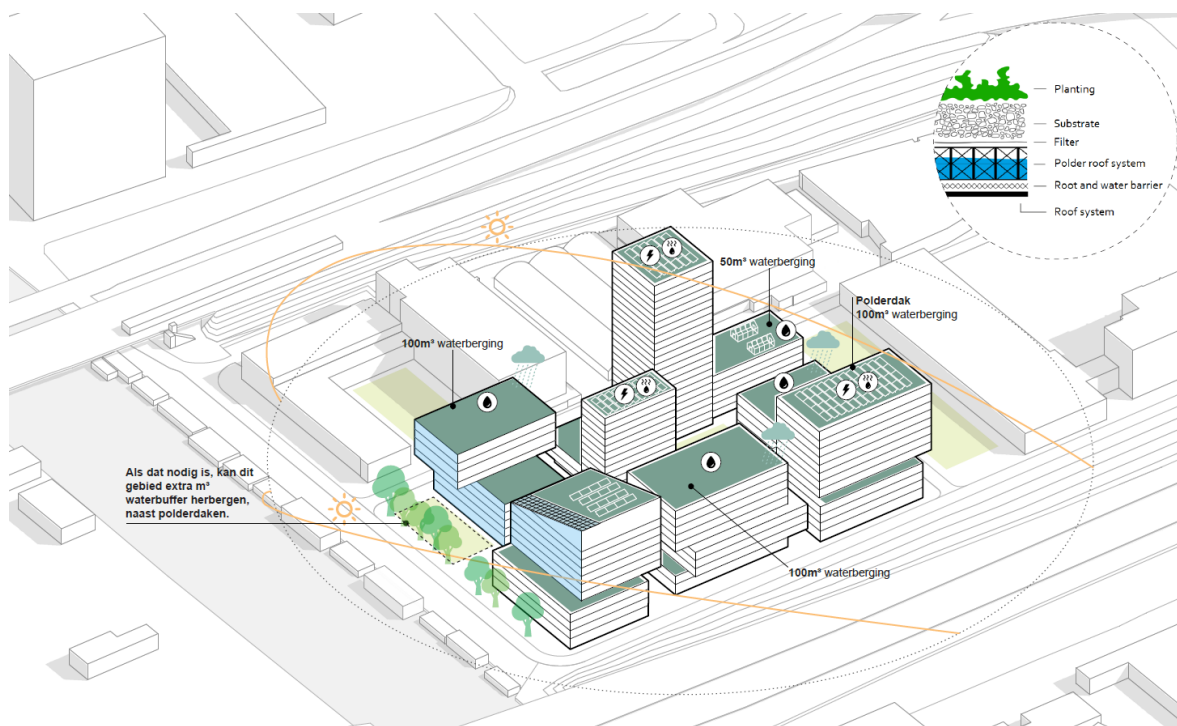
Vergroening van het complex wordt zowel aan de buitenzijde vormgegeven als binnen in het complex. Amstel Design District wordt klimaatadaptief ontworpen. Vanzelfsprekend wordt regenwater gescheiden van het vuilwatercircuit. De maatregelen die voor het regenwater toegepast worden zijn het opvangen van regenwater op de daktuinen, zodat afvloeiend regenwater beperkt wordt. Verder wordt voorzien in regenwaterbuffers in de vorm van een grijswatercircuit. Het restant regenwater wordt zo gedoseerd aan het gescheiden rioolstelsel aangeboden. Primair waterverbruik wordt verder geminimaliseerd door toepassing van waterbesparende kranen, douches en toiletten.

De daktuinen verminderen de hittestress. Het toegepaste groen levert ook een bijdrage aan de klimatisering van de binnenruimtes. De biodiversiteit wordt door toepassing van de juiste keuzes in openbaar groen in combinatie met de daktuinen verbeterd. In de tuinen is de mogelijkheid om op kleine schaal stadstuinbouw te bedrijven. De oogst komt beschikbaar voor de voor de gebruikers/bewoners/bezoekers van het complex. De restaurants leveren ook op deze manier een bijdrage aan de gezonde voeding voor de bewoners en gebruikers van het Amstel Design District. Er worden voorzieningen gemaakt voor nestvogels en vleermuizen e.a. op advies van de bouwecoloog die betrokken wordt bij de verdere uitwerking van de bouwplannen.

Gescheiden afvalinzameling wordt centraal in het complex gefaciliteerd. Er wordt rekening gehouden met zes afvalstromen: papier en karton, glas, PMD, GFT, chemisch afval en rest. Vanuit de diverse gebouwen worden deze afvalstromen verzameld en op aanvraag van de gebruikers door erkende verwerkers opgehaald.

Er worden materialen toegepast met een keurmerk zoals (DuBo en FSC) met een minimale milieu-impact, niet toxisch en niet uitlogend naar de bodem. De te realiseren bouwplannen dienen ontworpen te worden inclusief een materialenpaspoort. Hierdoor is hergebruik van toegepaste materialen voor de toekomst te realiseren. Er wordt uitgegaan van circulaire bouw, de materialen die worden toegepast kunnen, als het gebouw wordt gesloopt, opnieuw worden gebruikt. Dit wordt in een vervolgfase nader uitgewerkt.

De locatie ligt op loopafstand van het metrostation OverAmstel en op een kruispunt van fietsroutes. Het openbaar gebied is daarom goed bereikbaar voor zowel fietsers, voetgangers als mindervaliden. Autogebruik zal hierdoor tot een minimum beperkt worden. Het maaiveld wordt grotendeels autovrij met aan de randen ruimte voor laden en lossen en kort parkeren. Het gebied is altijd toegankelijk voor nood- en hulpdiensten. Er wordt voorzien in een ondergrondse parkeervoorziening (onder fase 1) voor zowel fietsen als auto's. Hierbij wordt minimaal 15% van de parkeerplaatsen voor auto's voorzien van laadpalen. Daarnaast wordt een voorbereiding naar laadpalen voor 25% van de parkeerplaatsen voorzien. In de parkeergarage wordt een mogelijkheid voor het stallen van deelauto's (zoals Greenwheels, MyWheels, ConnectCar of Car2Go) voorzien. De toegang tot de fietsenstalling en de parkeergarage zijn gescheiden van elkaar, zodat er geen kruisende stromen binnen het complex ontstaan.



Figuur 3.7 Visie op duurzaamheid fase 1 en fase 2

4. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het plan getoetst aan het relevante vigerende beleid. Achtereenvolgens komt aan de orde het beleid op:

- nationaal niveau;
- provinciaal niveau;
- gemeentelijk niveau.

Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, tweede lid van de invoeringswet Omgevingswet blijft het 'oude recht' van toepassing op een bestemmingsplan, waarvan het ontwerp voor 1 januari 2024 ter inzage is gelegd. De term 'oud recht' moet ruim worden opgevat, dus zowel procedureel als materieel. Dat betekent dat alle wetgeving die tot 1 januari 2024 gold, nog van toepassing is op dit plan.

4.1 Nationaal niveau

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Deze is vastgesteld op 9 september 2020. De NOVI is vastgesteld op grond van de huidige regelgeving (dus als structuurvisie) en zal bij inwerkingtreding van de Omgevingswet gelden als Nationale omgevingsvisie in de zin van de Omgevingswet. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die met uitzondering van paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone is komen te vervallen. Daarnaast vervangt de NOVI-delen van het Nationaal Waterplan, de Natuurvisie en het Nationaal Milieubeleidsplan.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

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

Doorwerking plangebied

De beoogde ontwikkeling sluit aan op meerdere in de NOVI aangekaarte prioriteiten, opgaven en nationale belangen. Zo sluit de beoogde ontwikkeling bijvoorbeeld aan op de nationale belangen gericht op het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit, en het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. Hiermee wordt bijgedragen aan de prioriteit om te voorzien in sterke en gezonde steden en regio's. Door middel van de beoogde ontwikkeling ontstaat een aantrekkelijke omgeving om in te wonen en verblijven. De woningen voldoen daarbij aan de huidige duurzaamheids-eisen (zie ook paragraaf 3.5). De beoogde ontwikkeling is hiermee niet in strijd met de toekomstvisie uit de NOVI.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

Doorwerking plangebied

Het plangebied wordt niet doorkruist door één van de nationale belangen uit het Barro. Op dit moment legt het Barro dan ook geen restricties op voor de onderhavige locatie.

4.1.3 Luchthavenindelingsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet de nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor het vijfbanenstelsel op Schiphol vastgesteld. De regels zijn opgenomen in het Luchthavenindelingbesluit (LIB, geconsolideerd januari 2018) waarin beperkingen worden gesteld aan het ruimtegebruik rond de luchthaven. De nieuwe regels zijn op 20 februari 2003 in werking getreden, op het moment dat Schiphol de vijfde baan (Polderbaan) in gebruik nam. Deze regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij bestemmingsplannen en bij omgevingsvergunningen.

In het LIB zijn twee gebieden vastgesteld: het luchthavengebied en het beperkingengebied. Het luchthavengebied betreft de gronden behorende tot de luchthaven. Het beperkingengebied omvat een zone daaromheen, waarbinnen verschillende regimes gelden voor de gebieden die hierbinnen liggen. Hoe groter de afstand tot de start- en landingsbanen en de vliegroutes, hoe minder beperkingen er gelden. Binnen het beperkingengebied dient te worden getoetst aan de maatgevende toetshoogtes.

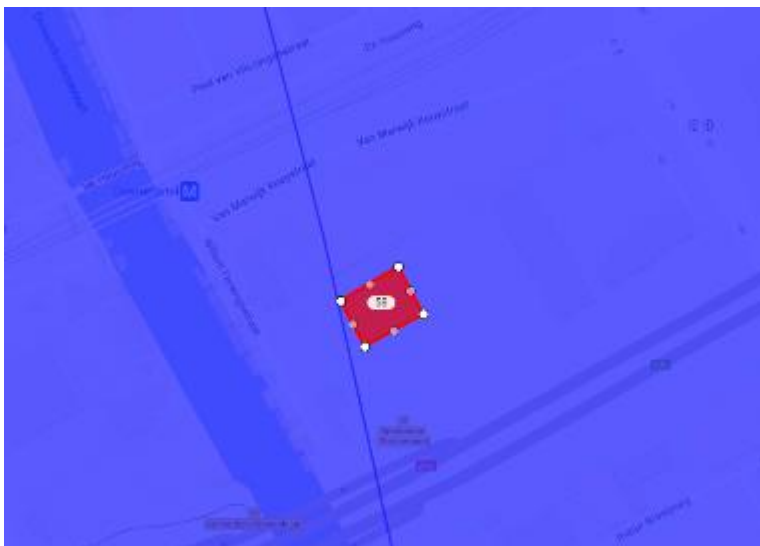
Naast de maatgevende toetshoogtes binnen het beperkingengebied zijn deelgebieden (zones) te onderscheiden met specifieke regels, te weten beperkingen voor bebouwing, beperkingen voor vogelaantrekkende werking en beperkingen voor windturbines en radar. De beperkingengebieden LIB 1 t/m 5 beogen het aantal personen dat geluidhinder van de luchtvaart ondervindt, of het aantal slachtoffers op de grond ten gevolge van een luchtvaartverkeersongeluk (externe veiligheid), gering te houden, door beperkingen te stellen aan de gebruiksfuncties van het gebied rond Schiphol. De beperkingen voor de gronden binnen de zones LIB 1 t/m 5 zijn daarom gericht op de gebruiksfunctie van het plan/object.

Doorwerking plangebied

Beperking radarapparatuur

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een hoogtebeperking in verband met de correcte werking van radarapparatuur. Aangezien de beoogde ontwikkeling de maximale hoogte van 58 m. in verband met radarwerking overschrijdt, is het bouwplan getoetst door de Luchtverkeersleiding Nederland om zodoende te bepalen of de beoogde ontwikkeling niet leidt tot de verstoring van radarapparatuur.

Daardoor geldt de beperking zoals gesteld in artikel 2.2.2.a van het LIB. Het plan/object kan worden uitgevoerd, mits er een (bindend) positief advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is verkregen. De gemeente Ouder-Amstel heeft op 30 mei 2023 een advies gevraagd aan het ILT en op 29 juni 2023 is hiervoor een positief advies afgegeven voor een bouwhoogte van maximaal 73,25 m NAP. Deze maat is gebaseerd op 70 meter bouwhoogte met toevoeging van 3,25 meter voor technische ruimten. De toets is opgenomen als bijlage 8 van voorliggend bestemmingsplan.



Figuur 4.1 Maximale hoogte in verband met radarapparatuur (hoogte t.o.v. NAP)

Beperking bouwhoogte in verband met veiligheid

Uit het Luchthavenindulingsbesluit volgt tevens dat er beperkingen gelden ten aanzien van de bouwhoogte in verband met veiligheid (aanvliegroutes). Ter plaatse van het plangebied geldt een maximale bouwhoogte van 146 meter ten opzichte van NAP. Deze hoogte zal middels de beoogde ontwikkeling niet worden overschreden.

Conclusie

4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving 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.”* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Hoofdstuk 4

Doorwerking plangebied

Binnen het huidige bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling Amstel Design District niet toegestaan. Om de ontwikkeling formeel mogelijk te maken is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. In art 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat de toelichting bij een bestemmingsplan of projectafwijking moet voldoen aan de systematiek van de Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: 'ladder'). De ladder is een wettelijk verplicht motiveringsinstrument waaraan iedere 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' (art 1.1.1 Bro) moet worden getoetst.

Door de omvang van de uitbreiding en wijziging van de bestemming moet het initiatief beschouwd worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Bij het opstellen van de bestemmingsregeling is het uitgangspunt dat niet méér dan het programma zoals in paragraaf 3.1 benoemd mogelijk gemaakt wordt. Dit wordt geborgd in de planregels van onderhavig bestemmingsplan.

Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. De Ladder geeft daarmee invulling aan het nationaal ruimtelijk belang gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. In bijlage 11 van onderhavig bestemmingsplan is de ladderonderbouwing opgenomen. Onderstaand wordt per functie die binnen het plangebied wordt mogelijk gemaakt ingegaan op de belangrijkste conclusies. Voor de volledige onderbouwing wordt verwezen naar de bijlagen.

1. Wonen

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Voor de onderbouwing van de woonbehoefte is gekeken naar de afbakening van de relevante regio, om zo de behoefte in beeld te brengen. Hiervoor kijken we naar de regionale woningmarkt, die gedefinieerd wordt op basis van verhuisbewegingen. In dit behoefteonderzoek gaat het om het primaire verzorgingsgebied gemeente Amsterdam én de gemeente Ouder-Amstel samen en het secundaire verzorgingsgebied de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Vanwege de ligging van het initiatief tegen de gemeentegrens van Amsterdam en het karakter van de locatie (grootstedelijk, hoogbouw, mix van wonen-werken) is gekozen om een verzorgingsgebied afwijkend en ruimer dan de gemeente Ouder-Amstel te hanteren.

Kwantitatieve behoefte aangetoond

De beoogde ontwikkeling, die voorziet in het toevoegen van maximaal 390 eenheden (exclusief extended stay), voldoet aan een kwantitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied:

- De bevolking en het aantal huishoudens binnen de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam en de MRA nemen de komende jaren aanzienlijk toe. Dit leidt tot een groeiende behoefte aan woningen de komende jaren.
- De totale netto plancapaciteit in de gemeente Ouder-Amstel bedraagt ruim 7.700 woningen. Dit is voldoende om in de behoefte tot 2030 te voorzien. Echter hebben onvoldoende plannen een harde status waardoor blijkt dat er nog behoefte is aan ruim 2.400 nieuwe woningen in de gemeente Ouder-Amstel (woningbehoefte minus harde plancapaciteit; $2.500 - 71 = 2.429$). De ontwikkeling van De Nieuwe Kern (minimaal 4.500 woningen) is hierin opgenomen als zachte plancapaciteit. Voor het gebied is op 29-09-2022 een voorbereidingsbesluit vastgesteld, er ligt nog geen vastgesteld bestemmingsplan.
- Vanwege de huidige druk op de woningmarkt is het wenselijk dat er de komende jaren meer wordt gebouwd dan de verwachte groei van de woningbehoefte. Daarom wordt ingezet op het wegnemen van belemmeringen bij harde plannen, het hard maken van zachte plannen en plannen naar voren halen (in regio's met een tekort op de korte of middellange termijn).

- Met het realiseren van maximaal 390 woningen voorziet het initiatief Amstel Design District aan een kwantitatieve behoefte binnen het verzorgingsgebied. De woningen kunnen redelijkerwijs worden ingepast in de bestaande plancapaciteit. Bovendien draagt het initiatief bij aan de versnellingsopgave woningbouw in de MRA.

Kwalitatieve behoefte aangetoond

De beoogde ontwikkeling Amstel Design District waarbij eenheden in een stedelijke setting worden gerealiseerd, geeft invulling aan een kwalitatieve behoefte:

- In de MRA, waar gemeente Ouder Amstel onderdeel van is, blijkt behoefte te zijn aan sociale huurwoningen en ook in de gemeente Amsterdam is het bijbouwen van woningen in het sociale segment essentieel. De gemeente Amsterdam signaleert nu en in de toekomst een tekort aan gereguleerde woningen. Voor Werkstad OverAmstel wordt een woonprogramma voorzien met tenminste 30% sociale woningbouw, wat in lijn is met de richtlijnen van de gemeente Ouder-Amstel. Het initiatief Amstel Design District zet in op 30% sociale huur, 40% middelduur en 30% vrije sector. Daarmee sluit het woonprogramma aan bij de uitgangspunten van het beleid van de gemeente Ouder-Amstel.
- Daarnaast blijkt in de MRA behoefte te zijn aan middeldure huurwoningen. Dit is een woonsegment dat op dit moment nog grotendeels ontbreekt. Dit marktsegment is erg belangrijk voor het functioneren van de woningmarkt; starters op de woningmarkt een plek geven en een alternatief bieden in de duurdere delen van de regio waar het gat tussen sociale huur en de koopsector erg groot is. Ook de gemeente Ouder-Amstel ziet de middeninkomens als aandachtsgroep. De woningvoorraad moet daarom niet alleen bestaan uit betaalbare (sociale) huurwoningen, maar voor een belangrijk deel ook uit middeldure huurwoningen.
- Een kernafpraak in de MRA is om voldoende woningen in alle segmenten te realiseren, met in het bijzonder voldoende betaalbare woningen voor lagere én middeninkomens, verspreid over de regio. Dure huurwoningen zijn nauwelijks gewenst, zo blijkt uit het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (2021)'. Daarentegen is er wel behoefte aan duurdere koopwoningen, vooral door vraag van mensen die al een huis hebben (de 'doorstromers'). Met de realisatie van dure koopwoningen in het Amstel Design District wordt voorzien in deze behoefte.
- De doelgroepen waar het initiatief Amstel Design District zich op richt zijn nog niet concreet bepaald. Uit het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (2021)' blijkt dat de wens van met name jongeren en ouderen gericht is op stedelijk wonen in een appartement, zoals wordt beoogd door het initiatief. De gemeente Ouder-Amstel zet in haar beleid specifiek in op jongeren, starters en ouderen. In de MRA is het belangrijk om voor jongeren en starters voldoende betaalbaar aanbod te creëren (sociale en middeldure huurwoningen). Door de grote instroom van buiten heeft juist deze groep aandacht. Voor het initiatief Amstel Design District wordt daarom aangeraden om primair te richten op jongeren, starters en ouderen, vanwege de behoefte vanuit deze doelgroepen en de potentiële aansluiting met het initiatief.

Geen onaanvaardbare leegstandseffecten

Het is niet de verwachting dat er als gevolg van het realiseren van maximaal 390 woningen (excl. extended stay) in het Amstel Design District fase 2 onaanvaardbare leegstandseffecten zullen optreden. De woningbehoefte is immers dusdanig groot dat ook na het realiseren van het initiatief behoefte blijft bestaan voor het realiseren van nieuwe woningen. Daarnaast draagt het realiseren van woningen bij aan het creëren van een levendig woon- en leefklimaat in Werkstad OverAmstel.

2. Extended stay

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Een verzorgingsgebied wordt grotendeels bepaald door te kijken naar het gebied waar een ontwikkeling effect op heeft. Expats en internationale werknemers komen voor een tijdelijke periode naar Nederland toe om te werken. Omdat de doelgroep maar tijdelijk in Nederland verblijft wonen expats op korte reisafstand van het werk. Daarnaast heeft de doelgroep meestal ook niet de beschikking tot een auto. Dit betekent dat de woonlocatie op gepaste afstand moet liggen van de werklocatie. Het openbaar vervoer is daarmee een veelgebruikt vervoersmiddel onder expats. Het verzorgingsgebied wordt afgebakend op 30 minuten reistijd met het openbaar vervoer vanaf het plangebied. De extended stay eenheden zijn primair gericht op de werknemers in fase 1, maar ook andere doelgroepen mogen in de extended stay eenheden wonen. De extended stay eenheden sluiten echter het meeste aan bij de woonwensen van werknemers in fase 1, omdat het onderdak biedt voor een relatief korte tijdsperiode en extended stay eenheden in het duurdere segment vallen (sluit dus beperkt aan bij de woonwensen van studenten of speedzoekers)

De gemeente Amsterdam en Ouder-Amstel behoren hiermee tot het gebied waar eventuele effecten kunnen optreden door het initiatief, oftewel het verzorgingsgebied. Het initiatief ligt op de grens tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Ouder-Amstel. Naar verwachting zullen de uiteindelijke gebruikers van het plangebied meer verbinding hebben met Amsterdam dan met Ouder-Amstel. Hierdoor zal de gemeente Amsterdam worden gekenmerkt als primair verzorgingsgebied van het initiatief.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond

Het initiatief om (maximaal) 154 extended stay eenheden te realiseren binnen Amstel Design District te Ouder-Amstel voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte en de effecten zijn aanvaardbaar:

- Amsterdam is binnen de Metropoolregio een zeer gewilde woonlocatie. De internationale oriëntatie trekt bovendien jaarlijks vele expats en kenniswerkers. Zij maken veelvuldig gebruik van extended stay, veelal woningen met een omvang van maximaal 50 m². De corona-crisis heeft invloed gehad op de migratie van expats en kennismigranten, echter heeft herstel zich al ingezet. Naar verwachting zal de migratie van kennismigranten en expats in 2022 en de jaren daarna op een hoger niveau liggen dan voor de corona-crisis. Dit komt met name door een sterke groei van kennismigranten uit Azië.
- De arbeidssectoren waarin expats en kennismigranten actief zijn, zijn de afgelopen 5 jaar sterk gegroeid. Daarnaast is het aantal openstaande en nieuwe vacatures in Amsterdam het hoogste van het land. De afgelopen maanden is het aantal openstaande en nieuwe vacatures licht gedaald, maar ligt nog steeds in lijn met eerdere jaren. De groei van het aantal banen en het aantal openstaande en nieuwe vacatures duidt op een sterke economische regio waar veel internationale kenniswerkers en expats op af komen én ook nodig zijn.

- Het percentage van de totale hotelvoorraad van extended stay/serviced apartments ligt onder het gemiddelde van de Europese topsteden. In Amsterdam betreft 5% van de hotelvoorraad serviced apartments, wat neerkomt op ca. 2.000 kamers. Het gemiddelde onder de Europese topsteden ligt op 10%. Amsterdam kent hiermee relatief gezien weinig extended stay/serviced apartments. Dit maakt het reëel om het aanbod extended stay/serviced apartments uit te breiden in het Amstel Design District.
- Op basis van een aanbodanalyse blijkt dat het aanbod in het extended stay/serviced apartments segment beperkt is in Amsterdam. Op basis van een huurperiode van 12 weken in een volledig appartement met enkele basis faciliteiten waren er slechts 6 accommodaties beschikbaar (waarvan 2 in hartje Amsterdam). Deze accommodaties zijn eerder bedoeld voor toeristen dan voor expats.
- Expats en kennismigranten hebben over het algemeen een ruimere portemonnee en zijn bereid meer te besteden aan huur. Hierdoor wordt de reguliere bewoner van Amsterdam eerder van de woningmarkt gedrukt. De woningmarkt kent al een krapte en met name in Amsterdam. De reguliere bewoners van Amsterdam kunnen hierdoor nog lastiger een woning krijgen. Dit is niet wenselijk aangezien een kennismigrant of expat minder bijdraagt aan de saamhorigheid en leefbaarheid van een wijk of buurt. Het initiatief realiseert een oplossing specifiek voor tijdelijke woningzoekenden in Amsterdam. Hierdoor kunnen kennismigranten en expats kiezen voor een verblijf in een extended stay/serviced appartement. Het segment vindt meer aansluiting bij de wensen en eisen van de doelgroep als het gaat om een woning. Bijkomend voordeel is dat er weinig voor hoeft te worden geregeld t.o.v. het huren van een particuliere woning. Op deze manier blijven de hotels voor toeristen en de woningen voor de bewoners
- Extended stay eenheden bieden vooral uitkomst voor de grote groep werknemers in fase 1, waaronder expats, 'digital nomads', hoogopgeleiden en kenniswerkers. Zij zoeken voor een tijdelijke periode een woning in groot-Amsterdam en zijn bereid meer te betalen hiervoor. Daarnaast kunnen extended stay eenheden ook een (nood)oplossing bieden aan woonurgenden (spoedzoekers) of studenten die in Amsterdam of omgeving moeten zijn, maar door de zeer krappe reguliere woningmarkt geen reguliere woonruimte kunnen vinden. Zij gebruiken de extended stay eenheden als overbruggingsperiode tot zij een (meer) permanente/reguliere woonruimte gevonden hebben.

Commercieel

Het programma voor fase 2 bestaat uit maximaal 1.000 m² commercieel programma. Dit betreft een combinatie van detailhandel, horeca en overige voorzieningen:

- max. 300 m² detailhandel (gemakswinkel);
- max. 300 m² overige detailhandel, kleine units gerelateerd aan het DNA van het Amstel Design District;
- max. 850 m² horeca (cafés, restaurants);
- max. 500 m² creatieve bedrijven;
- max. 850 m² overige voorzieningen (zoals dienstverlening).

Detailhandel

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van de gemeente Ouder-Amstel. Inwoners van het noordelijk deel van de gemeente Ouder-Amstel zijn mede georiënteerd op Amsterdam. De gemeente Amsterdam vindt het van belang dat iedere inwoner van Amsterdam binnen 750 meter van de woonomgeving

dagelijkse boodschappen kan doen. Voor het verzorgingsgebied voor detailhandel gaan we daarom uit van de direct omliggende buurten. Voor de analyse van de behoefte is mede uitgegaan van het aanbod van bestaande detailhandel in de kern Duivendrecht; aanvullingen in dit segment gaan niet ten koste van deze detailhandel.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond

- De regio vindt het van belang dat inwoners binnen aanvaardbare afstand van de woonomgeving (dagelijkse) boodschappen kunnen doen, zonder dit nader te definiëren. De gemeente Ouder-Amstel doet hierover geen concrete uitspraken, maar de gemeente Amsterdam maakt dit wel concreet. De gemeente Amsterdam vindt het van belang dat iedere inwoner van Amsterdam binnen 750 meter van de woonomgeving dagelijkse boodschappen kan doen. In het Amstel Design District worden maximaal 544 woningen (waarvan maximaal 154 extended stay eenheden) toegevoegd en dit biedt mogelijkheden voor de toevoeging van een kleinschalige gemakssupermarkt van maximaal 300 m² wvo.
- Het winkelaanbod in de omgeving van het plangebied is in de huidige situatie zeer beperkt, met name het dagelijks aanbod. Dit terwijl het beleidsmatig van belang wordt geacht dat inwoners binnen aanvaardbare afstand van de woonomgeving terecht kunnen voor dagelijkse boodschappen. Met de ontwikkeling van circa 24.850 tot 29.850 woningen in de omgeving van Amstel Business Park (dit is een optelsom van verschillende projecten die in de omgeving plaatsvinden, zie paragraaf 2.4.1 van bijlage 11) neemt het inwonertal in de directe omgeving aanzienlijk toe en daarmee ontstaat in potentie behoefte aan (extra) dagelijkse detailhandel. Deze behoefte wordt grotendeels ingevuld door de beoogde detailhandel (supermarkt) in deelproject Amstelkwartier) en in het gebied Omval-Weespertrekvaart (kleinschalige vers- en gemakswinkels met een buurtverzorgende functie).
- Ook de toekomstige inwoners en gebruikers van het Amstel Design District zullen behoefte hebben aan een gemakswinkel met een buurtverzorgende functie. In totaal worden er binnen het project zelf maximaal 544 woningen (waarvan maximaal 154 extended stay eenheden) toegevoegd, waardoor het inwonertal naar verwachting met circa 800 inwoners toeneemt (rekening houdend met een gemiddelde huishoudensgrootte van 1 à 2 personen). Daarmee ontstaat behoefte aan dagelijks winkelaanbod, zodat inwoners in hun primaire levensbehoefte kunnen voorzien. Dit kan een (vers)speciaalaanbod zijn (zoals een bakker, een slager of een drogist), maar ook een kleinschalige buurtsupermarkt waar een diversiteit aan producten te krijgen is. De beoogde gemakswinkel en overige detailhandel geeft hier invulling aan. De toevoeging van detailhandel in Amstel Design District is beperkt van omvang en deels ondergeschikt / gerelateerd aan het DNA van het gebied.
- Ook vanuit gebruikers en bezoekers van de (creatieve) bedrijvigheid (fase 1) en maatschappelijke voorzieningen (fase 2) zal behoefte ontstaan aan detailhandelsaanbod. Zij bezoeken het gebied en kunnen gebruik maken van de detailhandel. Vanuit de beoogde (creatieve) bedrijvigheid en life science bestaat er mogelijk ook de behoefte om ondergeschikt aan de bedrijfsvoering eigen producten te verkopen (productiegebonden detailhandel). Dit is momenteel ook al toegestaan binnen het bestemmingsplan.

Horeca

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Horeca die niet in de binnenstad is gelegen kent in algemene zin een veelal ondersteunende functie ten aanzien van andere publiekstrekkende voorzieningen. Om deze reden wordt in het

behoefteonderzoek als uitgangspunt gehanteerd dat de (potentiële) horeca in het plangebied voornamelijk een verzorgingsfunctie heeft voor de directe omgeving. Als ruimtelijk verzorgingsgebied voor de horeca zijn primair de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel aangehouden én wordt specifiek ingezoomd op de buurt. Dit vanwege de ondersteunende functie van de horeca en lokale verzorgingsfunctie. De keuze voor gemeenten als geografisch uitgangspunt (en niet kernen bijvoorbeeld) is gemaakt vanwege de brede beschikbaarheid van cijfers over vraag en aanbod op dat niveau.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond

Gezien de beleidskaders, de actuele trends en ontwikkelingen en de kwantitatieve marktverkenning wordt geconcludeerd dat er in kwantitatieve en kwalitatieve zin behoefte is aan horeca in het plangebied.

- Het plangebied ligt op een bijzondere locatie in de gemeente Ouder-Amstel maar nabij andere gemeenten (Amstelveen, Diemen en Amsterdam). Op buurtniveau lijkt er een overaanbod aan horeca te zijn, met name in de fastservice sector. Dit heeft te maken met de bovengemeentelijk verzorgingsfunctie van het gebied. Zo werken er ook veel mensen in dit gebied waardoor de horeca ook gericht op hun behoeften, niet alleen van de bewoners.
- Binnen de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel is echter genoeg marktruimte. Tot 2030 is er sprake van een autonome marktruimte van circa 18.800 m² verkoopoppervlakte. Het betreft voornamelijk marktruimte in de recreatieve horeca (drankenverstrekkers en restaurants). Met de realisatie van dit type horeca draagt het initiatief bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied voor zowel bewoners als werknemers.
- Een belangrijk aandachtspunt is dat er met name wordt ingezet op horeca, als aanvulling op de overige functies in het gebied (wonen, werken) en het aanbod dat nu al te vinden is in omliggende centra. Denk hierbij aan leuke lunchplekken of plekken voor bedrijfsborrels. Met name functies als (creatieve) bedrijvigheid / life science, cultuur en leisure hebben behoefte aan horeca. Horeca is hierbij een belangrijke bindende factor, die de levendigheid en reuring in deze gebieden aanmerkelijk kan versterken. Horeca bevordert uitwisselingen tussen werknemers en bezoekers (B2B) van de diverse grote en kleinere bedrijven, ook t.b.v. bijvoorbeeld overleg, borrels, relatiebehartiging en netwerkbijeenkomsten. Veel kleine en middelgrote bedrijven beschikken niet (meer) over eigen horeca of catering.

Overige (commerciële) voorzieningen

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Het verzorgingsgebied voor consumentgerichte functies wordt globaal afgebakend door de reistijd die gebruikers bereid zijn af te leggen. De diversiteit en kwaliteit van voorzieningen en diensten in een accommodatie bepalen, samen met nabijheid en gemak, de omvang van de acceptabele reistijd. Voor consumentgerichte dienstverlening is dit per type voorziening anders, variërend van de buurt tot de gehele gemeente of zelfs daarbuiten. Uitgangspunt voor de te realiseren dienstverlening is dat deze gericht is op de bewoners en gebruikers van bedrijven op het terrein (en de directe omgeving).

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aangetoond

Vanuit trends en ontwikkelingen, het draagvlak vanuit bewoners en werkenden en het aanbod in de omgeving is er aansluitend op het profiel van Amstel Design District als woon- en werkgebied behoefte aan commerciële voorzieningen gericht op de consument, zoals een fietsenmaker, ambachten (bijvoorbeeld kapper, schoonheidssalon, reparatie) of financiële instelling/makelaar. Hoewel er al een grote hoeveelheid commerciële voorzieningen aanwezig is in het verzorgingsgebied,

is er gezien de verwachte bevolkingsgroei en de vele bezoekers/werknemers in het gebied nog voldoende markruimte voor aanvullend aanbod.

Ook hier is een aandachtspunt dat het aanbod met name een ondersteunende functie heeft ten opzichte van de andere functies (wonen en werken). Consumentgerichte dienstverleners vestigen zich vaak in (de plinten van) kantoor- of winkelachtige panden. Enerzijds op goed zichtbare en beloopbare locaties en anderzijds op goed met de auto en/of OV bereikbare locaties.

Geen onaanvaardbare leegstandseffecten

De ontwikkeling van commerciële voorzieningen zal niet leiden tot negatieve effecten op het bestaande aanbod. Deze voorzieningen richten zich met name op lokale bewoners en werkenden, en met de ontwikkeling van Amstel Design District zal de behoefte alleen maar groeien. Het programma is relatief beperkt en daarmee vooral gericht op de omliggende buurt(en). Het is daarom niet de verwachting dat de realisatie van dit aanbod leidt tot onaanvaardbare leegstand elders.

3. Maatschappelijk

In het Amstel Design District fase 2 wordt 1.900 m² aan maatschappelijk programma gerealiseerd. Het kan daarbij gaan om bijvoorbeeld een buurthuis (max. 300 m²), gezondheidscentrum (max. 300 m²), een Meditation Hall (max. 1.050 m²), broedplaatsen (max. 1.050 m²) of een museum/expositieruimte (max. 750 m²).

Buurthuis en gezondheidscentrum

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Als primair verzorgingsgebied worden de gemiddelde afstanden naar maatschappelijke voorzieningen genomen. Er is een reisafstand van 15 minuten lopen genomen als primaire verzorgingsgebied. Het primaire verzorgingsgebied bestaat uit vier buurten: Industriegebied Amstel (buurt van het initiatief), Amsteltkwartier Zuid, Amsteltkwartier Noord en Amsteltkwartier West. Het bestaande buurthuis van Duivendrecht houdt zijn functie voor de eigen gemeenschap; bij de ontwikkeling van 390 woningen en dus de komst van 390 huishoudens vormt een buurthuisfunctie een logische en noodzakelijke aanvulling binnen het project.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte

- Een van de randvoorwaarden voor een leefbare, complete stad is een divers en hoogwaardig voorzieningenniveau. Een groeiend inwonertal betekent dat er maatschappelijke voorzieningen bij moeten komen: zowel gericht op de buurt als ook voorzieningen met een groter bereik.
- Op dit moment is de afstand van de planlocatie naar bestaande maatschappelijke voorzieningen in de buurt relatief groot. Een reële reistijd naar maatschappelijke voorzieningen is 15 minuten lopen, oftewel ca. 1,2 kilometer. Er zijn in een straal van 1,2 kilometer in beperkte mate maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Dit komt onder meer door het industriële karakter van het gebied en het feit dat er op dit moment weinig mensen wonen. Dit betekent dat toekomstige inwoners van het plangebied geen toegang hebben tot maatschappelijke voorzieningen in de directe leefomgeving. Ten behoeve van de leefbaarheid is toevoeging van maatschappelijk programma noodzakelijk.
- Vooral het aanbod aan zorg en ontmoeting is beperkt in het plangebied en in de directe omgeving. In buurten die voornamelijk als woongebied fungeren is dit aanbod vele malen groter. Daar komt nog bij dat door de grootschalige ontwikkelingen in en rondom het plangebied er tot 2040 maximaal 30.000 woningen bijkomen. Ook voor deze inwoners moeten er geschikte maatschappelijke voorzieningen zijn die voorzien in de behoefte. Het realiseren van 600 m² aan

maatschappelijke ruimte (buurthuis 300 m² en gezondheidscentrum 300 m²) kan het gat vullen en voorzien in de behoefte van toekomstige inwoners.

Meditation Hall

De beoogde Meditation Hall is een spiritueel centrum op Tibetaans boeddhistische grondslag, waarin plek is voor laagdrempelige activiteiten zoals bijvoorbeeld meditatie onderwijs, geleide meditaties, korte retraites, mindfulness en yoga. Dit speelt in op de toenemende behoefte naar activiteiten gericht op het verkrijgen en behouden van een mentale gezondheid. Dit betreft een particulier initiatief zonder noodzakelijke overheidsinvestering.

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Als primair verzorgingsgebied worden de gemiddelde afstanden naar maatschappelijke voorzieningen genomen. Er is een reisafstand van 15 minuten lopen genomen als primaire verzorgingsgebied. Het primaire verzorgingsgebied bestaat uit vier buurten: Industriegebied Amstel (buurt van het initiatief), Amsteltkwartier Zuid, Amsteltkwartier Noord en Amsteltkwartier West.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte

- In Nederland is in toenemende mate aandacht voor bredere welvaart en de daarbij horende alternatieve welvaartsmaten. Het idee dat welvaart alleen wordt bepaald door economische groei wordt langzaam losgelaten en thema's zoals gezondheid, leefomgeving, sociale cohesie en persoonlijke ontplooiing worden steeds belangrijkere factoren in de bepaling van brede welvaart. De Meditation Hall speelt hierop in.
- Een belangrijke sociaal maatschappelijke trend is de verschuiving van curatieve- naar preventieve zorg. Dit houdt een wijziging in van bestrijding van ziekte en intensieve ondersteuning naar focus op behoud van (mentale) gezondheid door aanpassing van leefstijl en preventie.
- Waar het aantal gelovigen in Nederland verder daalt, neemt de populariteit van zingeving en spiritualiteit juist toe en vervagen de grenzen met religie. Met name jongere generaties zijn meer geïnteresseerd in mindfulness en meditatie. De invulling van de Meditation Hall als boeddhistisch centrum past binnen de landelijk trend. Uit onderzoek van de Universiteit van Amsterdam blijkt dat maatschappelijke functies, waaronder mindfulness, meditatie en actief bewegen, een positief effect hebben op het mentaal welbevinden van inwoners.
- Tijdens de coronajaren is mentale druk op, voornamelijk, jongvolwassenen een grotere opgave geworden. Echter ervaren ook andere leeftijdsgroepen meer gevoelens van angst, stress, somberheid en eenzaamheid. De verwachte economische terugval na de coronacrisis zet de mentale gezondheid van de Nederlandse bevolking verder onder druk. Het bieden van informatie en interventies om met deze mentale druk om te gaan is van toenemend maatschappelijk belang, hier geeft de Meditation Hall invulling aan. Juist in dit gebied is dit belangrijk aangezien uit cijfers blijkt dat het aantal werknemers met burn-out-klachten relatief hoog is in gemeente Amsterdam en de rest van de MRA in vergelijking met landelijk gemiddelde. Hetzelfde geldt voor de zorgkosten voor (gespecialiseerde) GGZ.

Broedplaatsen

Ruimtelijk verzorgingsgebied

Voor de onderbouwing van de behoefte aan broedplaatsen is gekeken naar de afbakening van de relevante regio, om zo de behoefte in beeld te brengen. Uit diverse onderzoeken blijkt dat het merendeel van de bedrijfsmigratie plaatsvindt over korte afstand. 94% van de bedrijven verhuist

binnen de eigen regio en 75% binnen de eigen gemeente. Uit onderzoek van CBS blijkt dat in de Randstad de gemiddelde verhuissafstand zelfs korter is dan gemiddeld: in het COROP-gebied waartoe de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam behoren, is de gemiddelde verhuissafstand kleiner dan 7 kilometer.

Vanwege de aard van het initiatief en de kenmerken van de omgeving (o.a. Amstel III) wordt verwacht dat de aantrekkingskracht van bedrijven uit de gemeente Amsterdam het grootst zal zijn. De verhuisbewegingen in de afgelopen jaren onderschrijven dit: verhuisbewegingen naar Amstel Business Park Zuid (locatie van het beoogde initiatief) in de periode 2011-augustus 2021 laten zien dat ruim twee derde afkomstig is uit de gemeente Amsterdam. In de kwantitatieve en kwalitatieve analyse van de behoefte wordt daarom primair naar de gemeente Amsterdam gekeken.

Kwantitatieve en kwalitatieve behoefte

- Broedplaatsen bieden plaats aan een bonte variatie van, veelal kleinschalige, startende bedrijven onder andere in de life sciences. De snelle ontwikkeling van broedplaatsen hangt samen met de relatief gunstige voorwaarden waaronder ruimte kan worden gehuurd, en de mogelijkheid om casco ruimtes naar eigen inzicht in te vullen. Diverse onderzoeken geven daarnaast aan dat bij hun keuze voor een plek in een creatieve broedplaats de nabijheid van andere creatieve bedrijven van belang is. Ook de mogelijkheid tot het hebben van spontane ontmoetingen en gedeelde voorzieningen worden veel genoemd.
- Het beoogde initiatief past volledig binnen de trends en ontwikkelingen op het gebied van de creatieve bedrijfsruimte. Een levendige locatie, met gemengd ruimtegebruik en flexibele werkplekken worden door de hedendaagse creatieve ondernemer als wensen en eisen beschouwd voor een goed functionerende werkomgeving. De vestigingslocatie voldoet aan de criteria van de creatieve ondernemer. De beoogde planlocatie ligt nabij het stedelijk gebied van Amsterdam en dit is een populaire stad voor creatieve ondernemers. In de toekomst zal er op het Amstel Business Park clustervorming ontstaan van bedrijven in de creatieve sector. De synergievoordelen die dit oplevert, maakt het gebied zeer aantrekkelijk voor de vestiging van broedplaatsen.
- Amsterdam is met meer dan 100.000 banen in creatieve industrie en ICT met afstand de belangrijkste creatieve en ICT-stad van Nederland. Eén op de vijf banen in de creatieve industrie en een op de tien banen in de ICT is te vinden in de hoofdstad. Tegelijkertijd heeft Amsterdam met 16 procent van haar totale economie het op één na grootste aandeel van banen in creatieve industrie en ICT van Nederland. Op basis van de cijfers van de gemeente Amsterdam is een prognose gemaakt voor het aantal vestigingen in de creatieve industrie en voor de ICT-sector. De verwachting is dat het basisscenario en scenario hoog realistischer zijn dan het lage scenario, aangezien zich in de nasleep van corona geen recessie heeft voorgedaan, maar de economie juist bloeit. Bovendien draait het in deze sector om ontmoeten, samen creëren en maken, waarbij thuiswerken lastiger is. Dit vertaalt zich in een aanhoudende ruimtevrage.

Museum(expositieruimte)

Ruimtelijk verzorgingsgebied

De plannen voor een museum en een intieme museumbeleving (max. 750 m² bvo) behelzen een bijzonder innovatief en particulier museumconcept. Dit zowel vanuit regionaal, landelijk als internationaal perspectief. Bij de invulling van het museum wordt met name aansluiting gezocht bij het programma dat in fase 1 van het Amstel Design District wordt mogelijk gemaakt. Voor deze ontwikkeling is geen overheidsinvestering voorzien.

Amsterdam trekt toeristen uit de gehele wereld, maar is ook binnen Nederland een unieke toeristische en culturele bestemming. Voor de onderbouwing van de behoefte in het kader van de Ladder is het primaire ruimtelijk verzorgingsgebied dan ook afgebakend als geheel Nederland. Mede vanwege het onzekere perspectief door het coronavirus zal Nederland de komende jaren nog het belangrijkste herkomstland zijn. Het buitenland beschouwen we hier als secundair verzorgingsgebied.

Kwantitatieve behoefte aangetoond

Nederland heeft totaal ruim 17,5 miljoen inwoners. 73% (12,8 mln. mensen) onderneemt wel eens culturele activiteiten buitenshuis in brede zin. Samen brengen zij jaarlijks minimaal 4,8 mln. bezoeken aan kunstmusea (excl. personen < 13 jaar).²

De Metropoolregio Amsterdam heeft ruim 2,5 miljoen inwoners; zij brengen jaarlijks minimaal bijna 0,8 miljoen bezoeken aan kunstmusea. Daarnaast ontving deze regio in 2019 circa 15,8 miljoen toeristische en zakelijke gasten met overnachting. Zij realiseerden totaal 32 miljoen overnachtingen in de regio, waarvan 25 miljoen in hotels. Veronderstellend dat gemiddeld een derde van hen een kunstmuseum bezoekt (Amsterdam is hier vermaard om), betekent dit minimaal 5,3 miljoen bezoeken door toeristische gasten aan kunstmusea in de gehele Metropoolregio. Dit betekent dat er binnen het verzorgingsgebied voldoende kwantitatieve ruimte is voor een museum.

Kwalitatieve behoefte aangetoond

Onderhavige ontwikkeling betreft een bijzonder, onderscheidend museumconcept binnen een veelzijdige, nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het museum kan vanwege haar aard (beeldbepalend, innovatief, recreatief bezoek) een belangrijke trekker worden voor het gebied en de potenties voor de overige functies versterken (synergie). Vanwege de meerwaarde voor de integrale gebiedsontwikkeling is het een zeer passende functie op de planlocatie.

Geen onaanvaardbare leegstandseffecten

Mede gezien de sterk groeiende behoefte aan cultuur en musea, exposities en de prominente positie van Amsterdam hierin, zal de ontwikkeling niet leiden tot negatieve effecten op het bestaande aanbod in stad, Metropoolregio of elders in het land in de zin van extra leegstand of negatieve effecten op het woon-, leef- of werkklimaat.

Binnen bestaand stedelijk gebied

Om basis van de volgende bevindingen kan geconcludeerd worden dat het initiatief binnen bestaand stedelijk gebied ligt:

- Het plangebied heeft in het vigerende bestemmingsplan (Amstel Business Park Zuid, vastgesteld 03-09-2014) de enkelbestemming: 'Gemengd'. De gronden zijn bestemd voor:
 - bedrijven die vallen in categorieën 1 tot en met 3.2 als vermeld op de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen, met uitzondering van bedrijven als genoemd in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D, en met uitzondering van bedrijven die vallen onder artikel 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen;
 - creatieve bedrijven;
 - leisure;met de daarbij behorende en daaraan ondergeschikte voorzieningen.
- Dit betekent dat het bestemmingsplan een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van (creatieve) bedrijven en leisure mogelijk maakt. Daaruit volgt dat het plangebied een

² 15,4 mln. inwoners v.a. 12 jaar * 31%.

stedelijke functie heeft. Op de aangrenzende percelen zijn de bestemmingen 'Bedrijf –1', 'Verkeer' en 'Groen' vigerend.

Er is dus sprake van een ligging 'binnen bestaand stedelijk gebied' en een verdere motivering op dit punt is niet nodig.

Conclusie

Uit deze onderbouwing blijkt dat de beoogde ontwikkeling passend is binnen de diverse beleidskaders en voorziet in zowel een kwantitatieve als kwalitatieve behoefte. Daarmee is het planinitiatief in lijn met de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

4.2 Provinciaal niveau

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 en de Agenda Groen. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. De provincie wil dat de kwalitatieve en kwantitatieve vraag en aanbod van werk- en woonlocaties met elkaar in overeenstemming zijn en streeft naar behoud en versterking van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.

De 8 ontwikkelingen die in het kader van de Omgevingsvisie zijn uitgewerkt betreffen:

1. klimaatverandering als bedreiging voor de leefomgeving;
2. bodem, water en luchtkwaliteit;
3. biodiversiteit;
4. economische transitie;
5. energietransitie;
6. mobiliteit;
7. verstedelijking;
8. landschap.

Doorwerking plangebied

Onderhavig initiatief vult met het beoogde programma en ruimtelijke inpassing een ontbrekend puzzelstukje in binnen de Amstelwerf. Onderhavig plan voorziet in de transformatie van een monotoon bedrijventerrein naar een gemengd woon/werkgebied. Hiermee krijgt de Amstelwerf een nieuw representatief gezicht. Daarnaast wordt middels het realiseren van woningen bijgedragen aan het versterken van deze woon- en werklocatie. Het gebied wordt zo ontwikkeld als aantrekkelijk vestigingsgebied dat aansluit op de ambitie voor een duurzame economie. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee in lijn met de voornoemde ambitie van de provincie om woningbouw vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden in te plannen. Het plangebied is gelegen

binnen bestaand stedelijk gebied en er wordt voorzien in zowel een kwalitatieve als kwantitatieve behoefte.

Voor onderhavig plan zal de ecologische inpassing van het intensieve ruimtegebruik zoveel als mogelijk hand in hand gaan. Onder andere door het toepassen van grote boombakken op de begane grond en op de groene daken. Regenwater wordt opgevangen en gebruikt voor de irrigatie en de planten en bomen en dragen bij aan de biodiversiteit in de stad.

Het complex wordt opgetrokken uit duurzame materialen met een verantwoorde en gecertificeerde herkomst. Toegepaste materialen voldoen aan de hoogste standaarden op het gebied van emissies van schadelijke stoffen. Gezondheid voor bewoners, medewerkers en bezoekers staan voorop in de ontwikkeling. Het beïnvloeden van het microklimaat en verlichting van de woning/werkplek zijn hier enkele voorbeelden van. Daarnaast moet dit bestemmingsplan voldoen aan een aantal eisen gesteld door de gemeente Ouder-Amstel; waar met name wordt getoetst aan de geluidsbelasting, de externe veiligheid en de luchtkwaliteit. Dit wordt verder uiteengezet in hoofdstuk 5.

Conclusie

Het plan geeft invulling aan de opgaven van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050.

4.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Het beleid van de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is, voor zover het een bindende werking moet hebben, neergelegd in de Omgevingsverordening NH2020 zoals vastgesteld op 22 oktober 2020.

Doorwerking plangebied

Hieronder zijn de artikelen uit de Omgevingsverordening NH2020 toegelicht die voor het onderhavige bestemmingsplan relevant zijn.

Artikel 6.3: Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

In artikel 6.3 is bepaald dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Gedeputeerde Staten stellen nadere regels aan deze afspraken.

De regels van onderhavig bestemmingsplan zijn opgesteld met het oog op het actief stimuleren van de regionale afstemming, duurzaam ruimtegebruik en het voorkomen van overprogrammering. Uit het behoefteonderzoek blijkt dat de ontwikkeling voorziet in een behoefte van de gemeente Ouder-Amstel. Deze ontwikkeling voorziet in de realisatie van nieuwe woningen, maatschappelijke- en commerciële voorzieningen voor zowel de gemeente Ouder-Amstel als de gemeente Amsterdam, zoals vastgelegd in de regionale afspraken (zie paragraaf 4.1.4). Het initiatief voldoet aan de Omgevingsverordening.

Artikel 6.62: Klimaatadaptatie

Op grond van artikel 6.62 dient de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving te bevatten van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Deze beschrijving dient in te gaan op het risico op wateroverlast, overstroming, hitte en droogte en de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om deze risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt. De mate en wijze van waterberging op eigen terrein heeft hier mede relatie mee. In paragraaf 5.3 wordt hierop ingegaan. In het kader van het wettelijk vooroverleg is het plan voorgelegd aan het waterschap en de provincie.

Artikel 6.77: Regionale waterkering

Middels artikel 6.77 is vastgelegd dat in het ruimtelijke plan de regionale waterkering als zodanig wordt bestemd, eventueel met een dubbelbestemming. Ook is vastgelegd dat aan weerszijden van de kering een beschermingszone geldt, als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet. Zoals uiteengezet in paragraaf 5.3.2 ligt de beoogde bebouwing buiten de kernzone van de betreffende waterkering. De westzijde van het plan valt echter wel deels samen met de 'beschermingszone' van de als primaire aangewezen Duivendrechtsevaart, zoals ook zichtbaar in figuur 4.3. Het waterschap stelt nadere eisen aan ontwikkelingen in of nabij de beschermingszones, een vergunning van Waternet is nodig.



Figuur 4.3 Uitsnede Provinciale Omgevingsverordening 'Regionale waterkeringen'

Artikel 6.82: Peilbesluit

Op grond van artikel 5.2 van de Waterwet moeten bij of krachtens provinciale verordening de oppervlaktewaterlichamen worden aangewezen waarvoor de beheerder peilbesluiten dient vast te stellen. In dit artikel is daarin voorzien. Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft een peilbesluit vastgesteld. Het bestemmingsplan hoeft hier niet in te voorzien.

Artikel 6.83 Regionale verdringingsreeks AGV

De landelijke verdringingsreeks biedt helderheid over welke behoeften in een situatie van watertekort voorgaan boven de anderen en draagt bij aan een slagvaardig en eenduidig optreden van de waterbeheerder in situaties van watertekorten. In Noord-Holland heeft het waterschap Amstel, Gooi en Vecht voor regionale wateren in een provinciale verordening een nadere prioriteitsvolgorde vastgesteld voor de belangen binnen categorie 3 en categorie 4 in een regionale verdringingsreeks. Het bestemmingsplan hoeft hier niet in te voorzien.

4.3 Gemeentelijk niveau

4.3.1 Beleidsnotitie duurzaamheid 2017-2021

In de Beleidsnotitie duurzaamheid heeft Ouder-Amstel haar duurzaamheidsambities geformuleerd. Volgend op de nationale en regionale doelstellingen, stelt de gemeente Ouder-Amstel zich als stip op de horizon de ambitie om uiterlijk in 2040 energieneutraal te zijn. Voor de looptijd van deze nota (tot 2021) volgt Ouder-Amstel de landelijke doelstellingen uit het Nationaal Energieakkoord:

- een besparing van het energieverbruik met gemiddeld 1,5% per jaar;
- een toename van het aantal duurzame energie naar 14% in 2020 en 16% in 2023.

Met een aandeel van 3,1% duurzame energieopwekking (stand van zaken 2015) en een gerealiseerde energiebesparing van 2% vanuit onder andere samenwerking met de regiogemeenten, is een eerste stap gezet.

Maar als de gemeente Ouder-Amstel de gestelde nationale en regionale doelstellingen wil halen, is een versnelling nodig en zal er fors ingezet moeten worden op de volgende uitdagingen:

1. Energie besparen door het verbruik sterk terug te dringen.
2. Duurzame energie opwekken met bijvoorbeeld zon en wind.
3. Energietransitie, zoals uitfasering van fossiele brandstoffen zoals aardgas.
4. Verduurzaming van de mobiliteit, met bijvoorbeeld elektrische auto's.

Doorwerking plangebied

Onderhavig initiatief voorziet in de realisatie van woningen en bedrijfsgebouwen ten behoeve van (onder andere) de creatieve sector op een reeds aangewezen locatie. Bij de ontwikkeling is sprake van een hoge duurzaamheidsambitie, enerzijds omdat er gebouwd wordt volgens de laatste normen aangevuld met hergebruik van water/energie (paragraaf 3.5) en anderzijds de ambitie om een locatie te creëren waarin er binnen de stedelijke omgeving ruimte is voor water en natuur. Mede daardoor wordt er een inspirerende plek gecreëerd waarin de creatieve industrie zich thuis voelt. Het duurzaamheidsaspect speelt in deze sector een grote rol. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in nieuwe fiets- en elektrische autovoorzieningen, waarmee duurzame mobiliteit wordt gefaciliteerd. In de anterieure overeenkomst is een memo over de duurzaamheid als bijlage opgenomen om bovenstaande te borgen.

Conclusie

Het initiatief past binnen de 'Beleidsnotitie duurzaamheid 2017-2021'.

4.3.2 Werkstad OverAmstel

4.3.2.1 Ruimtelijk-Economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017

Er zijn veel nieuwe initiatieven in en om het Amstel Business Park. In het Amstelkwartier is een nieuwe woonwijk ontwikkeld en in het noordelijk deel van Amstel Business Park spelen ontwikkelingen met onder meer de komst van diverse bedrijven. Ook in Amstel Business Park Zuid (ABPZ) spelen de nodige ontwikkelingen. De Ruimtelijk-Economische Visie analyseert de positie van ABPZ, beschrijft toekomstscenario's en schetst mogelijke richtingen waarlangs ABPZ kan doorontwikkelen en transformeren van een bedrijventerrein naar een 'Werkstad'. Bovendien hebben ondernemers aangegeven dat er op korte termijn verbeteringen nodig zijn aan de openbare ruimte en de uitstraling. De horizon voor de visie is 2040: de komende 20 jaar zal er veel gaan veranderen. De ambitie is om het bedrijventerrein deel van de stad te maken: de Werkstad OverAmstel. De betreffende visie is

opgesteld door de gemeente Ouder-Amstel in samenwerking met de gemeente Amsterdam en ondernemers.

Voor het Amstel Business Park Zuid bestaat de ambitie om als Werkstad meer een samenhangend ecosysteem te gaan worden. Door het toevoegen van horeca en leisure neemt de interactie van bedrijven toe en wordt het prettiger om in het gebied te verblijven. Hierdoor gaat de dynamiek richting een 16-uurseconomie, wordt het leuker en veiliger in het gebied en versterkt de binding van de gebruiker met het gebied. Uitgangspunt blijft dat bedrijvigheid een belangrijk onderdeel is voor de Werkstad en dit mag niet worden weggedrukt door kantoorachtige functies. Concreet betekent dit voor het gebied:

- van bedrijventerrein naar Werkstad: aantrekkelijk, veilig en duurzaam voor bewoners, bedrijven, werknemers, klanten en passanten;
- ontwikkelmogelijkheden vergroten: verdichten, verkleuren;
- netwerk: verbeteren en verbinden op stedelijke schaal;
- ruimtelijk en functioneel versterken OV-knooppunten.

De Ruimtelijke-Economische Visie geeft nog onvoldoende kader voor initiatiefnemers voor ontwikkeling, daarom heeft de gemeente Ouder-Amstel de notitie 'Werkstad OverAmstel - Richtlijnen voor Ontwikkeling' opgesteld (zie paragraaf 4.3.2.2). De richtlijnen bieden een kader voor o.a. programma, bouwhoogte, parkeren, duurzaamheid en dichtheid.

Doorwerking plangebied

In de visie 'Werkstad OverAmstel. Ruimtelijk-economische visie Amstel Business Park Zuid' wordt de ambitie beschreven om het bedrijventerrein om te vormen naar een 'Werkstad', waarin verdicht wordt en een verkleuring van functies plaats gaat vinden. De beoogde ontwikkeling van Amstel Design District voorziet hierin, door een diversiteit van stedelijke functies mogelijk te maken op een locatie waar momenteel enkel een bedrijventerrein is toegestaan. Bovendien zal veel aandacht geschonken worden aan het realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte, waaronder de kade van de Duivendrechtvaart. De kade krijgt hiermee een openbaar karakter en maakt onderdeel uit van de langzaamverkeer verbinding tussen Amstel en het hart van het Amstel BusinessPark Zuid. Het herinrichten van de kade en de realisatie van een langzaamverkeer route is een ambitie en verantwoordelijkheid van de gemeenten Amsterdam en Ouder-Amstel.

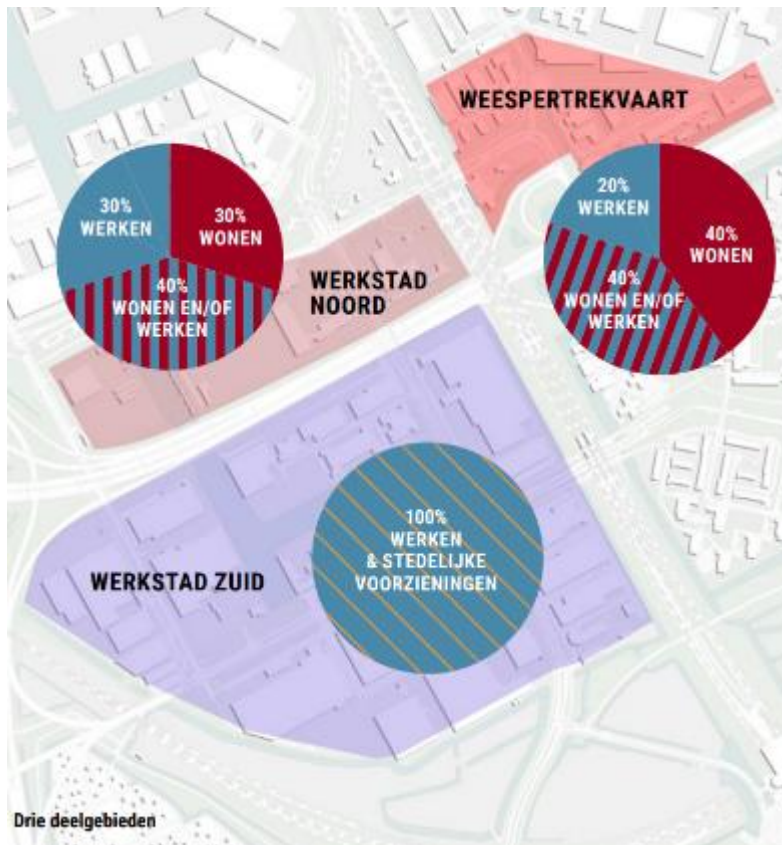
4.3.2.2 Werkstad OverAmstel: Richtlijnen voor ontwikkeling (2019)

In dit beleidsdocument worden handvatten gegeven voor de transformatie van een werkgebied naar een gemengd stedelijk gebied. Het document kan worden gezien als een uitwerking van de Ruimtelijk economisch visie voor Werkstad OverAmstel (zie paragraaf 4.3.2.1). De opgaven in het gebied zijn per locatie verschillend en dat maakt de transformatie van het gehele gebied complex. De afzonderlijke ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van het gehele gebied.

Daarvoor dienen de volgende zes principes in acht genomen te worden bij elke ontwikkeling:

1. Activeer de straat en organiseer interactie;
2. Werk aan innovatieve mobiliteit;
3. Werk aan fossielvrije energievoorziening;
4. Maak leefbare en klimaat adaptieve openbare ruimte en gebouwen;
5. Bouw aan een leesbare en afwisselende stad;
6. Ontwikkel flexibele en robuuste gebouwen.

De Werkstad OverAmstel is ingedeeld in drie deelgebieden: Werkstad Zuid, Werkstad Noord en de Weespertrekvaart (zie figuur 4.4). Onderhavig plangebied maakt deel uit van de Werkstad Noord. Dit gebied sluit aan op het Amstelkwartier en het Kauwgomballenterrein, een gemengd stedelijk werkgebied met veel creatieve industrie. Dit gebied transformeert naar een gemengd woonwerkgebied met hoge dichtheid.



Figuur 4.4 Indeling drie deelgebieden Werkstad OverAmstel met programmatische richtlijnen

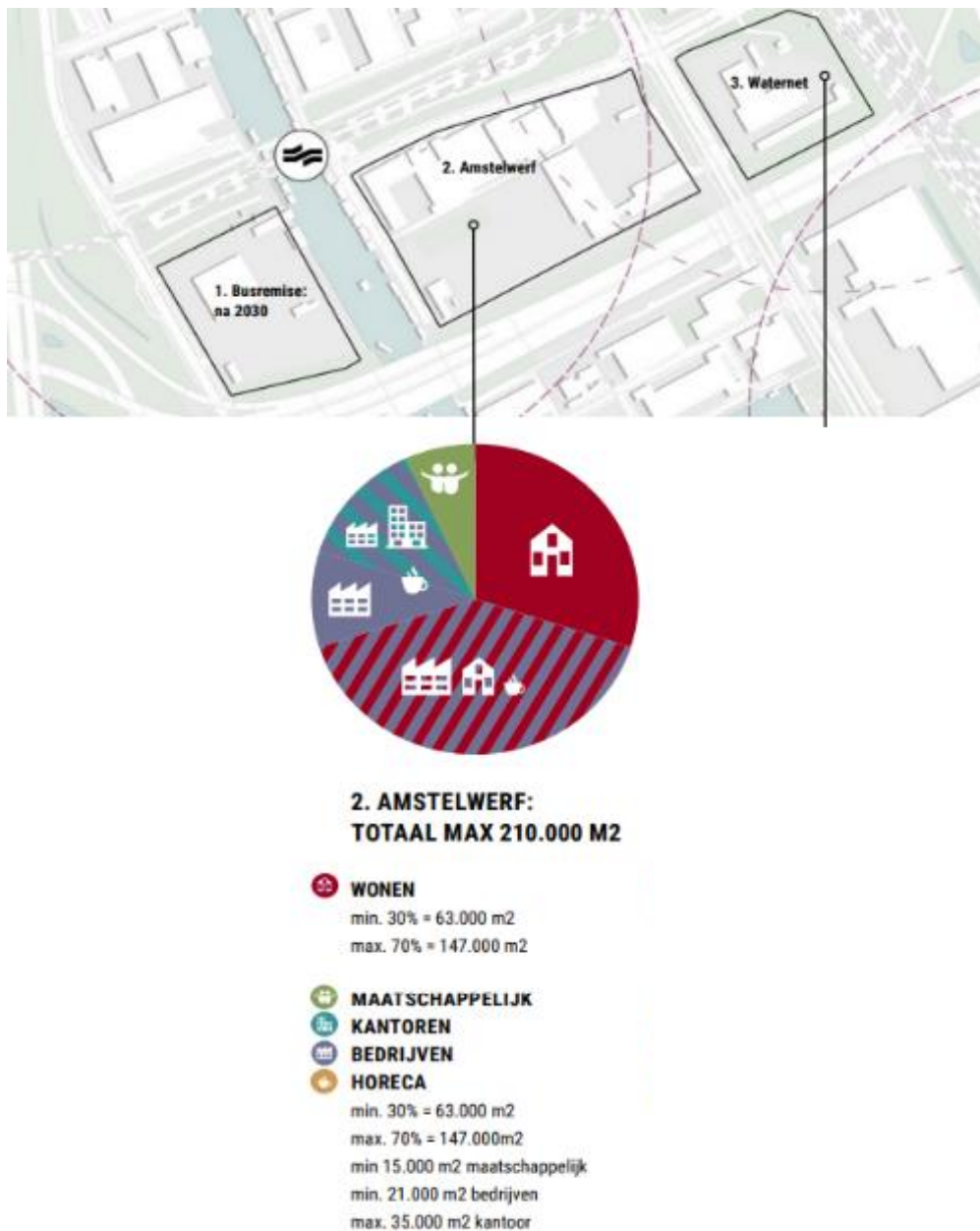
Richtlijnen programma

De Werkstad Noord wordt voorts onderverdeeld in drie afgebakende bouwvelden: Busremise, Amstelwerf en Waternet. Onderhavig plangebied behoort tot de Amstelwerf. De ligging naast het metrostation OverAmstel en de Duivendrechtsevaart als kwaliteitsdrager maakt een complete mix van wonen, bedrijven en voorzieningen in dit gebied mogelijk.

Voor Werkstad Noord zijn in het document de volgende richtlijnen opgenomen voor nieuwe ontwikkelingen:

- Gemengd milieu met minimaal 30% en maximaal 70% wonen.
- 30% van het woonprogramma is sociaal (in BVO gemeten).
- Maximaal 25.000 m² nieuwe kantoren.
- Hotels zijn niet toegestaan (extended stay eenheden staan niet gelijk aan toeristische hotels).
- Minimaal 7% maatschappelijke voorzieningen.
- Minimaal 10% bedrijven.

Specifiek voor het subgebied Amstelwerf zijn eveneens richtlijnen opgenomen (zie figuur 4.5).

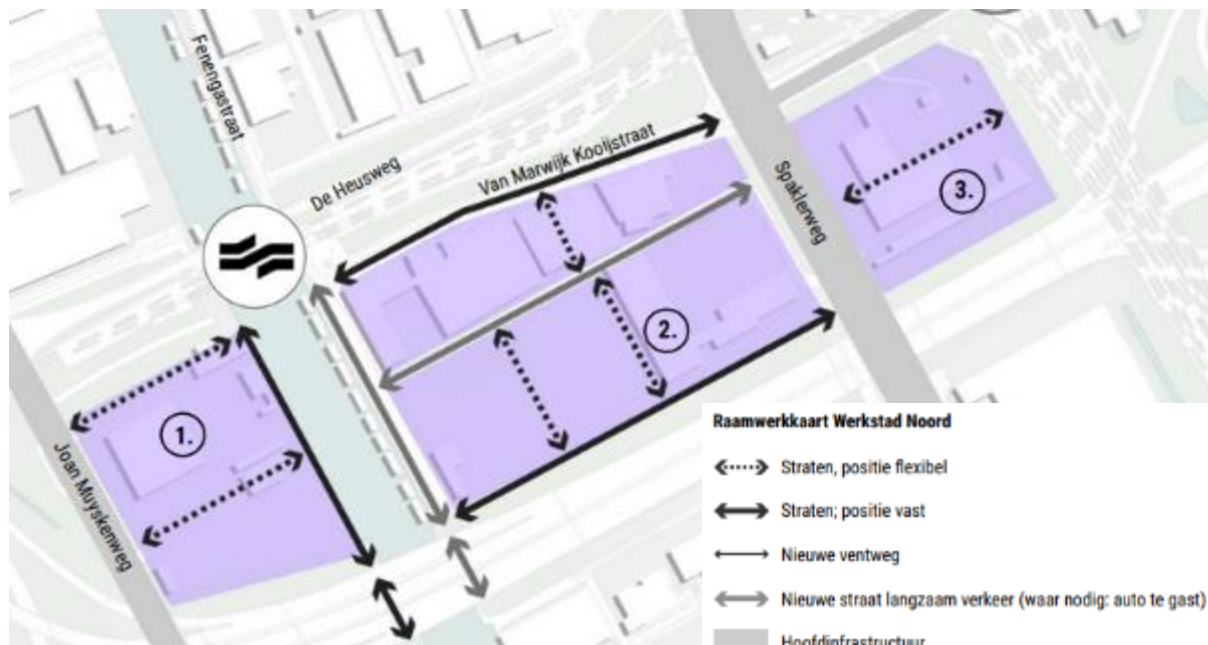


Figuur 4.5 Richtlijnen programma voor subgebied Amstelwerf

Richtlijnen ruimtelijk raamwerk

Voor de Werkstad Noord zijn tevens de volgende richtlijnen opgesteld voor het ruimtelijke raamwerk waarmee het gebied ingevuld moet worden (zie ook figuur 4.6).

- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter.
- Extra straten zijn welkom.
- Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.
- Op iedere kavel is ruimte voor groen op volle grond. Aanvullend kan het noodzakelijk zijn om groen-blauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging.



Figuur 4.6 Richtlijnen ruimtelijk raamwerk

Parkeren

Voor wat betreft parkeren wordt in het document aangegeven dat ten noorden van de A10 de maximale parkeernorm 1 parkeerplaats per 250 m² bedrijvigheid bedraagt en 0,5 parkeerplaats per woning. Minder parkeerplaatsen mag altijd, delen wordt gestimuleerd. In paragraaf 3.2.3 van deze toelichting is een onderbouwing gegeven op de parkeerbehoefte en de afwijking daarvan.

Doorwerking plangebied

Hieronder wordt onderhavig initiatief (en tevens de gehele ontwikkeling fase 1 en 2) getoetst aan de zes principes en diverse richtlijnen voor locaties binnen Werkstad Noord en de Amstelwerf.

1. Activeer de straat en organiseer interactie

De voorziene ontwikkeling en verbetering van de omgeving en openbare ruimte draagt bij aan de stapsgewijze transformatie en vernieuwing van het gebied tot Werkstad OverAmstel. Het initiatief voorziet in de realisatie van maximaal 24.000 m² aan woningen, maximaal 7.600 m² extended stay eenheden en 3.400 tot maximaal 4.400 aan diverse overige (openbaar toegankelijke) functies. Deze functies worden dusdanig gesitueerd waardoor deze bijdragen aan de levendigheid op straat.

2. *Werk aan innovatieve mobiliteit*

Er is een mobiliteitsplan opgesteld waarin de automobilititeit wordt verminderd en er wordt ingezet op openbaar vervoer, fiets en het gebruik van deelauto's. Er wordt voorzien in een ondergrondse parkeerplaats met laadpunten voor elektrisch vervoer en aantrekkelijke fietsparkeervoorzieningen.

3. *Werk aan fossielvrije energievoorziening*

Er wordt aardgasloos gebouwd en eigen energie opgewekt. Een en ander staat nader omschreven in paragraaf 3.5.

4. *Maak leefbare en klimaat adaptieve openbare ruimte en gebouwen*

Door middel van het toepassen van groene daken en daktuinen wordt hittestress tegengegaan. Daarnaast wordt het opvangen regenwater gebruikt voor de irrigatie van de planten en bomen die dragen bij aan de biodiversiteit in de stad. Een en ander staat nader omschreven in paragraaf 3.5.

5. *Bouw aan een leesbare en afwisselende stad*

De aaneenschakeling van de verschillende gebouwen en openbare ruimtes maken de ontwikkeling tot een herkenbare en afwisselende plek met een publiek programma. Zowel op straatniveau als op het niveau van de A10 en de Duivendrechtsevaart wordt het een herkenbare plek in de stad.

6. *Ontwikkel flexibele en robuuste gebouwen*

De gebouwen worden dusdanig ontworpen dat ze in staat zijn om van functie te veranderen. Hierdoor wordt het gebouw flexibel en robuust voor de toekomst.

Richtlijnen programma Werkstad Noord

- Gemengd milieu met minimaal 30% en maximaal 70% wonen. Onderhavig initiatief (de gehele ontwikkeling van het Amstel Design District, fase 1 en fase 2) voorziet in wonen en werken/voorzieningen. Met de gemeente is afgesproken dat voor fase 2 minimaal 50% van het gehele programma benut wordt ten behoeve van wonen. In fase 2 wordt 24.000 m² bvo wonen gerealiseerd, dit omvat 68,5% van de totale uitgeefbare meters (35.000 m²). Hiermee wordt er voldaan aan het minimum van 50%. Fase 1 en 2 omvatten gezamenlijk 80.000 m² bvo. Binnen beide fases is het aandeel wonen daarmee 30%. In onderhavig plan zal daarom aan deze richtlijn worden voldaan.

Richtlijnen raamwerk Werkstad Noord

- Blokmaat is maximaal tweehonderd meter. De drie gebouwen voldoen hieraan.
- Extra straten zijn welkom: De interne routing van het plan zorgt voor extra openbare ruimte. Naar aanleiding van deze ontwikkeling zal mogelijk ook de openbare ruimte in Amstelwerf worden aangepakt.
- Binnen het plangebied is beperkt ruimte voor groen in volle grond. Aanvullend is het noodzakelijk om groenblauwe daken toe te voegen ten behoeve van waterberging. Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 75 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken. Er wordt voorzien in hemelwaterberging op de groene daken, daktuinen en boomvakken. Verwezen wordt naar paragraaf 5.3 hoe omgegaan wordt met de hemelwaterberging.

4.3.2.3 Conclusie

Het initiatief past binnen de visie voor 'Werkstad OverAmstel'.

4.3.2.3 Beeldkwaliteitsplan Werkstad OverAmstel

Naast de ruimtelijke aspecten moet bij toetsing van plannen ook gekeken worden naar beeldkwaliteit van gebouwen en openbare ruimte. Aanvullend op de Richtlijnen heeft de gemeente in december 2021 voor het gebied het Beeldkwaliteitsplan Werkstad OverAmstel vastgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan komt in plaats van de welstandsnota voor dit gebied. Dit beeldkwaliteitsplan is voor de volledigheid opgenomen als bijlage 22 van dit bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitsplan biedt spelregels voor inrichting, volume en kleur- en materiaalgebruik voor zowel gebouwen als de openbare ruimte in de Werkstad. In dit plan wordt de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing en de buitenruimte beschreven. De welstandscommissie beoordeelt bouwplannen op basis van het beeldkwaliteitsplan. Met behulp van het beeldkwaliteitsplan wordt de samenhang tussen verschillende ontwikkelingen gewaarborgd, waardoor de Werkstad als één gebied herkenbaar wordt.

Doorwerking plangebied

Ten behoeve van de omgevingsvergunning bouwen zal het plan conform de regels van het beeldkwaliteitsplan Werkstad OverAmstel nader uitgewerkt worden. Het plan zal te zijner tijd door de gemeente aan de hand van dit beeldkwaliteitsplan getoetst worden.

4.3.3 Visie 2030 (2019)

Deze visie geeft de ambities weer voor de toekomst van Ouder-Amstel richting het jaar 2030. Ouder-Amstel is verbindend, uniek en divers. Centrale ambitie is om dit te behouden, te benutten en te versterken. Ouder-Amstel maakt daarin gebruik van haar unieke ligging in de Metropoolregio Amsterdam. Op bepaalde plekken wordt ruimte geboden voor nieuwe ontwikkelingen. Hierdoor komen energie en middelen vrij om waardevolle groene gebieden te behouden en kwalitatief te versterken. De ambitie voor 2030 luidt dat de gebiedsontwikkeling op onder andere het Amstel Business Park Zuid leidt tot uitbreidingen van bedrijvigheid en woningen. Hierbij is de uitdaging voor deze gebiedsontwikkeling dat er gezorgd moet worden voor een goede verbinding met de leefgebieden Duivendrecht en Ouderkerk aan de Amstel en met de gebieden in de gemeente Amsterdam.

In 2030 is het Amstel Business Park Zuid getransformeerd van klassiek bedrijventerrein naar een Werkstad (zie ook vorige paragraaf 'Werkstad OverAmstel'). De Werkstad staat voor functies die onderdeel zijn van de stedelijke economie van de MRA. Binnen de Werkstad heeft intensivering van het ruimtegebruik plaatsgevonden, zijn er meer ontmoetingsmogelijkheden, is er een hogere ruimtelijke kwaliteit en is er menging met andere functies zoals horeca, hotel, recreatie en ten noorden van de A10 ook wonen. Daardoor is een meer stedelijke werkomgeving ontstaan die aantrekkelijker, veiliger en duurzamer is. De deelgebieden Weespertrekvaart en Entrada zijn als onderdeel van het Amstel Business Park Zuid van werkgebieden met voornamelijk kantoren getransformeerd naar gemengd stedelijke gebieden met voornamelijk wonen.

Doorwerking plangebied

Het initiatief voorziet in de realisatie van een kwalitatieve, duurzame en energieneutrale realisatie van een woon-werkgebied, zoals is uiteengezet in paragraaf 3.5. De gebouwen worden gerealiseerd op basis van de nieuwste wetgevingen met duurzame middelen. Het toevoegen van wonen en diverse functies aan de bestaande functies binnen Amstel Business Park Zuid draagt bij aan het aantrekkelijker maken van de woon- en werkgemeente.

Conclusie

Het initiatief past binnen de Visie 2030.

5. UITVOERINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de uitvoeringsaspecten beschreven. Achtereenvolgens komen aan de orde:

1. milieu;
2. waarden;
3. waterhuishouding.

5.1 Milieu

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet een toetsing plaatsvinden van de voorgenomen ontwikkelingen aan de relevante milieuaspecten, teneinde het toekomstige gebruik af te stemmen op de omgeving. In deze paragraaf worden de milieuaspecten afzonderlijk beschreven.

5.1.1 Bodemkwaliteit

5.1.1.1 Inleiding

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bepaald of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden bepaald of nader onderzoek en eventueel saneringen noodzakelijk zijn. In de Wet bodembescherming is bepaald dat, indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd

5.1.1.2 Doorwerking plangebied

Voor het initiatief blijft de bestemming 'Gemengd' gelden. Wel wordt de gevoeligere functie 'wonen' toegevoegd aan de toegestane functies. Hiertoe dient de bodemkwaliteit ter plaatse inzichtelijk gemaakt te worden middels een verkennend bodemonderzoek. Onderzoeksbureau Hofstede c.s. heeft dit onderzoek uitgevoerd (9 april 2021, pgz.asl.21162.r01). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 10.

De resultaten van het bodemonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- De bodem bestaat tot op de maximale boordiepte (3,0 meter beneden maaiveld) uit zand. Het niveau van het ondiepe grondwater lag tijdens het veldonderzoek op 0,3 tot 1,0 meter beneden het maaiveld.
- In enkele boringen op het noordoostelijke terreindeel bestaat de bovenste meter van de bodem geheel uit grof gebroken puin. In enkele boringen op het centrale terreindeel is in de bovenste halve meter bodem een matige puinbijmenging waargenomen. Verder zijn zintuigelijk geen afwijkingen aan de grond aangetroffen, die zouden kunnen wijzen op bodemverontreiniging. Ook bij bemonstering van de peilbuizen zijn zintuigelijk geen bijzonderheden waargenomen.
- Tijdens de maaiveldinspectie en tijdens de graaf/ boorwerkzaamheden zijn op- of in de bodem geen asbestverdachte materialen gevonden.

- In de boven- en ondergrond zijn van de stoffen uit het Standaardpakket in het algemeen geen verhoogde gehalten aangetroffen. Incidenteel, in de puinhoudende bovengrond en in het puin, zijn minerale olie, PCB's en PAK in licht verhoogde gehalten gemeten.
- In de bovengrond zijn geen gehalten PFAS boven de Achtergrondwaarden gemeten.
- In het puin en in de puinhoudende grond is geen asbest aangetoond.
- In het grondwater zijn van de stoffen uit het Standaardpakket in het algemeen geen verhoogde concentraties gemeten. Dit met uitzondering van licht verhoogde concentraties barium en, incidenteel, zink.

Samengevat is in de bodem geen noemenswaardige verontreiniging vastgesteld. De bodemkwaliteit op de locatie is op een representatieve wijze vastgelegd. De aangetroffen plaatselijke lichte verontreiniging legt geen beperkingen op aan het toekomstige terreingebruik.

5.1.1.3 Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor het plan.

5.1.2 Geluid

5.1.2.1 Inleiding

Bij het ruimtelijk mogelijk maken van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van verschillende geluidbronnen is nader onderzoek naar de milieuaspecten vereist, waaronder wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai. Het plan is gelegen binnen de geluidzone van de rijkswegen A2/A10, Spaklerweg, De Heusweg, Van Marwijk Kooystraat, Willem Fenengastraat, spoortraject Amsterdam CS – Utrecht CS, spoortraject Amsterdam WTC – Utrecht CS alsmede binnen het gezoneerd industrieterrein Amstel Businesspark. Daarnaast is sprake van metrolawaaai afkomstig van de metrolijnen 50, 51, 53 en 54 ter hoogte van de sporendriehoek en is er sprake van een geluidsbelasting afkomstig van de opstelplaats Amstel voor de metro. Derhalve is omgevingslawaaai een relevant punt van aandacht voor de onderbouwing van dit bestemmingsplan.

De eisen uit de Wet geluidhinder zoals deze geldt per 1 mei 2017 (hierna te noemen: Wgh), de geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit (i.v.m. het nabijgelegen opstelterrein van de metro) en het geluidbeleid Ouder-Amstel uit februari 2022 dienen in acht te worden genomen. De Wgh beoogt de burger te beschermen tegen hoge geluidbelastingen. In deze wet zijn onder meer de normen voor geluid vanwege wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai vastgelegd. In het gemeentelijk beleid zijn aanvullende voorwaarden opgenomen om bij hogere waarden vaststelling (indien niet kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden voor geluidsbelasting op de gevels) een goed woon- en leefklimaat te borgen. Hierna gaan we kort in op het gemeentelijke beleid inzake geluid.

Geluidbeleid Ouder-Amstel

Het actuele geluidbeleid van de gemeente Ouder-Amstel is opgenomen in het gemeenteblad met nummer 52965, d.d. 8 februari 2022. Middels dit geluidbeleid concretiseert de gemeente Ouder-Amstel haar doelen en afwegingen en stelt zij een helder toetsingskader op dat gebruikt wordt bij het afwegen van 'hogere waarden' in de zin van de Wet geluidhinder.

De gemeente streeft naar een gezond woon- en leefklimaat. Dit betekent dat woningen worden ontwikkeld die beschikken over een acceptabele geluidsbelasting en over een geluidsluwe zijde. Het betekent ook een prettige omgeving en groene kwaliteiten in de buurt. Bij het verlenen van 'hogere

waarden' streeft de gemeente naar een integrale afweging waarin zowel geluidsniveaus bij de woning als op straat worden beschouwd. Bij vaststelling van hogere waarden zijn de ambities en aanvullende eisen uit het geluidbeleid Ouder-Amstel van toepassing. Wanneer blijkt dat er ter plaatse van een rekenpunt de geluidsbelasting hoger is dan de ambitiewaarden (vastgesteld door de gemeente Ouder-Amstel), dienen maatregelen getroffen te worden conform het gemeentelijk geluidbeleid om het geluidsniveau in de woningen omlaag te brengen tot dit ambitieniveau.

Cumulatie

Als er bij meerdere bronnen sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde moet conform de Wet geluidhinder de cumulatie worden bepaald. De wet geeft niet aan wanneer sprake is van een acceptabel gecumuleerd geluidsniveau. Hiervoor sluit gemeente Ouder-Amstel aan bij de Gezondheidseffectscreening (GES) van de GGD, waarin een score wordt toegekend van zeer onvoldoende (8) tot zeer goed (0). De GES-score heeft geen juridische status maar dient als handvat bij de integrale beoordeling van het plan.

Geluidssituatie op maaiveldniveau

In het geluidbeleid van de gemeente Ouder-Amstel is beschreven dat bij het realiseren van woningbouw op een geluidbelaste locatie de verblijfskwaliteit op straat en in de buurt moet worden onderzocht. Gestreefd moet worden naar de aanwezigheid van relatief stille plekken. Relatief betekent hierbij: een geluidbelasting die 10 dB lager is dan op de geluidbelaste gevel, maar niet lager dan het ambitieniveau.

Als ambitiewaarde voor het plan in stedelijk gebied geldt een geluidbelasting van 53 dB voor wegverkeerslawaaï, 55 dB voor railverkeerslawaaï en 50 dB(A) voor gezoneerde industrieterreinen. Wanneer deze afzonderlijke waarden gecombineerd worden tot een hinder gewogen waarde *LVL,cum* (totaal van alle geluidbronnen, uitgedrukt in wegverkeerslawaaï) dan resulteert dit voor deze specifieke situatie in algemene zin in een ambitiewaarde voor *LVL,cum* van ca. 60 dB voor een acceptabele kwaliteit van de leefomgeving in stedelijk gebied.

5.1.2.2 Doorwerking plangebied

Het plangebied ligt binnen de onderzoekszones van verschillende geluidsbronnen. Om de geluidhinder inzichtelijk te maken heeft onderzoeksbureau Bureau Bouwfysica een onderzoek uitgevoerd: Amstel Design District te Ouder-Amstel, akoestisch onderzoek omgevingslawaaï (d.d. 21 november 2023, rapport 21213.02v8). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 12. Hierna volgen de uitgangspunten voor dit onderzoek.

Wegverkeerslawaaï

De rijksweg A2/A10 heeft een zonebreedte van 600 m. (autosnelweg met vijf of meer rijstroken in buitenstedelijk gebied). Het plan is gelegen op respectievelijk ca. 400 m. van de A2 en ca. 50 m. van de A10 en valt daarmee binnen de geluidzone van beide snelwegen.

De Spaklerweg heeft een zonebreedte van 350 m. (weg met drie of meer rijstroken in stedelijk gebied). Het plan is gelegen op ca. 200 m. van de Spaklerweg en valt daarmee binnen de geluidzone.

De Heusweg, Van Marwijk Kooystraat en Willem Fenengastraat hebben een zonebreedte van 200 m. (weg met een of twee rijstroken in stedelijk gebied). Het plan is gelegen op respectievelijk ca. 160 m. van de Heusweg, ca. 100 m. van de Van Marwijk Kooystraat en ca. 20 m. van de Willem Fenengastraat en valt daarmee binnen de betreffende geluidzones.

Het plan is gelegen op ca. 250 m. van de Joan Muyskenweg (zonebreedte 200 m., weg met een of twee rijstroken in stedelijk gebied) en valt daarmee buiten de geluidzone. Dit betekent dat geluidhinder vanwege de Joan Muyskenweg geen relevant aspect is voor de planontwikkeling en niet nader beschouwd dient te worden.

Spoorwegverkeerslawaaï

In het Besluit geluidhinder (Bgh) is in artikel 1.4a de omvang van de geluidzone aan weerszijden van een spoorweg aangegeven. De zonebreedte wordt bepaald aan de hand van de geluidbelasting op de zogenaamde GPP punten³. Deze waarde van respectievelijk 69,1 dB (ref. punt 33660) voor spoortraject Amsterdam WTC – Utrecht CS en 67,7 dB (26972) voor spoortraject Amsterdam CS – Utrecht CS correspondeert voor beide trajecten in een zonebreedte van 600 m. Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Het plan is gelegen op ca. 590 meter afstand vanaf het spoortraject Amsterdam WTC – Utrecht CS en op ca. 410 meter afstand van spoortraject Amsterdam CS – Utrecht CS en valt daarmee binnen de zone.

Metrolijnen

Metrolijn 50, 51, 53 en 54 zijn niet opgenomen in het Geluidregister en niet aangewezen in de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder en vallen sinds 1 juli 2012 expliciet onder hoofdstuk VI Zones van wegen Wgh. De berekening vindt plaats als spoorweglawaaï en de toetsing conform wegverkeer waarbij de aftrek conform artikel 110g van de Wgh niet is toegepast.

Industrielawaaï

Het plan is gelegen binnen de geluidzone van het gezoneerde industrieterrein Amstel Businesspark. Nieuwe geluidsgevoelige functies (zoals woningen) binnen de zone zijn niet zonder meer toegestaan. Indien er binnen de zone van het industrieterrein woningen mogelijk worden gemaakt, geldt een onderzoeksplicht. Bij een hogere geluidbelasting dan 50 dB(A) is woningbouw alleen mogelijk wanneer een hogere waarde wordt vastgesteld.

Luchtvaartlawaaï

Het plangebied ligt buiten de 'gronden 1-5' van het beperkingengebied voor bebouwing van het Luchthavenindielingsbesluit Schiphol (LIB, geldend van 01-01-2018 t/m heden), het 20Ke-gebied uit de Nota Ruimte. Dit betekent dat geluidhinder vanwege vliegverkeer geen relevant aspect is voor de plantontwikkeling en niet nader beschouwd is.

Opstelterrein metro

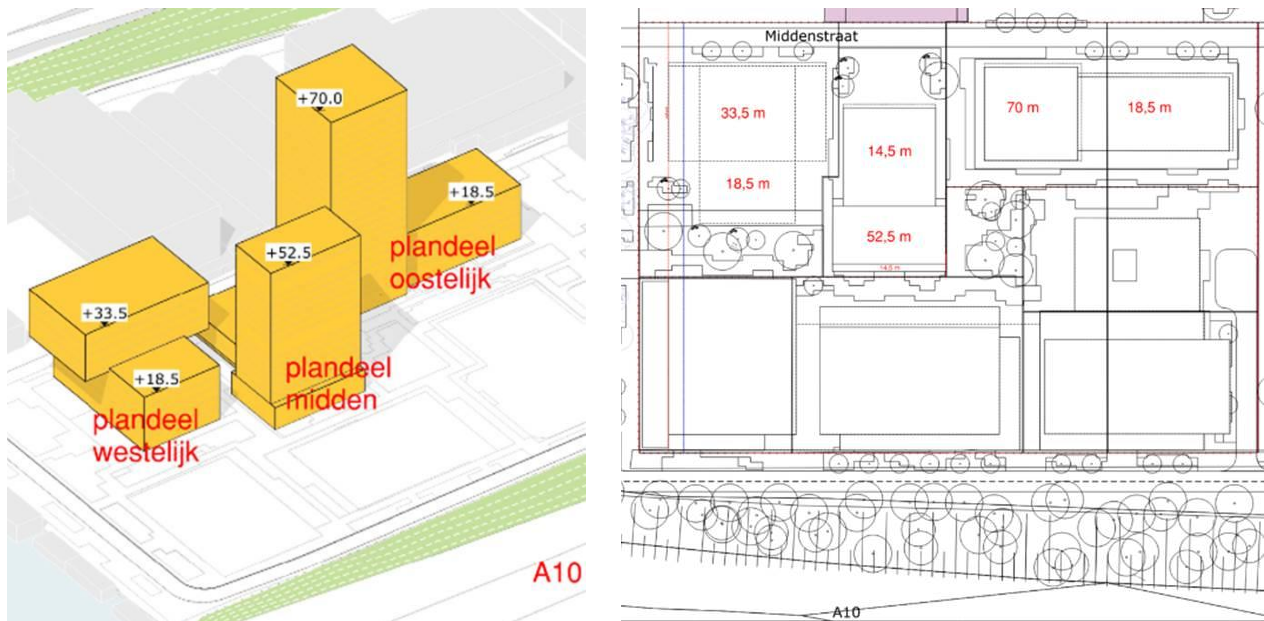
Voor het opstelterrein gelden de standaard geluidvoorschriften van het Activiteitenbesluit. Voor het opstelterrein zijn maatwerkvoorschriften vastgesteld met piekniveaus van maximaal 70 dB(A) in de nachtperiode.

Interne ontsluitingswegen

Op het te ontwikkelen terrein worden interne ontsluitingswegen aangelegd. De verkeersintensiteiten nemen niet verder toe als gevolg van deze nieuwe infra. Daarnaast is sprake van grotendeels verblijfsgebied en worden deze wegen slechts gebruikt voor toegang naar de parkeergarage en worden ze gebruikt voor bijzondere doelgroepen, zoals taxi's, nood- en hulpdiensten. Ze leveren als zodanig geen extra verkeer op anders dan bovenvermelde gebruikers. Daarom vormt de geluidhinder

³ Geluidproductieplafonds (GPP) zijn berekende waarden voor de geluidproductie op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vaste afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor.

vanwege dit beperkte gebruikersverkeer geen relevant aspect voor de plantontwikkeling en is het niet nader beschouwd in de berekeningen.



Figuur 5.1 Ruimtelijk plan

Onderzocht model

Het ruimtelijk model van Mecanoo voor fase 2 (zie bijlage 1) omvat de realisatie van utiliteitsfuncties en 390 zelfstandige woningen en 154 extended stay eenheden, verdeeld over een 3-tal blokken met een maximale bouwhoogte van +14,5 m. tot + 70 m. In figuur 5.1 is het onderzochte verkavelingsmodel opgenomen, het ruimtelijk plan voor Amstel Design District fase 2 d.d. 16 november 2023.

Rekenresultaten

Onderstaand zijn de conclusies van het onderzoek beschreven (op basis van het ruimtelijk plan). Voor de volledige toetsing aan de Wet geluidhinder, Activiteitenbesluit en het geluidbeleid van de gemeente Ouder-Amstel wordt verwezen naar het akoestische onderzoek dat is opgenomen in bijlage 12. Onderstaand wordt ingegaan op de uiteindelijke rekenresultaten en conclusies.

Geluidsbelastingen

In tabel 5.1 zijn de maximaal optredende geluidbelastingen voor het omgevingslawaaai alsmede de GES-score gepresenteerd. In het akoestisch onderzoek zijn de berekeningsresultaten in detail opgenomen. Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden zijn geel gearceerd. Overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarden zijn rood gearceerd.

De geluidbelasting vanwege met name de maatgevende Rijkswegen en deels het industrieterrein Amstel Businesspark leidt ertoe dat de maximale ontheffingswaarden worden overschreden. Dit betekent dat het toepassen van dove gevels⁴ noodzakelijk is en dat ten behoeve van de planologische procedure hogere waarden voor de woningen moeten worden vastgesteld vanwege de rijkswegen en

⁴ Een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn of waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits die delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte. Een dove gevel hoeft vanuit de Wgh niet getoetst te worden aan de grenswaarden. Op grond van de bepalingen uit de Wgh worden er wel eisen gesteld aan de vereiste karakteristieke geluidwering.

het industrieterrein Amstel Businesspark. Aanvullende maatregelen op gebouwniveau zullen nodig zijn om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren.

Bron/ /plandeel/ bouwdeel	Maximale geluidbelasting in dB(A)					
	West		Midden		Oost	
	+18,5 m	+33,5 m	+14,5 m	+52,5 m	+70 m	+18,5 m
Rijkswegen	63-69	53-68	53-69	51-69	51-67	≤48-67
Spaklerweg	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
De Heusweg	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
Van Marwijk Kooystraat	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
Willem Fenengastraat	≤48-50	≤48-53	≤48	≤48	≤48	≤48
Metrolijn 50	≤48	≤48-52	≤48-49	≤48-51	≤48-56	≤48-52
Metrolijn 51	≤48	≤48-51	≤48-50	≤48-50	≤48-54	≤48-52
Metrolijn 53	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48
Metrolijn 54	≤48	≤48	≤48	≤48	≤48-49	≤48
Wegen cum (na aftrek) + metrolijnen	63-69	53-68	53-69	52-69	52-67	50-67
Spoortrajecten	≤55	≤55-56	≤55-56	≤55-59	≤55-60	≤55-58
Opstelplaats Amstel L _{Ar,LT} D/A/N/Etmaal	22/25/23/ 33	26/28/28/ 38	22/24/22/32	29/30/30/40	31/33/33/43	26/29/27/37
Opstel Amstel L _{amax} D/A/N	46/46/ 46	48/48/49	48/48/48	53/53/53	53/53/53	51/51/51
IL Amstel Businesspark	≤50-55	≤50-57	≤50-55	≤50-58	≤50-57	≤50-54
L _{V,L,CUM}	65-71	58-71	55-72	55-72	54-70	53-69
GES-score	6-7	5-7	4-7	4-7	4-7	4-7

Tabel 5.1 Maximale geluidbelastingen en GES-score per situatie gevels fase 2

Geluidwerende maatregelen

Omdat de voorkeursgrenswaarde vanwege de Rijkswegen, Willem Fenengastraat, spoortrajecten en metrolijn 50, 51 en 54 en industrieterrein Amstel Businesspark wordt overschreden is onderzoek naar maatregelen vereist om de geluidbelasting te beperken. De systematiek in de Wgh is zodanig dat eerst moet worden beoordeeld of maatregelen aan de geluidsbron mogelijk zijn en daarna in het overdrachtsgebied tussen de bron en de woningen. Indien dat onvoldoende effect oplevert kunnen bouwkundige maatregelen worden getroffen om de geluidbelastingen te reduceren. Ten behoeve van de motivatie voor de vaststelling van hogere waarden is het effect van bron- en overdrachtsmaatregelen inzichtelijk gemaakt.

Bron- en overdrachtsmaatregelen

Het treffen van bronmaatregelen voor de Willem Fenengastraat draagt bij aan een betere leefomgevingskwaliteit en de omvang van het plan is zodanig dat deze maatregel doelmatig kan zijn. Overdrachtsmaatregelen wordt uit landschappelijk oogpunt niet wenselijk geacht. Omdat de Rijkswegen en spoortrajecten Rijksinfrastructuur betreft kunnen voor het project "Amstel Design District" op het gebied van maatregelen op of aan Rijkswegen/sporen geen eisen worden gesteld tenzij hierover bestuurlijke overeenstemming wordt bereikt.

Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen voor het industrieterrein Amstel Businesspark wordt gezien de omvang en verspreide ligging van de bronnen niet doelmatig geacht. Het treffen van bron- en overdrachtsmaatregelen voor metrolijn 50, 51 en 54 is niet onderzocht omdat de geluidbelastingen

hiervan zijn bepaald op basis van het door de gemeente Amsterdam, Metro en Tram verstrekte geluidmodel van de metro sporendriehoek dat de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen betreft.

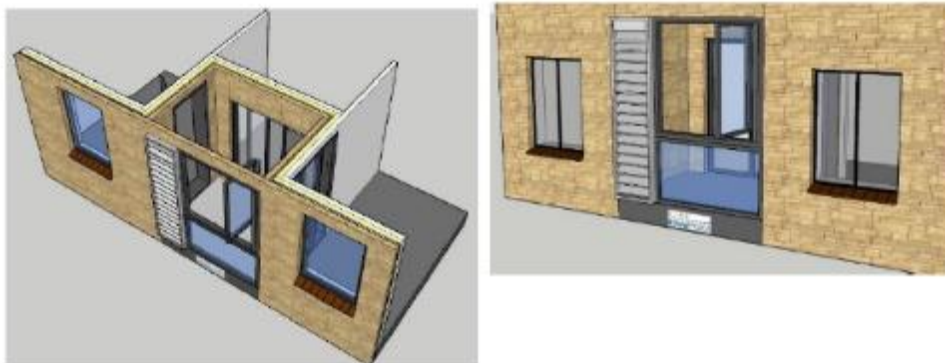
Toetsing gemeentelijk beleid

De volgende conclusies worden getrokken ten aanzien van het gemeentelijk beleid:

- De geluidbelasting vanwege de maatgevende Rijkswegen en deels het industrieterrein Amstel Businesspark, leidt tot het toepassen van dove gevels in het plan, e.e.a. nader uit te werken bij de aanvraag omgevingsvergunning. Er is sprake van een nagenoeg alzijdige hoge geluidbelasting van met name de Rijkswegen.
- De gecumuleerde geluidbelasting van minimaal 53 dB tot maximaal 72 dB resulteert in een GES-score van 4 (matig) tot maximaal 7 (ruim onvoldoende) voor de milieugezondheidskwaliteit.
- Het verkeer op de Rijkswegen, Willem Fenengastraat, spoortrajecten, metrolijn 50, 51 en 54 alsmede het industrieterrein Amstel Businesspark leidt tot hogere waarden. Door het vaststellen van hogere waarden is – via de werking van het Bouwbesluit – een goed woon- en leefklimaat in de woningen gewaarborgd. Met een akoestisch-bouwtechnisch onderzoek dient te worden aangetoond dat karakteristieke geluidwering ten minste gelijk dient te zijn aan de vastgestelde hogere waarde (zonder aftrek voor het gecumuleerd wegverkeer) minus de toegestane binnenwaarde van 33 dB voor het wegverkeers- en spoorweglawaai en 35 dB(A) voor het industrielawaai.
- Op de gevels wordt voor Opstelplaats Amstel (metro) voldaan aan de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit voor zowel het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de piekniveaus.
- Slechts enkele (achter)gevels van eenheden in het plan voldoen op voorhand aan het ambitieniveau van 53 dB.
- Woningen dienen te voldoen aan de aanvullende eisen uit het concept geluidbeleid Ouder-Amstel ten aanzien van geluidsluwe zijde, geluidsluwe buitenruimte, woningindeling en leefomgeving. Het woningontwerp zal moeten worden afgestemd op het omgevingsgeluid. Onderstaand worden de verschillende akoestische bouwstenen beschreven (waaronder de Amsterdamse geluidloggia) die gegeven de optredende geluidbelastingen voldoende mogelijkheden bieden om woningen te realiseren met een goed woon- en leefklimaat. Met deze bouwstenen zal het geluidsniveau teruggebracht kunnen worden tot onder het ambitieniveau van 53 dB.

Uitvoerbaarheid

Omdat sprake is van een alzijdig hoog geluidbelaste locatie is het noodzakelijk om in een groot deel van het plan woningen (incl. de extended stay eenheden) met een dove gevel te voorzien of om er een geluidafschermende voorziening toe te passen. Daarnaast zijn maatregelen nodig om per woning een stille zijde te realiseren. De focus ligt qua haalbaarheid van het plan eerst op de uitvoerbaarheid van de dove gevels. Deze situatie doet zich voor op verschillende plaatsen langs de A10 of drukke



spoorwegen in de regio Amsterdam. De afgelopen jaren zijn verschillende projecten gerealiseerd, dan wel in uitvoering gebracht die voorzien zijn van een zogenaamde *Amsterdamse geluidloggia*. Met deze maatregel kunnen woningen worden gerealiseerd die beschikken over een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte waarbij de bewoner de mogelijkheid heeft om te slapen met geopend raam. Het akoestisch onderzoek beschrijft voor deze (en andere) maatregelen ten behoeve van dove gevels/geluidluwe gevels om woningbouw mogelijk te maken.

Met de in het akoestisch onderzoek geschetste Amsterdamse geluidloggia (of andere oplossingen) inclusief voorwaarden wordt voor de maatgevende rijkswegen op de gevels van de verblijfsruimtes voldaan aan het ambitieniveau van 53 dB. Derhalve is realisatie van fase 2 mogelijk in het licht van de wet- en regelgeving waarmee sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Voorwaardelijke verplichting

Er is sprake van een hoge alzijdige geluidbelasting van met name de Rijkswegen. Hierdoor zal het merendeel van de te realiseren geluidsgevoelige functies die in het Amstel Design District alzijdig uitgevoerd moeten worden met een dove gevel. Voor enkele eenheden is er vanuit de Wet geluidhinder geen directe aanleiding om deze met een dove gevel uit te voeren. Echter is vanuit het aspect 'bedrijven en milieuzonering' (zie paragraaf 5.1.3) gewenst dat ook deze woningen worden uitgevoerd met een dove gevel, om een goed woon- en leefklimaat in de woningen te kunnen waarborgen.

Door de toepassing van verschillende geluidwerende maatregelen, waaronder de zogenaamde 'Amsterdamse geluidloggia', zijn er voldoende mogelijkheden om woningen te realiseren met een goed woon- en leefklimaat. De Omgevingsdienst heeft reeds ingestemd met het toepassen van deze akoestische maatregel. Het toepassen van de benodigde geluidwerende maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels van onderhavig bestemmingsplan juridisch geborgd.

5.1.2.3 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen planologische belemmering voor het plan, omdat alle geluidsgevoelige functies binnen het plangebied *alzijdig* worden uitgevoerd met voldoende geluidwerende maatregelen aan de gevels. Het toepassen van de benodigde maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels van onderhavig bestemmingsplan juridisch geborgd.

5.1.3 Bedrijven en milieuzonering

5.1.3.1 Inleiding

Om te voorkomen dat als gevolg van het plan voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten optreden moet worden getoetst of:

- de voorgenomen ontwikkeling van invloed is op omliggende milieugevoelige objecten (woningen etc.) en of de voorgenomen ontwikkeling een belemmering vormt voor de bedrijfsvoering van omliggende inrichtingen;
- bestaande milieubelastende inrichtingen (bedrijven) van invloed zijn op de voorgenomen ontwikkeling.

Basis voor deze toetsing vormt de handreiking "Bedrijven en milieuzonering" (VNG, Den Haag, 2009), waarin richtafstanden zijn opgenomen voor diverse bedrijfstypen.

5.1.3.2 Doorwerking plangebied

Om inzicht te krijgen in het aspect 'bedrijven en milieuzonering' is door onderzoeksbureau Kragten een analyse uitgevoerd (1 augustus 2023, AMS024-0001). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 18. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

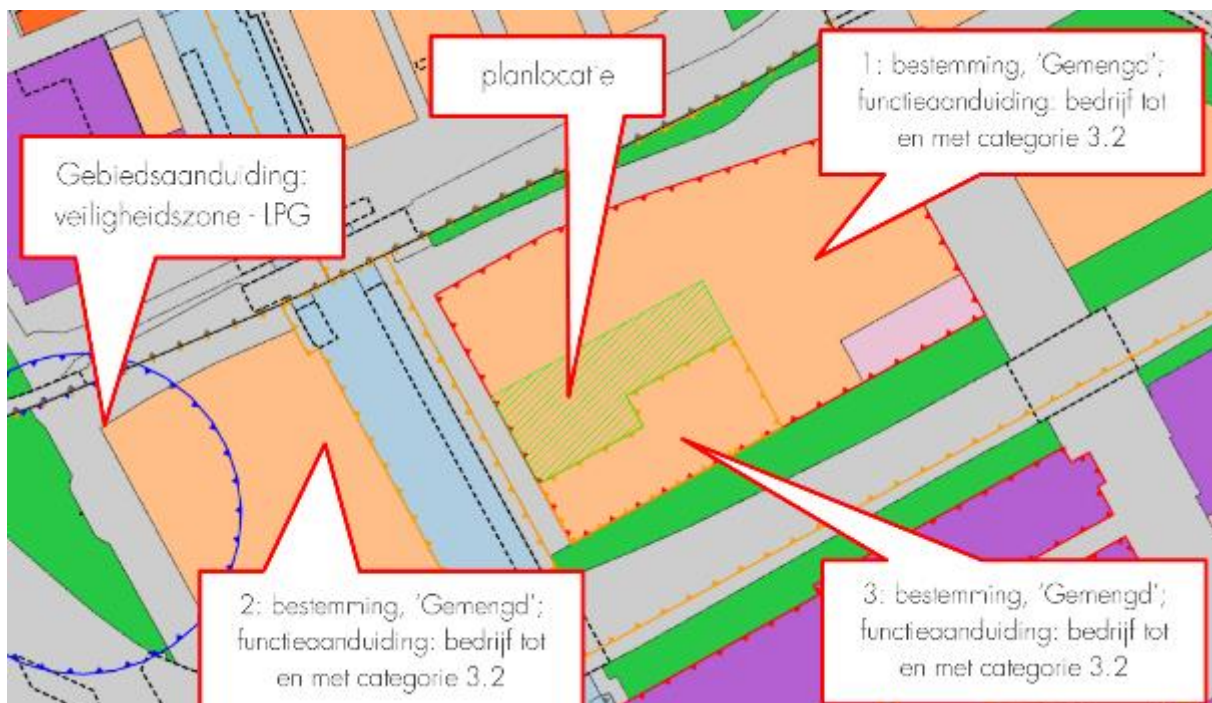
Omgevingstype

De omgeving van de planlocatie wordt in de huidige situatie gekenmerkt door een menging van bedrijfsfuncties. Binnen het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' kunnen binnen de enkelbestemming 'Gemengd' bedrijven worden gerealiseerd die vallen onder categorieën 1 tot en met 3.2 als vermeld op de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen, met uitzondering van bedrijven als genoemd in het Besluit omgevingsrecht, bijlage I, onderdeel D en met uitzondering van bedrijven die vallen onder artikel 2 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Ten zuiden van het plangebied is het wijzigingsplan 'Amstel Design District fase 1' gelegen. Voor de enkelbestemming 'Gemengd' binnen dit wijzigingsplan wordt verwezen naar de planregels van het hiervoor genoemde bestemmingsplan.

Op basis van de bestaande bestemmingen en de nabijgelegen infrastructuur (snelwegen en metrolijnen) en vaste jurisprudentie kan het plangebied als een gemengd gebied worden getypeerd. In een gemengd gebied mag een kleinere richtafstand dan in een rustige woonwijk worden aangehouden. De richtafstanden mogen dan met één 'afstandstap' worden teruggebracht.

Bedrijven in de nabije omgeving

In figuur 5.2 zijn de (bedrijfs-)bestemmingen in de directe omgeving van het plangebied weergegeven.



Figuur 5.3 Ligging plangebied en in de omgeving aanwezige (bedrijfs-)bestemmingen (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

De omliggende percelen zijn bestemd voor bedrijven met ten hoogste milieucategorie 3.2. Hiervoor geldt in gemengd gebied een richtafstand van 50 meter. Ter plaatse van Amstel Design District fase 1 is deze bedrijvigheid ook mogelijk.

Uit de analyse blijkt dat de richtafstanden van de percelen met de bestemming 'Gemengd' reiken tot over de planlocatie. Ter plaatse van de beoogde woningen is derhalve niet zondermeer sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de door Kragten opgestelde rapportage is per milieuaspect een afweging gemaakt. Hiermee is inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de functiewijziging met zich meebrengt. Uit de beschouwing volgt dat de aspecten stof en gevaar geen aandachtspunten met zich meebrengen. De aspecten geluid en geur verdienen wel aandacht.

Geluid

Een groot deel van de woningen binnen het plangebied dienen, in verband met de diverse geluidsbronnen die zijn beschouwd in het rapport 'akoestisch onderzoek omgevingslawaaï – Amstel Design District te Ouder –Amstel' (21 november 2023, rapport 21213.02v8) van Buro Bouwfysica (zie hiervoor paragraaf 5.1.2), te worden uitgevoerd met dove gevels. Deze gevels worden niet aangemerkt als geluidsgevoelige gevels.

Bij het toepassen van dove gevels hoeven ook de geluidsbelastingen ten gevolge van omliggende bedrijven en de toekomstige bedrijvigheid in Amstel Design District fase 1 ter plaatse van deze gevels niet meer getoetst te worden. Dat betekent dat bij het toepassen van dove gevels het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van de woningen en andersom ook de bedrijven op omliggende bedrijfsperven niet belemmerd worden in hun bedrijfsvoering. Daarom is er voor gekozen om alle gebouwen alzijdig met dove gevels uit te voeren. De benodigde maatregelen zijn middels voorwaardelijke verplichtingen geborgd in onderhavig bestemmingsplan. Daarmee zijn de bestaande milieubelastende inrichtingen (bedrijven) niet van invloed op de voorgenomen ontwikkeling.

Geur

In de directe nabijheid van het plan ligt het bedrijf Loogman Tanken & Wassen. Overeenkomstig de VNG-publicatie 'bedrijven en milieuzonering' gelden voor het bedrijf de volgende milieucategorieën:

- Autowasserijen (milieucategorie 2);
- Tankstations zonder LPG (milieucategorie 2).

Op basis van de hiervoor genoemde categorieën geldt voor het aspect geur een richtafstand van 10 meter voor zowel autowasserijen als tankstations in gemengd gebied. Op meer dan 10 meter afstand is op basis van ruimtelijke scheiding sprake van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect geur.

De geur bij Loogman Tanken & Wassen wordt geëmitteerd door de open poort waar ook de auto's die uit de wasstraat komen door naar buiten rijden. De nieuw te realiseren woningen (bouwvlak) worden gerealiseerd op meer dan 10 meter afstand van deze opening gerealiseerd (13,5 meter). Op basis van deze scheiding mag worden aangenomen dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de te realiseren woningen. Andersom worden de door de ontwikkeling van de woningen de geurrechten van omliggende bedrijven niet ingeperkt.

Overige aanwezige bedrijven betreffen een kantoorgebouw en een bedrijf met opslagunits. Deze bedrijven hebben geen relevante geuremissie op basis van de activiteiten die worden uitgevoerd. Er is geen sprake van cumulatie van geur.

Voor toekomstige bedrijven met een milieucategorie 3.2, waarvoor geur bepalend is, kunnen op grond van het milieuspoor niet zomaar overal binnen fase 1 worden toegestaan. Voor deze bedrijven dienen te zijner tijd maatwerkvoorschriften opgesteld te worden. Het is tevens goed denkbaar dat als dit soort

bedrijven zich melden, deze aan de kant van de snelweg gesitueerd worden. In dat geval wordt wel voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

5.1.3.3 Conclusie

Door het toepassen van diverse akoestische maatregelen (i.v.m. diverse geluidsbronnen) zullen omliggende bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd worden. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen planologische belemmering voor het plan.

5.1.4 Externe veiligheid

5.1.4.1 Inleiding

Bij het mogelijk maken van nieuwe gevoelige functies is het aspect externe veiligheid van belang. Dit heeft betrekking op inrichtingen, buisleidingen en transportroutes waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden, met fatale gevolgen voor personen die geen directe relatie hebben tot de risicovolle activiteit.

5.1.4.2 Doorwerking plangebied

Onder kwetsbare en beperkt kwetsbare functies vallen gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object. Omdat onderhavig plan woningen toestaat kan gesteld worden dat er in onderhavig plan (beperkt) kwetsbare functies zijn. Het plangebied ligt buiten de invloedsgebieden van inrichtingen en buisleidingen. Het plangebied ligt wel binnen de invloedsgebieden van de transportroutes over de A10 (met circa 75 meter afstand tot de A10 ligt het gehele plan binnen de richtafstand van 200 meter) en de Spoorlijn Duivendrecht - Amstel (met circa 400 meter afstand tot de spoorlijn ligt het gehele plan binnen de richtafstand van 4000 m). Om het aspect externe veiligheid inzichtelijk te maken heeft onderzoeksbureau Peutz een onderzoek uitgevoerd: 'Amstel Design District te Ouder-Amstel fase 2, Externe veiligheid' (13 oktober 2023, OD 16160-1-RA-004). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 4.

Vanwege de toename van het aantal mensen en de ligging van het initiatief binnen de bovengenoemde invloedsgebieden van de betreffende transportroutes, heeft Peutz de gevolgen voor het plaatsgebonden- en groepsrisico en het plasbrandaandachtsgebied onderzocht. In de rapportage zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het plangebied is gelegen buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en de A10. Aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico conform het Bevt wordt voldaan.
- Het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg neemt bij de beoogde ontwikkeling van fase 2 zeer beperkt toe.
- De oriëntatiewaarde wordt door het groepsrisico ten gevolge van de weg wel overschreden (maximale overschrijdingsfactor bedraagt 4,09).
- Deze overschrijding is hoofdzakelijk een gevolg van een hoge populatiedichtheid in de nabije omgeving. Het groepsrisico ten gevolge van de A10 dient hierdoor wel verantwoord te worden. In het geval van het spoor wordt de oriëntatiewaarde niet overschreden.

Verantwoording groepsrisico

De oriëntatiewaarde wordt voor wat betreft het groepsrisico door toedoen van de A10 in de referentiesituatie alsmede de beoogde fase 2 overschreden. De beoogde ontwikkeling van fase 2 zorgt voor een zeer beperkte toename van het groepsrisico (0,53%). Conform het Besluit externe

veiligheid transportroutes dienen voor ontwikkelingen, waarbij het groepsrisico beperkt (<10%) toeneemt echter de oriëntatiewaarde wordt overschreden, een verantwoording te worden afgelegd.

Het groepsrisico ten gevolge van de spoorlijnen overschrijdt de oriëntatiewaarde niet. Ook neemt het groepsrisico met minder dan 10% toe. Derhalve behoeft voor de risico's ten gevolge van vervoer over het spoor geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico afgelegd te worden. Echter dient, indien het plangebied binnen het invloedsgebied ligt van een spoor, conform artikel 7 van het Bevt te worden ingegaan op de zelfredzaamheid van aanwezigen in het plangebied en de mogelijkheid tot bestrijding en beperking van de ramp.

De spoorlijn Duivendrecht – Amstel is op circa 400 meter van het plangebied gelegen, de spoorlijn Duivendrecht – Diemen op circa 1500 meter. Het invloedsgebied van vervoer van gevaarlijke stoffen bedraagt voor klasse B1 (brandbaar gas) 460 meter, voor klasse B2 (toxisch gas) 995 meter en voor klasse D4 (zeer toxische vloeistof) > 4000 meter. De ontwikkeling is aldus binnen het invloedsgebied van deze stoffen gelegen voor wat betreft transport over de spoorlijn Duivendrecht – Amstel. Voor transport over de spoorlijn Duivendrecht – Diemen is de ontwikkeling alleen binnen het invloedsgebied van klasse D4 gelegen.

Inzake de risico's van calamiteiten met transport van bovenstaande stofklassen over het spoor kunnen verschillende maatregelen, welke primair ten dienste staan van verplichte verantwoording van het groepsrisico door transport van gevaarlijke stoffen over de A10, eveneens voor de spoorlijnen gelden. Immers zijn de effecten van een calamiteit met brandbare gassen of toxische gassen en vloeistoffen vergelijkbaar indien deze zich op het spoor met een ketelwagen of op de weg met een tankwagen voordoen.

Verantwoording van het groepsrisico is daarbij primair een taak van het bevoegd gezag. Voor de verantwoording van het groepsrisico kan deels worden aangesloten bij de verantwoording van het groepsrisico zoals opgesteld voor het vigerende bestemmingsplan.

Als onderdeel van het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' is door Arcadis een groepsrisico verantwoordingsrapportage opgesteld (bijlage 15 van de toelichting bij het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid'). In deze rapportage wordt ingegaan op de risico's die er ter hoogte van het plangebied aan de orde zijn. Ondanks dat deze verantwoording uit 2013 dateert, is deze nog steeds van toepassing voor de beoogde ontwikkeling van de gebouwen. Ten tijde van het opstellen van deze verantwoordingsrapportage is er immers ten dele rekening gehouden met het realiseren van kwetsbare objecten (kantoorgebouwen > 1500 m²) ter hoogte van de ontwikkellocatie. Derhalve kan nu eveneens worden aangesloten op deze verantwoording.

Door Peutz is er met de inzichten uit 2023 meer projectspecifiek ingegaan op de maatregelen die in het plan worden toegepast. Voorgestelde maatregelen zijn onder meer:

Bouwkundig

Voor de nieuwbouw die in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt is, kunnen aanvullende maatregelen voorgesteld worden. Maatregelen die de effecten van een ongeval met gevaarlijke stoffen op de A10 (maatgevend voor voorliggende ontwikkeling) beperken zijn:

- Constructies van (nieuwe) gebouwen zodanig uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten van een dergelijk ongeval (in ieder geval binnen 30 meter ofwel het Plasbrand aandachtsgebied, van de A10).

- In gebouwen voorzieningen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden.

Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid gaat het om de mate waarin aanwezigen in het effectgebied in staat zijn om zichzelf op eigen kracht in veiligheid te brengen. Hiervoor kunnen de volgende maatregelen worden getroffen.

- Zeker stellen dat aanwezigen in het plangebied snel kunnen worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen.
- Expliciete communicatie vooraf over de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Aanwezigen in het effectgebied moeten weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt.
- (Nieuwe) bedrijven en werkgelegenheden kunnen verplicht worden noodplannen te laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

Noodzaak bebouwing

Conform de beleidslijn externe veiligheid is een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico alleen mogelijk als hier zwaarwegende argumenten voor zijn. De gemeente Ouder-Amstel was ten tijde van vaststellen van het bestemmingsplan van mening dat er inderdaad sprake is van zwaarwegende argumenten die deze overschrijding rechtvaardigen. Allereerst kan gewezen worden op het economische klimaat. Om de (lokale) economie zoveel mogelijk kansen te bieden dient ingespeeld te worden op de situatie op de markt en de noodzaak van een gevarieerd aanbod. Het optimaal kunnen benutten van de zichtlocatie langs de A10 is daarbij van belang. Daarnaast is in de metropoolregio Amsterdam sprake van een woningtekort. Een ontwikkeling die kansen biedt voor een combinatie van wonen en werken, is daarom van belang voor het versterken van de metropoolregio Amsterdam.

Beoordeling bevoegd gezag

De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is primair een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Dit geldt tevens voor de uiteindelijke beoordeling van mogelijk te treffen maatregelen. Er is daarom een advies opgevraagd bij Veiligheidsregio Amsterdam - Amstelland. Dit advies is als bijlage van onderhavig bestemmingsplan opgenomen (bijlage 13).

5.1.4.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen planologische belemmering voor het plan.

5.1.5 Geurhinder veehouderijen

5.1.5.1 Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen nabij agrarische bedrijven is het aspect geurhinder van belang. Er moet worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor agrarische bedrijven en dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plan.

5.1.5.2 Doorwerking plangebied

Het plan omvat nieuwe geurgevoelige objecten, maar ligt niet in de omgeving van veehouderijen. Wat betreft het aspect geurhinder veehouderijen vormt onderhavig plan geen belemmering voor agrarische bedrijven en is er sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plan. Een nadere toetsing aan het aspect geurhinder veehouderijen is niet aan de orde.

5.1.5.4 Conclusie

Het aspect geurhinder veehouderijen vormt geen planologische belemmering voor het plan.

5.1.6 Luchtkwaliteit

5.1.6.1 Inleiding

Om personen tegen de gevolgen van luchtverontreiniging te beschermen zijn in de Wet milieubeheer normen opgenomen voor bepaalde stoffen. Bij de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit moet enerzijds aangetoond worden dat een ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een (significante) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen⁵ en anderzijds dat ter plaatse van het plangebied sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Deze paragraaf beschrijft niet de stikstof-situatie, hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.2.3.

5.1.6.2 Doorwerking plangebied

Om de (negatieve) effecten van onderhavig plan op de luchtkwaliteit te beoordelen, heeft onderzoeksbureau Peutz een onderzoek uitgevoerd: 'Amstel Design District te Ouder-Amstel fase 2, luchtkwaliteit; Onderzoek in het kader van een bestemmingsplanwijziging' (19 januari 2023, OD 16160-2-RA-002). Dit rapport is bijgevoegd als bijlage 5.

Uit de resultaten van het onderzoek volgt dat:

- zowel in 2023 als in 2031 na planrealisatie geen sprake is van overschrijding van grenswaarden voor de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5};
- aangezien de toename van de concentraties van voornoemde stoffen minder bedraagt dan 3% van de grenswaarden is sprake van een 'niet in betekenende mate bijdrage' (NIBM) van het plan;
- de berekende concentraties van de luchtkwaliteitsbepalende stoffen zijn inherent verbonden aan de ligging van het plangebied in een stedelijke omgeving nabij diverse wegen. Deze concentraties zijn echter vrijwel volledig toe te schrijven aan de achtergrondconcentratie ofwel de autonome ontwikkelingen in de omgeving.

Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen

Het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen uit 2009 ziet toe op beperkingen voor gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van een snelweg en 50 meter van een provinciale weg. Het besluit stelt in art. 2 daarbij dat bij overschrijding of *dreigende* overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (voorschrift 2.1 en 4.1 voor NO₂ en PM₁₀) er geen toename is van het ter plaatse aantal aanwezige personen in gevoelige bestemmingen.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn een gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Deze functies worden middels voorliggend bestemmingsplan niet toegestaan. Een verdere beschouwing van het aspect luchtkwaliteit in relatie tot gevoelige bestemmingen is dan ook niet noodzakelijk.

⁵ Van de stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}

Stof	Type norm	Concentratie in µg/m ³
NO ₂	Jaargemiddelde	40
	Uurgemiddelde dat 18 keer per jaar mag worden overschreden	200
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40
	Daggemiddelde dat 35 keer per jaar mag worden overschreden	50
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25

Stof	Jaargemiddelde concentratie 2023 (µg/m ³)		
	Achtergrondconcentratie inclusief	Concentratie inclusief	Maximale bijdrage fase 2
	fase 1	fase 2	
NO ₂	22,01	22,12	0,11
PM ₁₀	16,70	16,72	0,02
PM _{2,5}	8,91	8,91	0,00

Stof	Jaargemiddelde concentratie 2030 (µg/m ³)		
	Achtergrondconcentratie inclusief	Concentratie inclusief	Bijdrage fase 2
	fase 1	fase 2	
NO ₂	15,95	16,02	0,07
PM ₁₀	15,50	15,52	0,02
PM _{2,5}	7,80	7,80	0,00

Tabel 5.2 Luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied voor toetsjaren 2023 en 2030

5.1.6.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen planologische belemmering voor het plan.

5.1.7 Windklimaat

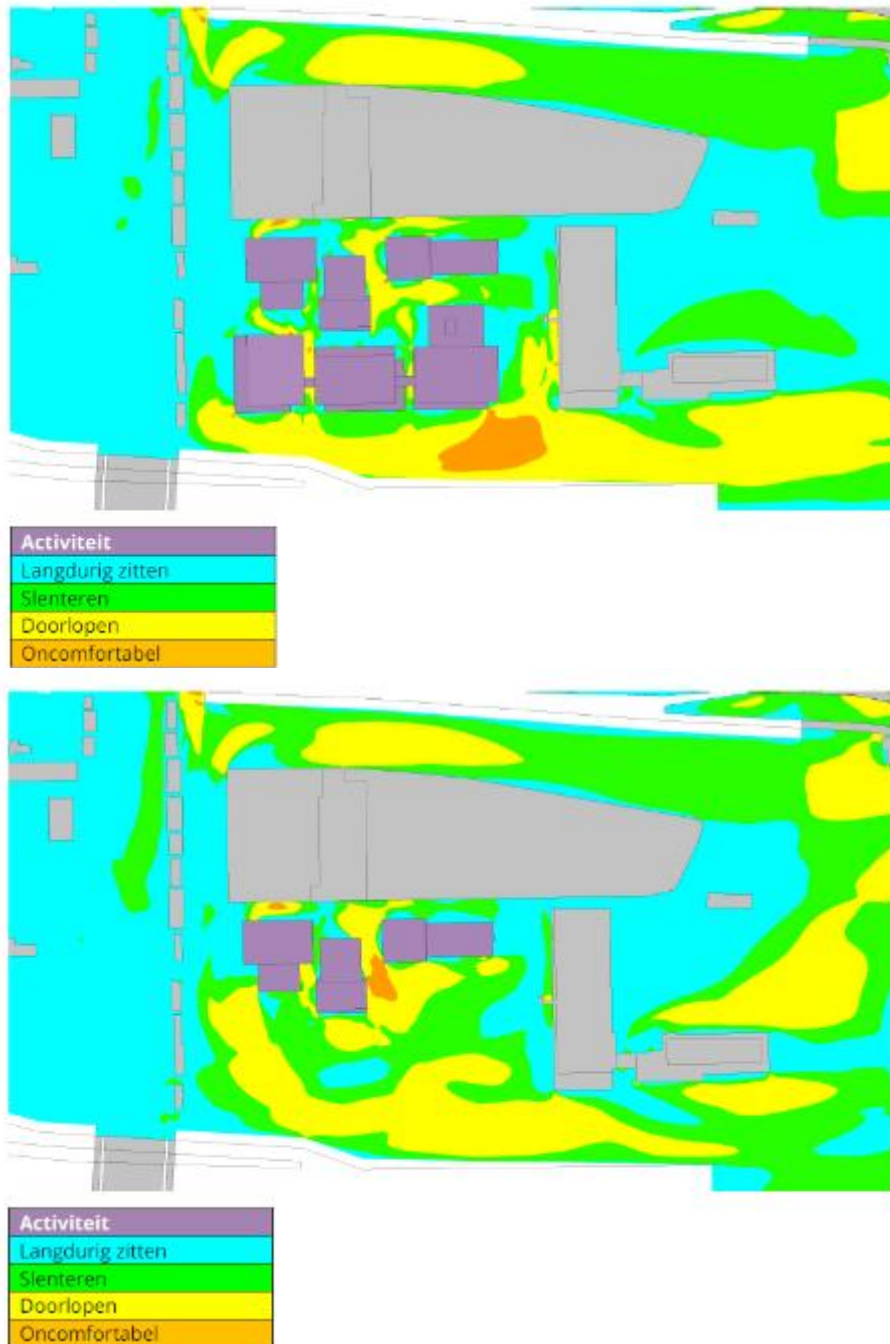
5.1.7.1 Inleiding

Naast nuttig (windenergie) kan wind ook hinder geven of zelfs gevaarlijk zijn. De mate van wind bepaalt ook of er sprake is van windhinder of niet. Windhinder is meer dan "tegenwind" voor fietsers of voetgangers. Sociale en economische effecten van windhinder zijn vooral te merken bij activiteitengebieden zoals terrassen en looproutes.

5.1.7.2 Doorwerking plangebied

Om het windklimaat in kaart te brengen heeft Windsafe Projects een onderzoek uitgevoerd, uitgaande van het bouwplan van Mecanoo (zoals opgenomen in bijlage 1 van dit bestemmingsplan); 'CFD Windklimaat onderzoek Amstel Design District – fase 2, Ouder-Amstel', (23 november 2023, P1922146e1001) dat bijgevoegd is als bijlage 9. De onderzoeken zijn uitgevoerd om het effect van de bouwvolumes op het windklimaat rondom het gebouw inzichtelijk te maken. Een goed windklimaat wordt door verschillende gemeenten in Nederland gezien indien ten minste wordt voldaan aan de NEN8100 classificatie "matig" voor de betreffende activiteit. Voor doorgaande wegen, wandelpaden en fietspaden betreft dit de classificatie "doorlopen". Voor onder andere winkelgebieden, horeca en bezienswaardigheden de classificatie "slenteren". Slechts voor uitzonderlijke situaties betreft dit

langdurig zitten. Voor wat betreft windgevaar dient de classificatie “gevaarlijk” te worden voorkomen. Het onderzoek is uitgevoerd voor de drie bouwvolumes conform het Ruimtelijk plan van Mecanoo (fase 2), al of niet in combinatie met (enkele scenario's van) de zuidelijk geprojecteerde bebouwing van fase 1.



Figuur 5.4 Windklimaat, scenario met fase 1 (boven) en zonder fase 1 (onder)

Het betere windklimaat rondom de hoogste toren in fase 2 is een gevolg van het feit dat de gebouwen van fase 1 voor een drukopbouw zorgen aan de voet van de gebouwen. In het geval van realisatie van fase 1 én 2 zorgt dit er voor dat de wind meer over de gebouwen heen stroomt in plaats van er tussendoor. Bij de resultaten van alleen fase 2 is deze drukopbouw er niet en dat zorgt er voor dat de *downwash* van de toren in een beperkt gebied zichtbaar is in het windklimaat op straatniveau.

Windgevaar

Er wordt over windgevaar gesproken als de overschrijdingskans van lokale windsnelheden hoger dan 15 m/s boven de 0,3% is. Figuur 5.5 toont waar beperkt risico en waar windgevaar optreden voor het geprojecteerde bouwvolume, al of niet met een ontwikkelde fase 1. Het toont dat er (bij een totaal ontwikkeld gebied) nauwelijks gebieden zijn waar de classificatie beperkt risico windgevaar optreedt. Op verschillende hoeken zijn zeer kleine plekken waar windgevaar optreedt. Deze gebieden zijn zeer klein en zullen niet tot gevaar leiden. Ook bij de situatie waarin fase 1 (nog) niet is gerealiseerd is sprake van een klein gebied met mogelijk windgevaar. Het windklimaat zal hier sterk verbeteren bij verdere uitwerking van het plan met inachtneming van bomen/struiken.



Figuur 5.5 Percentage windgevaar per jaar, scenario met fase 1 (boven) en zonder fase 1 (onder)

5.1.7.3 Conclusie

Het windklimaat in de uiteindelijke fase presteert het beste. Het gebied op de met een acceptabel windklimaat voor langdurig zitten wordt vergroot, waardoor het gebied voor doorlopen verkleind. Ook treden tussen de gebouwen van fase 1 en 2 alleen nog maar kleine gebieden op met de classificatie oncomfortabel. Gezien de grootte van de gebieden wordt niet verwacht dat dit tot hinder zal leiden.

Er zijn in het scenario waarin is uitgegaan van het plan van Mecanoo beperkte gebieden waar de classificatie beperkt risico windgevaar optreedt. Op verschillende hoeken zijn zeer kleine plekken waar windgevaar optreedt. Deze gebieden zijn zeer klein en zullen niet tot gevaar leiden. Ook zal het windklimaat verbeteren bij verdere uitwerking van het plan met inachtneming van bomen/struiken.

5.1.8 Milieueffectrapportage

5.1.1.1 Inleiding

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten genoemd waarvoor een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, of waarvoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig is.

5.1.8.2 Doorwerking plangebied

Het plan valt onder de activiteit 11.2 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen', zoals genoemd in de bijlage D van het Besluit milieueffectrapportage, maar overschrijdt niet de daarin genoemde drempelwaarden (een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer). Hoewel het plan niet m.e.r.-plichtig is, moet de gemeente een m.e.r.-beoordelingsbesluit nemen voor dat het bestemmingsplan in procedure gaat. De aanmeldnotitie ten behoeve van dit besluit is opgenomen als bijlage 14.

5.1.8.3 Conclusie

Er is een m.e.r. aanmeldnotitie opgesteld. Het plan heeft geen belangrijke nadelige milieugevolgen.

5.2 Waarden

5.2.1 Archeologie

5.2.1.1 Inleiding

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden worden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische monumenten.

5.2.1.2 Doorwerking plangebied

In het kader van het vigerend bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' is een archeologisch bureau-onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek geldt voor het hele gebied, en daarmee voor onderhavig plangebied, een lage archeologische verwachtingswaarde. Dit betekent dat er geen vervolgonderzoek noodzakelijk is en nadere planologische beschermingsmaatregelen niet nodig zijn. Desondanks kan nooit volledig worden uitgesloten dat er tijdens werkzaamheden archeologische

sporen of resten worden aangetroffen. Conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet dient hiervan melding te worden gemaakt bij de Minister.

5.2.1.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen planologische belemmering voor het plan.

5.2.2 Cultuurhistorie

5.2.2.1 Inleiding

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6 Bro moet bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden worden met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

5.2.2.2 Doorwerking plangebied

In het kader van het vigerend bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' is geconcludeerd dat er binnen het onderzoeksgebied geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig zijn. Onderhavig initiatief tast daarmee geen waardevolle elementen aan.

5.2.2.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen planologische belemmering voor het plan.

5.2.3 Natuurwaarden

5.2.3.1 Inleiding

Ten behoeve van de bescherming van natuurwaarden geldt de Wet natuurbescherming. De daarin opgenomen bescherming omvat de onderdelen:

- gebiedsbescherming;
- soortenbescherming;
- bescherming van houtopstanden.

5.2.3.2 Doorwerking plangebied

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet binnen een beschermd gebied, zoals opgenomen in Natura 2000.

Ook bij ontwikkelingen buiten natuurgebieden moet het effect worden beoordeeld, de zogenaamde 'externe werking'. Het gaat dan met name om stikstofdepositie. Conform de Wet natuurbescherming mag de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden namelijk niet toenemen. Er geldt dan ook een grenswaarde van 0,00 mol/hectare/jaar. Om de effecten van onderhavig plan op de omliggende Natura 2000-gebieden te bepalen is door onderzoeksbureau Tauw een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 6 bijgevoegd.

Aanlegfase

Met AERIUS versie november 2023 is een indicatief stikstofemissie 'plafond' berekend, wat tevens vertaald kan worden naar equivalent te bouwen eenheden (aanlegfase). Er is berekend dat er maximaal 396,2 kg NO_x en 16,2 kg NH₃ per jaar kan worden geïmiteerd (aanvullend aan het bouwverkeer en de inzet van graafmachines voor de aanleg van de ondergrondse parkeergarages) zonder dat de drempelwaarde van 0,00 mol/ha/jaar overschreden wordt. Dit komt overeen met een

hoeveelheid diesilverbruik van ongeveer 72.000 liter per jaar (totaal ca. 180.000 liter uitgaande van een bouwtijd van 2,5 jaar).

Uitgaande van algemene kentallen voor de bouw van eenheden en woningen kunnen er, bij een bouwtijd van 2,5 jaar en een stikstofemissie-plafond van 369,2 kg NOX per jaar, bouwwerkzaamheden plaatsvinden die vergelijkbaar zijn met de bouw van in totaal 570 eenheden. Uitgaande van een gemiddelde grootte van een appartement van 70 m², betekent dit dat de werkzaamheden voor Amstel Design District fase 2 met 35.000 m² BVO hier binnen passen.

Gebruiksfase

De verkeersgeneratie ten gevolge van Amstel Design District fase 2 leidt niet tot een stikstofdepositie-bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar op omliggende Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Een aannemer die de werkzaamheden gaat uitvoeren zal zich moeten conformeren aan het berekende maximale diesilverbruik van ruim 72.000 liter per jaar met minimaal STAGE IV-klasse werktuigen inclusief SCR katalysator en AdBlue gebruik. Voor de realisatie van Amstel Design District lijkt dit realistisch.

Aangezien ook voor de gebruiksfase negatieve effecten op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten vormt het aspect stikstofdepositie daarmee geen belemmering voor het vaststellen van het wijzigingsplan voor Amstel Design District fase 2.

Soortenbescherming

De beoordeling van het plan ten aanzien van de soortenbescherming is uitgevoerd door Blom Ecologie uit Waardenburg: rapport "Quickscan Wet natuurbescherming Willem Fenengastraat ong. te Amsterdam" (17 oktober 2023, project 2020-120). Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bijgevoegd.

In het onderzoeksrapport concludeert Blom Ecologie dat de beoogde ruimtelijke ingreep niet leidt tot overtreding van verbodsbepalingen omtrent houtopstanden in het kader van de Wet natuurbescherming. Er dienen enkele algemene maatregelen worden getroffen ten aanzien van de algemene zorgplicht, foeragerende vleermuizen en algemene broedvogels.

Voorafgaand aan de werkzaamheden dient met aanvullend onderzoek te worden vastgesteld of de planlocatie een relevante functie heeft voor de Rugstreeppad (soortenbescherming). Wegens het voorgaande onderzoek is er geen reden om aan te nemen dat eventueel benodigde ontheffingen, mits de juiste maatregelen worden getroffen, er sprake is van een gedegen alternatievenafweging en een wettelijk belang kan worden aangevoerd, niet verkregen zouden kunnen worden. Een aanvullend onderzoek naar Rugstreeppad wordt uitgevoerd middels drie gerichte veldbezoeken in de periode 15 april t/m mei en juni t/m begin augustus, conform het (Kennisdocument Rugstreeppad, 2017). Voor rugstreeppad dient het terrein gedurende de ontwikkeling ongeschikt gehouden te worden (bijv. aanbrengen puinbed, voorkomen ontstaan puinhopen, egaliseren terrein e.d.) en/of ontoegankelijk gemaakt te worden voor de soort gedurende de bouwwerkzaamheden. Het ontoegankelijk maken dient bij voorkeur voor de migratie- en voortplantingsperiode plaats te vinden.

Bescherming van houtopstanden

Op de planlocatie zijn geen houtopstanden aanwezig waarvoor bij kap een meldingsplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. Wanneer er bomen gekapt moeten worden, zal dit conform de gemeentelijke bomenverordening moeten plaatsvinden.

5.2.3.3 Conclusie

Het aspect natuurwaarden vormt geen belemmering voor het plan.

5.3 Waterparagraaf

5.3.1 Inleiding

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is dat de waterbelangen evenwichtig worden meegewogen bij de totstandkoming van een plan. Deze waterparagraaf is een onderdeel van de watertoets. De waterparagraaf beschrijft zowel de huidige als toekomstige waterhuishoudkundige situatie (oppervlaktewater, grondwater, hemelwater en afvalwater).

5.3.2 Beleid

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de 'Startovereenkomst Waterbeheer 21e eeuw' ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De projectlocatie valt binnen het beheersgebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Ouder-Amstel voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

Het beleid van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving' (goedgekeurd door het Algemeen Bestuur op 17 juni 2010 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, mede namens de provincies Zuid-Holland en Utrecht, op 21 september 2010). In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

Keur 2017

Naast het beheerplan beschikt het waterschap over de Integrale Keur: een verordening van het waterschap. In de Keur staan regels van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Hiermee worden de volgende doelen beoogd:

- schoon en genoeg water in onze sloten, grachten en meren;
- sterke dijken tegen overstromingen;
- gezonde waterplanten en vissen.

De Keur gaat kortom over het gebruik en onderhoud van water, oevers en dijken. En welke middelen het waterschap heeft om zijn werk goed te doen. De keur bevat regels ter bescherming van de waterwerken die nodig zijn voor een goed waterbeheer (kwantiteit) en voor de bescherming van het gebied tegen hoogwater. Bij veel projecten is sprake van een toename van het verharde oppervlak. Hieromtrent is in de algemene regels bij de keur het volgende opgenomen:

Het is verboden zonder vergunning van het bestuur:

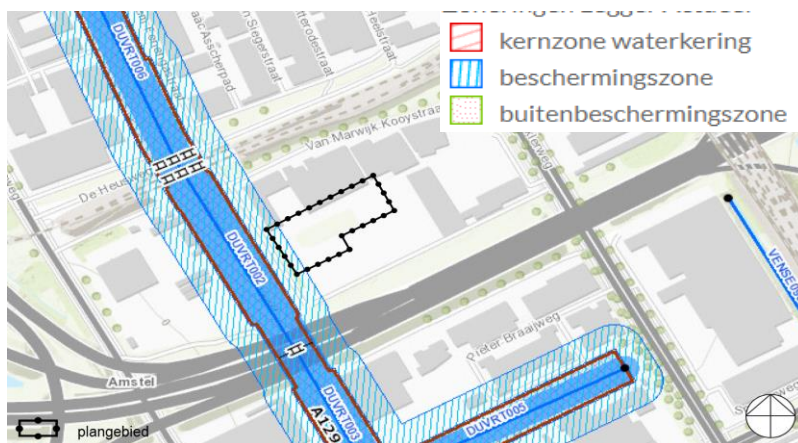
- in stedelijk en glastuinbouwgebied meer dan 1.000 vierkante meter verhard oppervlak aan te brengen;*
- in overig gebied meer dan 5.000 vierkante meter verhard oppervlak aan te brengen.*

Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Van deze regeling kan worden afgeweken als er voldoende waterberging wordt gerealiseerd.

Legger

In de legger staat wie op welke plek verantwoordelijk is voor onderhoud. Dat kan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn. Maar ook een ander waterschap, de provincie of een boer met akkers langs het water. De legger is voor het waterschap een belangrijk document en is mede gemaakt op basis van de Keur. Het waterschap gebruikt de legger onder andere bij het geven van een vergunning

In figuur 5.6 is een uitsnede van de legger opgenomen. Langs de Duivendrechtse Vaart loopt een secundaire halfverholten waterkering. Bebouwing dient buiten de kernzone te blijven, deze is hier op 3 meter vanaf de referentiekruinlijn gelegd. De nieuwe bebouwing staat ruim buiten de kernzone gepland. De ontwikkeling aan de westzijde van het plan valt wel deels samen met de 'beschermingszone' van de als primaire aangewezen Duivendrechtsevaart. Het waterschap stelt nadere eisen aan ontwikkelingen in of nabij de beschermingszones, een vergunning van Waternet is nodig.



Figuur 5.6 Uitsnede legger

5.3.3 Ontwerp waterberging

Omdat er een gezamenlijke waterberging voor beide fases van de ontwikkeling zal worden gerealiseerd is een berekening voor de waterberging voor fase 1 en 2 gezamenlijk gemaakt, op basis van het ruimtelijk plan. Mocht het uiteindelijke bouwplan afwijken van onderstaande berekening, blijft onveranderd de verplichting gelden dat er voldoende waterberging wordt gecompenseerd conform de Keur van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Dit is middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels van voorliggend bestemmingsplan geregeld.

Het ontwikkelgebied ligt binnen het stedelijk gebied. Het totale plangebied van fase 1 en 2 bestaat op dit moment ongeveer voor 11.000 m² uit verharding en voor 8.000 m² uit braakliggende grond (zand en grasveld). In het ontwerp van de nieuwe gebouwen en de omgeving is er sprake van veel groene ruimtes, zowel in de openbare ruimte als op de verdiepingsvloeren en daken. In onderstaande tabel staan de globale oppervlakten van de verhardingen en de groenvoorzieningen, zoals voorzien in fase 1 en 2 samen.

Type (fase 1 en 2)	Oppervlakte nieuwe situatie
Bebouwd oppervlak	8.740 m ²
Openbare groenvoorzieningen	2.500 m ²
Openbare verharding	7.760 m ²
Totaal	19.000 m²

Voor de verharding worden het bebouwd oppervlak en de openbare verharding bekeken. De groenvoorzieningen infiltreren immers en wateren niet af. Per saldo vindt er een toename van $(8.740 \text{ m}^2 + 7.760 \text{ m}^2 - 11.000 \text{ m}^2) = 5.500 \text{ m}^2$ verharding plaats.

Indien er een uitbreiding van 1.000 m² verhard oppervlak in stedelijk gebied plaatsvindt is compensatie noodzakelijk en is een watervergunning nodig, onder deze maat is sprake van een zorgplicht. In de Keur is vastgelegd hoe compensatie plaats dient te vinden. Eerste voorkeur is compensatie door uitbreiding van het open water met een omvang van 10% van de uitbreiding van het verhard oppervlak. Voor onderhavig plan zou het gaan om 10% van circa 5.500 m² is 550 m². Omdat het erg lastig is om in de nabijheid de 10% (550 m²) open water te realiseren, heeft de initiatiefnemer een uitgesproken voorkeur om maatregelen te nemen om het hemelwater binnen het plan op te vangen, vast te houden, her te gebruiken en langzaam af te voeren. De berekening van de benodigde capaciteit van de waterberging bij 1.000 m² verharding is gebaseerd op een ontwerpbui van 70 mm/dag⁶ en verwaarlozing van de gemaalcapaciteit. In onderhavig plan gaat het om een bergingsvraag van $(5.500 / 1000 * 70) = 385 \text{ m}^3$. Met een voorwaardelijke verplichting is juridisch geborgd dat de benodigde waterberging plaatsvindt.

Op de daken en binnen de gronden van fase 2 zal een waterberging ten behoeve van beide fases worden aangelegd met een waterbergend vermogen van 385 m³. De waterbergingen zullen in de vorm van polderdaken en een waterberging in het landschap op maaiveld worden gerealiseerd. In figuur 3.7 is de ligging van deze waterbergingen aangegeven.

⁶ Uitgangspunt is momenteel dat moet zijn voldaan aan de afspraken in het Nationaal Bestuursakkoord water (NBW). Het NBW stelt dat in stedelijk gebied de meest extreme bui die 1 keer per 100 jaar verwacht wordt op basis van de hemelwaterstatistieken voor het gebied zonder schade aan de infrastructuur moet kunnen worden geborgen. En voor de levensduur van de nog te realiseren bebouwing mogen we uitgaan van een periode van zeker 50-100 jaar. Het Waterschap AGV adviseert om uit te gaan van de meest extreme bui die volgens die statistieken verwacht wordt voor het jaar 2100 met een frequentie van 1 keer op 100 jaar.

Er zal spaarzaam met het water worden omgegaan en de gebruikers en bezoekers worden bewust gemaakt van de relatie met het water. Er zal gebruik worden gemaakt van een gescheiden stelsel waarbij het regenwater direct en zichtbaar wordt afgevoerd naar de vaart. Om wateroverlast te voorkomen kan de openbare ruimte bij nieuwe ontwikkelingen tenminste 70 mm regenwater per uur verwerken en kunnen nieuwe gebouwen minimaal 60 mm regenwater per uur verwerken.

Amstel Design District wordt klimaatadaptief ontworpen. Vanzelfsprekend wordt regenwater gescheiden van het vuilwatercircuit. De maatregelen die voor het regenwater toegepast worden zijn: opvang van regenwater op de daktuinen, zodat afvloeiend regenwater beperkt wordt. Verder wordt voorzien in regenwaterbuffers in de vorm van een grijswatercircuit. Het restant regenwater wordt zo gedoseerd aan het gescheiden rioolstelsel aangeboden. Primair waterverbruik wordt verder geminimaliseerd door toepassing van waterbesparende kranen, douches en toiletten.

Op basis van het bestemmingsplan zijn reeds ondergrondse bouwwerken toegestaan. In bijlage 18 bij het momenteel vigerende bestemmingsplan wordt getoond dat er geen knelpunten ten aanzien van grond en grondwater zijn te verwachten. Voorliggend bestemmingsplan brengt daar geen verandering in. Op het moment dat de bouwplannen definitief zijn zullen de effecten van de ondergrondse garages op het grondwater onderzocht worden in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag.

5.3.4 Afvalwater

Uitgangspunt is dat het vuile afvalwater en het schone hemelwater worden gescheiden. Het vuile afvalwater zal op de bestaande riolering in de Willem Fenengastraat geloosd worden.

5.3.5 Waterkwaliteit

Er zijn geen bijzondere maatregelen genomen om vervuiling van het oppervlaktewater te voorkomen. Overeenkomstig de eis van het waterschap worden geen uitlogende materialen toegepast.

5.3.6 Advies waterschap

Om te komen tot een passende oplossing voor een duurzaam hemelwatersysteem is overleg met het Waterschap gewenst. Vervolgens zal een watervergunning worden aangevraagd waarin onder andere het bouwen in de beschermingszone, de watercompensatie, de effecten van de parkeergarage en de hemelwaterberging op eigen terrein aan bod komen.

6. JURIDISCHE TOELICHTING

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan beschreven.

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend plan dat bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan, waarbij de regels de gebruiks- en bouw mogelijkheden van de gronden regelen en de verbeelding de rol heeft van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave, verantwoording en onderbouwing van het bestemmingsplan en als uitleg bij de verbeelding en regels.

Uitgangspunt voor de verbeelding is het ruimtelijk plan d.d. 21 maart 2023 (zie bijlage 1). De voorgestelde compositie van gebouwen is overgenomen in bouwvlakken met aanduidingen waar sprake is van overkragingen. Een nadere beschrijving van de bestemmingen en vertaling ervan in de verbeelding is in paragraaf 6.2 opgenomen.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat het bestemmingsplan langs elektronische weg beschikbaar wordt gesteld. Dit brengt met zich mee dat het bestemmingsplan digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze moet worden gepresenteerd. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan het bestemmingsplan moet voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP 2012 kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de SVBP 2012 en wordt op de voorgeschreven wijze digitaal beschikbaar gesteld.

6.2 Plansystematiek

Het bestemmingsplan bestaat uit de juridisch bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, regels omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Hieronder wordt de systematiek, opbouw en indeling van de regels kort toegelicht.

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

In artikel 1 wordt een omschrijving van de in de regels gehanteerde begrippen gegeven. Artikel 2 geeft de meet- en rekenwijze aan:

- *Begrippen*: In deze regels zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begrippen zijn alleen nodig wanneer die gebruikt worden in de regels en wanneer deze tot verwarring kunnen leiden of op meerdere manieren te interpreteren zijn.
- *Wijze van meten*: Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In het tweede hoofdstuk komt de bestemming aan de orde. De opbouw van de bestemming ziet er als volgt uit:

- *Bestemmingsomschrijving*: de omschrijving van de doeleinden. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functie.
- *Bouwregels*: in de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels geregeld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd. Indien mogelijk wordt verwezen naar bouwvlakken en aanduidingen op de verbeelding (plankaart).
- *Specifieke gebruiksregels*: in dit artikel is aangegeven welke parkeernormen er van toepassing zijn voor het onderhavige bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die betrekking hebben op het gehele plangebied en alle andere regels in het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4: Slotregel

In het laatste hoofdstuk is de slotregel opgenomen. In de slotregel wordt aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

6.3 Toelichting op de bestemmingen

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de hieronder genoemde bestemmingen. Qua plansystematiek is aangesloten op het vigerende bestemmingsplan 'Amstel Business Park-Zuid'.

Gemengd

Deze bestemming betreft nagenoeg het gehele plangebied. Binnen deze bestemming is een diversiteit aan functies toegestaan. Hierbij is waar mogelijk aangesloten op de systematiek van het vigerende bestemmingsplan.

Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn woningen, extended stay eenheden, detailhandel, creatieve bedrijvigheid, horeca categorie III en IV, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Per functie zijn in de specifieke gebruiksregels ook aanvullende bepalingen opgenomen waaraan dient te worden voldaan (bijvoorbeeld max. m2 bvo en aantallen).

Binnen deze bestemming wordt gewerkt met bouwvlakken. Ieder bouwvlak is een 'bestemming op maat' met specifieke regels qua gebruik en oppervlakten. Deze bouwvlakken volgen de contouren van het ruimtelijk plan, maar omdat sprake is van enige architectonische vrijheid is op specifieke plekken een iets ruimere contour getekend. Dat is het geval aan de noordzijde van de drie bouwvlakken alsmede aan de oostzijde van het meest oostelijk gelegen bouwvlak, daar liggen de bouwgrenzen 1 m. ruimer om de respectievelijke bouwplannen heen. Op de verbeelding zijn de maximale bouwhoogtes aangegeven waarbinnen mag worden bebouwd. In het westelijke deel van het plangebied is een deel van de bebouwing lager gesitueerd. Naast gebouwen zijn ook bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan voor zover wordt voldaan aan de maatvoeringseisen.

In de specifieke gebruiksregels zijn maximale en minimale vierkante meters opgenomen voor de verschillende functies. De niet woonvoorzieningen zijn limitatief, dat betekent dat alleen de specifiek genoemde functies (horeca, detailhandel en dienstverlening) zijn toegestaan. Bij de maatschappelijke functies is er geen sprake van een limitatief stelsel.

Binnen de bestemming 'Gemengd' zijn ook enkele voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. Alle woningen en extended stay eenheden binnen het plangebied dienen gebouwd te worden met een dove gevel conform de eisen die zijn opgenomen in akoestisch onderzoek in bijlage 12. Voor zowel de auto als de fiets is er een voorwaardelijke verplichting opgenomen die de realisatie van voldoende parkeerplaatsen waarborgt. Ook dient er een waterberging te worden gerealiseerd, welke voldoet aan de eisen van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Daarnaast is van belang te vermelden dat in de Algemene bouwregels (artikel 7) een regeling is opgenomen voor afwijking van de bouwgrenzen en maatvoeringen voor ondergeschikte bouwdelen, en dat voor ondergronds bouwen er een aanduiding op de verbeelding is opgenomen waar een parkeergarage mag worden ontwikkeld. Tenslotte zijn er algemene afwijkingsregels (artikel 10), bedoeld om in voorkomende gevallen af te wijken van de voorgeschreven maatvoeringen. Dat dit middels een omgevingsvergunning en als bevoegdheid van burgemeester en wethouders dient te worden verkregen geeft slechts aan dat maximaal gestreefd wordt naar realisatie van het ruimtelijk plan, maar dat afwijkingen – onder voorwaarden – getolereerd worden, mits goed onderbouwd.

Verkeer

Deze bestemming heeft betrekking op de interne ontsluitingswegen. De bestemming voorziet tevens in bijkomende voorzieningen zoals voet- en fietspaden, kunstwerken, parkeervoorzieningen, bermen, water, straatmeubilair en dergelijken. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Waterstaat – Waterkering

Deze dubbelbestemming is gelegd op de secundaire waterkering en bijbehorende de beschermingszone van in totaal 20 meter breed. De bestemmingsplanregels omvatten ter zake geen nadere regelgeving; dit is voldoende geregeld in desbetreffende specifieke wetgeving.

6.4 Toelichting op de gebiedsaanduidingen

De gebiedsaanduiding 'Geluidzone – industrie' is opgenomen uit het moederplan, de regeling behorende bij deze gebiedsaanduiding is wel aangepast zodat er daadwerkelijk bescherming van geluidsgevoelige objecten plaatsvindt. Ter plaatse van de aanduiding 'Geluidzone - industrie' zijn de gronden in aanvulling op de ter plaatse geldende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidbelasting op geluidsgevoelige objecten als bedoeld in de Wet Geluidhinder. Buiten de geluidsgevoelige objecten die worden mogelijk gemaakt middels dit bestemmingsplan mogen er alleen onder bepaalde voorwaarden extra geluidsgevoelige objecten worden toegevoegd binnen het plangebied.

De gebiedsaanduiding 'Overige zone - parkeren fase 2' ligt uitsluitend over het plangebied van fase 1, met het doel dat binnen dit gebied het parkeren ten behoeve van de functies van fase 2 wordt geregeld.

7. UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling betreft twee aspecten. Ten eerste moet het realiteitsgehalte van de plannen worden aangetoond: is er behoefte aan de voorgenomen ontwikkeling. Ten tweede moet de financiële uitvoerbaarheid worden onderbouwd: zijn alle kosten die de gemeente moet maken ten behoeve van het initiatief gedekt.

Kostenverhaal

Artikel 6.12 lid 1 Wro verplicht de gemeente een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop bepaalde bouwactiviteiten zijn voorgenomen, tenzij het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is (artikel 6.12 lid 2a Wro).

In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn de bouwactiviteiten genoemd waarvoor het vaststellen van een exploitatieplan verplicht is. De in voorliggend opgenomen ontwikkelingen behoren tot deze in het Bro genoemde bouwactiviteiten. Op basis van artikel 6.12 lid 2a Wro is het vaststellen van een exploitatieplan echter niet verplicht, omdat de gemeente en grondeigenaar voor het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan een anterieure overeenkomst afsluiten. Hierin zijn afspraken gemaakt over het kostenverhaal. Het kostenverhaal is derhalve 'anderszins verzekerd'. Het opstellen van een exploitatieplan is niet vereist. Alle kosten en risico's van de planontwikkeling, - voorbereiding en -uitvoering zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke grondexploitatie wordt dus niet belast door voorliggend ruimtelijk plan. De financiële uitvoerbaarheid van het plan is hiermee aangetoond.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uov) van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het gewenst dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven.

Het bestemmingsplan doorloopt de in de Wro vastgelegde bestemmingsplanprocedure. Tijdens deze procedure zijn er verschillende momenten waarop burgers en belanghebbenden hun zienswijze op het plan kenbaar kunnen maken. De maatschappelijke uitvoerbaarheid is hiermee gewaarborgd. Omdat er geparticipeerd is in het voortraject (zie paragraaf 7.2.1) wordt er geen voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

7.2.1 Participatie

Op 25 april 2023 organiseerde PGZ, als initiatiefnemer van de realisatie van het Amstel Design District (ADD), informatiebijeenkomsten voor de directe omgeving van het te ontwikkelen perceel. Het te ontwikkelen ADD ligt aan de Willem Fenengastraat en de A10, in 'Werkstad OverAmstel'.

De informatiebijeenkomsten stonden in het teken van het presenteren van het ruimtelijk plan voor fase 2, in aanloop naar de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens de bijeenkomsten was daarbij de gelegenheid om in gesprek te gaan met PGZ over de plannen.

In de middag waren omliggende bedrijven als belangrijke stakeholders uitgenodigd. In de avond de omwonenden van het perceel. In de middag was een afvaardiging van alle aangrenzende bedrijven aanwezig. In de avond waren ongeveer 4 van de 20 genodigde omwonenden aanwezig. Zij zijn ingegaan op de uitnodiging die tweemaal per brief huis aan huis is bezorgd. Ook de gemeenten Ouder-Amstel en Amsterdam waren bij de bijeenkomsten aanwezig. Zij zijn betrokken bij de herinrichting van kade grenzend aan het plangebied. Dit maakt geen onderdeel uit van het initiatief van PGZ maar is aangrenzend en voor de omwonenden ook een belangrijk gespreksonderwerp.

De informatiebijeenkomsten

Door Mecanoo (architect van het plan) is een toelichting gegeven op het ruimtelijk plan en schetsontwerp van het Amstel Design District (fase 2). Vervolgens is plenair het gesprek met de aanwezigen gevoerd. Hierbij is om reactie op het plan gevraagd, was er gelegenheid ideeën van de aanwezigen op te halen, op vragen te reageren en aandachtspunten en zorgen over de ontwikkeling te delen. Ook waren er ter voorbereiding verschillende praatplaten gemaakt. Daarop stond informatie over het plan waarbij de belangrijkste thema's voor de omgeving zijn uitgelicht zoals typen gebruikers, mobiliteitsstromen en wind en bezonning en informatie over de planning.

Tijdens het gesprek zijn door omwonenden hun zorgen geuit over de hoogte en de gevolgen die dit heeft voor wind en bezonning. Ook reukoverlast van de bedrijvigheid aan de van Marwijk Kooystraat die door de nieuwe bebouwing kan ontstaan is besproken. Aangegeven is dat de huidige plannen voldoen aan de gestelde normen. De onderbouwing en toelichting hierop staat omschreven in het nieuwe bestemmingsplan voor Fase 2. Daarnaast was een belangrijk gespreksonderwerp de verandering van de leefomgeving van de omwonenden hun zorgen over de plannen van de herinrichting van de kade.

Extra bijeenkomst

Omdat er op 25 april 2023 weinig omwonenden aanwezig waren (door aanwezigen op 25 april 2023 werd aangegeven dat dit moment in de meivakantie viel waardoor misschien omwonenden met vakantie waren) is een tweede informatiebijeenkomst georganiseerd op 23 mei 2023. Dit om omwonenden nogmaals in de gelegenheid te stellen naar de toelichting op het plan fase 2 te luisteren én daarnaast aan zowel de aanwezigen van 25 april 2023 als overige omwonenden extra uitleg te geven over de genoemde aandachtspunten. Zij zijn per huis aan huis brief uitgenodigd. Helaas zijn

omwonenden niet op deze uitnodiging ingegaan en zijn er op 23 mei 2023 geen omwonenden aanwezig geweest bij de bijeenkomst.

In bijlage 20 van voorliggend bestemmingsplan is een geheel verslag gemaakt van de participatiebijeenkomsten.

7.2.2 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

De volgende instanties zijn om een reactie gevraagd:

1. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
2. Waternet
3. Rijkwaterstaat
4. Veiligheidsregio
5. Provincie Noord-Holland
6. Gasunie
7. Liander

1. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD) heeft zich in haar reactie gericht op de milieuaspecten met betrekking tot onderhavig bestemmingsplan, wat in sommige gevallen heeft geleid tot aanpassingen in de onderzoeken c.q. beschrijvingen ervan. De verschillende aanpassingen in het plan zijn als volgt te motiveren:

Bodem

De OD is akkoord met de onderbouwing van het aspect bodem in het kader van de functiewijziging. Geadviseerd wordt vast te stellen of een bodemonderzoek in het kader van de nieuwbouw nodig is en dat in die procedure af te handelen. Dit heeft betrekking op de vergunningverlening en ziet niet direct op het bestemmingsplan.

Stikstofdepositieonderzoek

Met het voorliggend onderzoek werd volgens de OD onvoldoende aangetoond dat de plannen geen negatieve effecten op beschermde natuur zullen veroorzaken. Het onderdeel stikstofdepositie moet worden aangepast in de berekening en rapportage aan de hand van de opmerkingen in het advies. Tevens moet daarbij gerekend worden met de nieuwste versie van de calculator. Geadviseerd wordt deze aangepaste berekening te vragen. Dit onderzoek is opnieuw uitgevoerd, rekening houdend met de gemaakte opmerkingen.

Quickscan Flora en fauna

Het aspect soorten is volgens de OD onvoldoende onderzocht in de quickscan. Negatieve effecten op soorten kunnen op voorhand niet worden uitgesloten. Geadviseerd werd om een nieuwe en actuele quickscan te vragen. Dit onderzoek is opnieuw uitgevoerd, rekening houdend met de gemaakte opmerkingen.

Externe veiligheid

Het onderzoek en de conclusie zoals opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing was volgens de OD nog niet voldoende. Geadviseerd werd de ruimtelijke onderbouwing en het onderzoek te laten aanvullen aan de hand van de in dit advies gemaakte opmerkingen. Dit onderzoek is aangepast, rekening houdend met de gemaakte opmerkingen.

Geluid

De akoestische rapportage van Buro Bouwfysica en de rapportage inzake Bedrijven en Milieuzonering (Kragten) zijn akkoord bevonden. Aandachtspunt is dat in het Concept Ontwerp van het Bestemmingsplan Amstel Design District Fase 2 d.d. 18 augustus 2023 op pagina 54 (paragraaf 5.1.2.2) wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek van 7 augustus, 21213.02v6, hier moet echter verwezen worden naar de rapportage die in het bijlagenboek als Bijlage 12 is ingevoegd met kenmerk 21213.02v7 van 17 augustus 2023. De gehele paragraaf 5.1.2.2 zal moeten worden nalopen en waar nodig in overeenstemming te worden gebracht met voornoemde rapportage van Buro Bouwfysica. Inmiddels is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd en toegevoegd aan de bijlagen. De resultaten zijn verwerkt in de toelichting.

Luchtkwaliteit

Het onderzoek en de conclusie zoals nu opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing is volgens de OD voldoende.

Bedrijven en milieuzonering

De conclusie van de paragraaf 'Bedrijven en Milieuzonering' is aannemelijk, echter is de OD van mening dat milieucategorie 3.2 niet mengbaar is. Geadviseerd is om beter uit te werken wat verstaan wordt onder 'inpassen' en wat verstaan wordt onder 'mengbaar'. Dit moet in het plan worden opgelost, waarbij maatwerk ambtshalve niet wordt toegepast. Aangezien thans sprake is van een verplicht dove gevels aan alle zijden van de geluidgevoelige functies wordt in voldoende mate tegemoetgekomen aan dit aspect. Voor het aspect geur is in de toelichting aangegeven dat bij aanvragen van bedrijfsmatige aard in fase 1 deze specifiek dienen te worden getoetst op inpasbaarheid.

Milieueffectrapportage

De m.e.r. meldnotitie kan volgens de OD aan de hand van de hiervoor behandelde aspecten aangevuld worden indien nodig. De meldnotitie is dienaangaande aangepast.

2. Waternet

Parkeerkelders

De parkeerkelders hebben mogelijk invloed op de grondwaterstand en grondwaterstroming. In Amsterdam is hiervoor het beleid dat er grondwaterneutraal moet worden gebouwd. Dat betekent onder meer dat de kelders geen barrière mogen vormen voor het grondwater. En geen negatieve invloed mogen hebben op de grondwaterstand en grondwaterstroming. Dit beleid is niet van toepassing op de gemeente Ouder-Amstel. Maar het verdient aanbeveling hier wel rekening mee te houden. Om problemen met grondwateroverlast in het gebied te voorkomen. De kelder zelf moet waterdicht worden opgeleverd. Verder is voor de bouw waarschijnlijk een melding of vergunning nodig van het waterschap voor een grondwateronttrekking. Daarbij is een bemalingsrapport een indieningsvereiste. De bodemopbouw, de grondwaterstanden, de grondwaterstroming ter plaatse moet in beeld worden gebracht. Het waterbezwaar (noodzakelijke duur en het debiet van de onttrekking) en de techniek waarmee het grondwater zal worden onttrokken moet uitvoerig worden

beschreven. En ook de invloed van de onttrekking op de omgeving en de noodzakelijke mitigerende maatregelen. Vaak is een monitoringsplan vereist. Dit advies heeft betrekking op de vergunningprocedure voor de nieuwbouw.

Waterkering

De kelders en funderingen van gebouwen mogen niet gebouwd worden in het profiel van vrije ruimte van de aanwezige waterkering. Wel mogen heipalen door het profiel. Mits wordt voldaan aan de vereisten zoals vastgelegd in de Keur AGV (www.agv.nl/keur). Ook dit advies heeft betrekking op de vergunningprocedure. Voor de volledigheid is op de verbeelding de beschermingszone van de waterkering opgenomen.

Bomen

De in paragraaf 2.15 Overige activiteiten in het beperkingengebied van waterkeringen van het Keurbesluit van AGV is van toepassing. Voor wat betreft de bomen in de buurt van de waterkering komt dat neer op het volgende: Bomen en struiken op het talud en de kruin van de waterkering zijn niet toegestaan. Bomen en struiken tot op een afstand van 9 meter vanuit de kruin mogen niet meer dan 5 meter hoog worden. In dit geval is de kering half verholten, en ligt het theoretisch profiel onder het maaiveld, dus het maaiveld beschouwt Waternet niet als talud. Er mogen hier dus bomen geplaatst worden. Bomen binnen 9 meter van de referentielijn moeten onderhouden worden op een hoogte van maximaal 5 meter. Verder houdt Waternet “de methode van IJburg” als richtlijn aan. Als de boom omwaait moet een denkbeeldig cilinder van 1 m. diep en 4 m. diameter of 2 m. straal kunnen worden meegetrokken zonder de kering te beschadigen. Waar relevant zijn deze bepalingen opgenomen in het bestemmingsplan.

Watercompensatie.

Waternet stelt niet alleen een eis aan watercompensatie vanaf 1000m² extra verharding. Er geldt altijd zorgplicht. En vanaf 1000m² extra verharding is een watervergunning vereist. Watercompensatie door graven van extra oppervlaktewater heeft altijd de voorkeur omdat het graven van extra oppervlaktewater het meest duurzaam is. Het is raadzaam te kijken of elders in het gebied watercompensatie in de vorm van het graven van extra oppervlaktewater mogelijk is. Het plan gaat uit van hergebruik, berging in een alternatieve waterberging en lozing op oppervlaktewater van het hemelwater dat niet kan worden hergebruikt. Het sowieso aanbeveling om te onderzoeken of een deel van het hemelwater ter plaatse in de bodem kan worden ingebracht om de grondwatervoorraad zoveel mogelijk aan te vullen. Zodat ook in droge tijden de bomen en het overige groen over voldoende grondwater kunnen beschikken. En de af te voeren hoeveelheid hemelwater minder zal zijn. Waardoor het watersysteem minder zwaar belast wordt. De waterbergingsvoorziening moet te allen tijde vanaf openbaar gebied toegankelijk zijn voor inspectie en onderhoud. En moet van een onderhoudsplan zijn. Dit is een vereiste voor de watervergunning. Weliswaar is de berekening van de capaciteit van de alternatieve waterberging uitgegaan van een ontwerp-bui van 70mm per dag zoals vastgesteld in de Keur AGV. Echter sinds het vaststellen van de Keur AGV zijn door klimaatverandering de buien in frequentie, duur, omvang en intensiteit verder toegenomen. Uitgangspunt is dat moet zijn voldaan aan de afspraken in het Nationaal Bestuursakkoord water (NBW). Het NBW stelt dat in stedelijk gebied de meest extreme bui die 1 keer per 100 jaar verwacht wordt op basis van de hemelwaterstatistieken voor het gebied zonder schade aan de infrastructuur moet kunnen worden geborgen. En voor de levensduur van de nog te realiseren bebouwing mag worden uitgegaan van een periode van zeker 50-100 jaar. Op 6 oktober 2023 zijn de nieuw bijgewerkte hemelwaterstatistieken van het KNMI/STOWA gepresenteerd. Waternet adviseert om uit te gaan van de meest extreme bui die volgens die statistieken verwacht wordt voor het jaar 2100 met een frequentie van 1 keer op 100 jaar.

Voorgaande is waar relevant verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

3. *Rijkswaterstaat*

Rijkswaterstaat heeft geen bezwaar inzake het aspect geluid. Het akoestisch rapport is goed uitgewerkt conform de eigen belangen.

4. *Veiligheidsregio*

Het rapport inzake externe veiligheid is door de veiligheidsregio bekeken en akkoord bevonden. Daarnaast staat ze achter de maatregelen en adviezen die zijn beschreven in dit rapport op het gebied van relevante bouwkundige zaken en de zelfredzaamheid. De bereikbaarheid voor de hulpdiensten is gezien de planologie eveneens voldoende.

5. *Provincie Noord-Holland*

In de toelichting op het plan worden de belangen van de provincie beschreven en wordt zorgvuldig getoetst aan de instructieregels zoals deze in de verordening zijn weergegeven. Het plan past goed binnen de ambities die de provincie heeft (herstructureren van bedrijventerreinen en het combineren van functies op dergelijke terreinen). De Provincie heeft geen opmerkingen op het plan.

6. *Gasunie*

Geen opmerkingen.

7. *Liander*

Geen reactie.

7.2.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan zal plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure is het bestemmingsplan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen, van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024. Binnen deze termijn is één reactie ontvangen. Deze zienswijze is ontvankelijk. Door de gemeente is een Nota beantwoording zienswijzen opgesteld waarin betreffende zienswijze is samengevat en van een antwoord voorzien. De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het verkeersonderzoek en paragraaf 3.2 van deze toelichting. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan en/of de onderliggende onderzoeken. Voor de samenvatting en beantwoording van de zienswijze wordt verwezen naar de Nota van Zienswijzen, die als bijlage is toegevoegd aan deze toelichting.

Er zijn daarnaast sprake van enkele ambtshalve wijzigingen van het ontwerp-bestemmingsplan. Voor het bepalen van de maximaal toegestane BVO-oppervlakken is in de bestemmingsregeling de definitie aangepast, dit om te voorkomen dat er verschil van inzicht gaat ontstaan in de berekeningswijze. Tenslotte is overal in de toelichting, in de regels en in de onderzoeken de term *short stay* dan wel *short stay woningen* gewijzigd in respectievelijk *extended stay* en *extended stay eenheden*, met de bedoeling dit gelijk te trekken met benaming c.q. definitie die door de gemeente Amsterdam wordt gehanteerd voor dergelijke functies.

