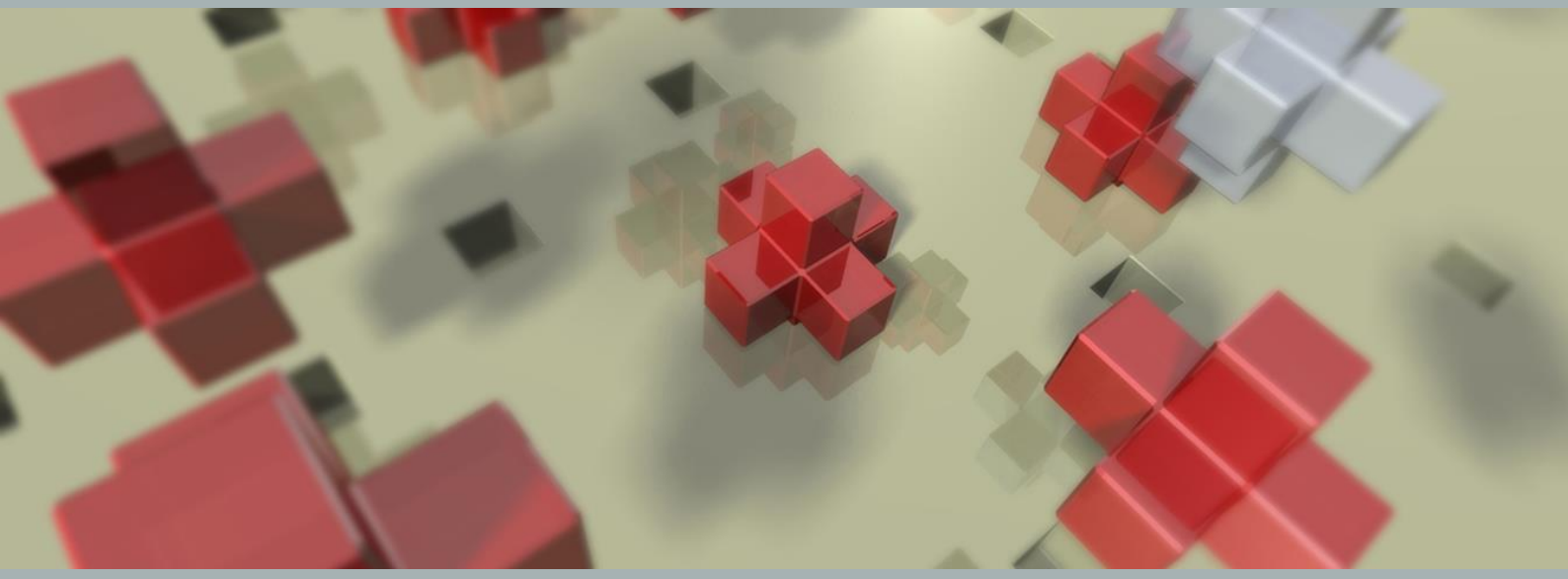
Bestemmingsplan Pieter Braaijweg – Kavel 1

Gemeente Ouder-Amstel



Ruimte om *in* te leven

Bestemmingsplan Pieter Braaijweg – Kavel 1

Gemeente Ouder-Amstel

Rapportnummer:	211x09513_8
IMRO-identificatienummer:	NL.IMRO.0437.BPPBraaijwKavel1-VA01
Datum:	27 februari 2020
Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam
Projectteam BRO:	PZ, JvdA
Concept:	juni, juli, augustus, september, december 2018
Voorontwerp:	--
Ontwerp:	mei 2019
Vaststelling:	27 februari 2020
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, abstract
Beknopte inhoud:	Bestemmingsplan, Pieter Braaijweg, hotel, Amstel Business Park Zuid

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

Ruimte om *in* te leven

Toelichting

Inhoudsopgave

	pagina
1. INLEIDING	**3**
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	6
2. BELEIDSKADER	**7**
2.1 Inleiding	7
2.2 Rijksbeleid	7
2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	7
2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	8
2.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	8
2.3 Provinciaal beleid	11
2.4 Gemeentelijk beleid	12
3. HET PROJECT	**18**
3.1 Huidige situatie	18
3.1.1 Ruimtelijk-functioneel	18
3.1.2 Plangebied	18
3.2 Ontwikkeling multifunctioneel gebouw	19
3.2.1 Bouwplan en programma	19
3.2.2 Activiteiten en gebruik	20
4. OMGEVINGSASPECTEN	**22**
4.1 Bedrijven en milieuzonering	22
4.2 Geluid	23
4.3 Bodem	24
4.4 Externe veiligheid	25
4.5 Luchtkwaliteit	27
4.6 Water	28
4.7 Archeologie	30
4.8 Flora en fauna	31
4.9 Verkeer en parkeren	33
4.10 Vormvrije m.e.r. beoordeling	35
4.11 Luchthavenindelingbesluit	37

5. JURIDISCHE TOELICHTING **38**
5.1 Inleiding 38
5.2 Plansystematiek 38
5.3 Bestemmingen 40

6. UITVOERBAARHEID **42**
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 42
6.2 Economische uitvoerbaarheid 42

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Kavelpaspoort
Bijlage 2: Laddertoets voor duurzame verstedelijking
Bijlage 3: Akoestisch onderzoek
Bijlage 4: Bodemonderzoek
Bijlage 5: Externe veiligheid
Bijlage 6: Luchtkwaliteit
Bijlage 7: Water
Bijlage 8: Flora en fauna
Bijlage 9: Verkeer en parkeren
Bijlage 10: Plan- en objectanalyse LIB Schiphol
Bijlage 11: Aanmeldingsnotitie en vormvrije m.e.r.-beoordeling
Bijlage 12: Aeriusberekening

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De Pieter Braaijweg ligt op bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid op het grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel. De gemeente Amsterdam is er eigenaar van Kavel 1 en voornemens de grond uit te geven middels een tender, waarbij het de bedoeling is om een hotel te ontwikkelen met daarbij tevens ruimte voor creatieve bedrijven, leisure, broedplaatsen en horeca. Voorts is de gemeente Amsterdam van plan de openbare ruimte en de kade langs de Duivendrechtsevaart binnen het plangebied te verbeteren, zodat een goede verbinding tot stand komt met metrostation Overamstel.

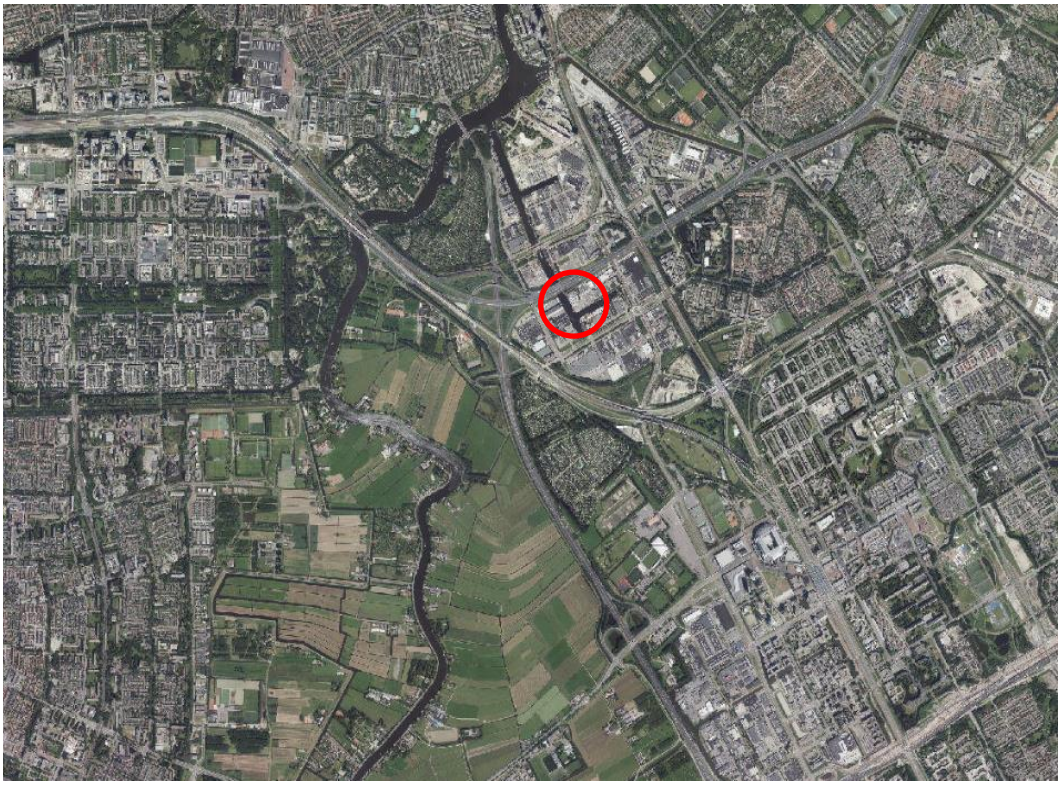
Ter plaatse van de locatie is 'Amstel Business Park Zuid' het vigerende bestemmingsplan. Hierbinnen hebben de betreffende percelen de bestemming 'Bedrijf-1', 'Water' en 'Waterstaat-Waterkering' (dubbelbestemming). De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

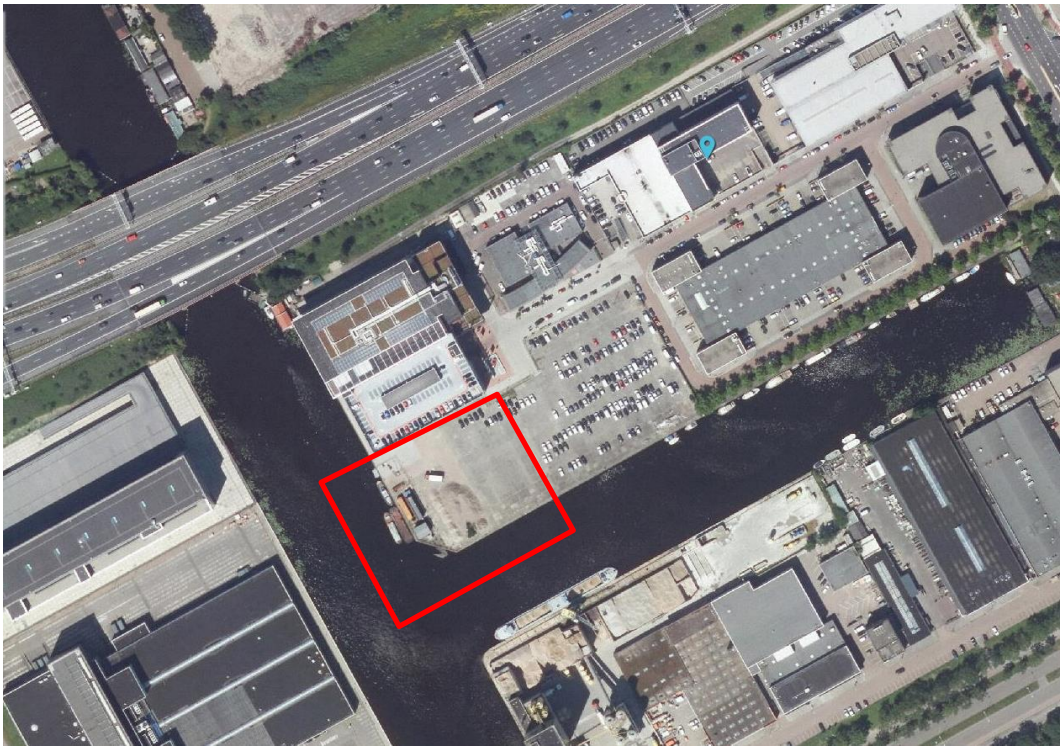
De gemeente Ouder-Amstel is bereid haar planologische medewerking aan het initiatief te verlenen. Daarvoor dient een bestemmingsplan te worden opgesteld, waarin is aangetoond dat het initiatief op de verschillende ruimtelijke, programmatische en milieutechnische onderdelen haalbaar is. Voorliggend rapport betreft het bestemmingsplan om de procedure te doorlopen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt op het bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid, ten zuidoosten van Amsterdam. Het plangebied grenst aan de noordzijde aan een bestaand bedrijfspand (BMW-garage), aan de oostzijde aan de Pieter Braaijweg en aan de zuid- en westzijde aan het water van de Duivendrechtsevaart. De directe omgeving van het plangebied bestaat uit bedrijvigheid die valt in categorieën 1 tot en met 3.2 als vermeld in de lijst Staat van inrichtingen.

Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Ouder-Amstel, sectie A, nummers 1627, 1364, 1377 en 1626 (gedeeltelijk). De plot voor het hotel met voorzieningen beslaat ca. 3.000 m^2. De ligging en begrenzing van het plangebied is indicatief weergegeven op de figuur 1. De exacte begrenzing van het plangebied en de hotellocatie volgt uit de verbeelding.



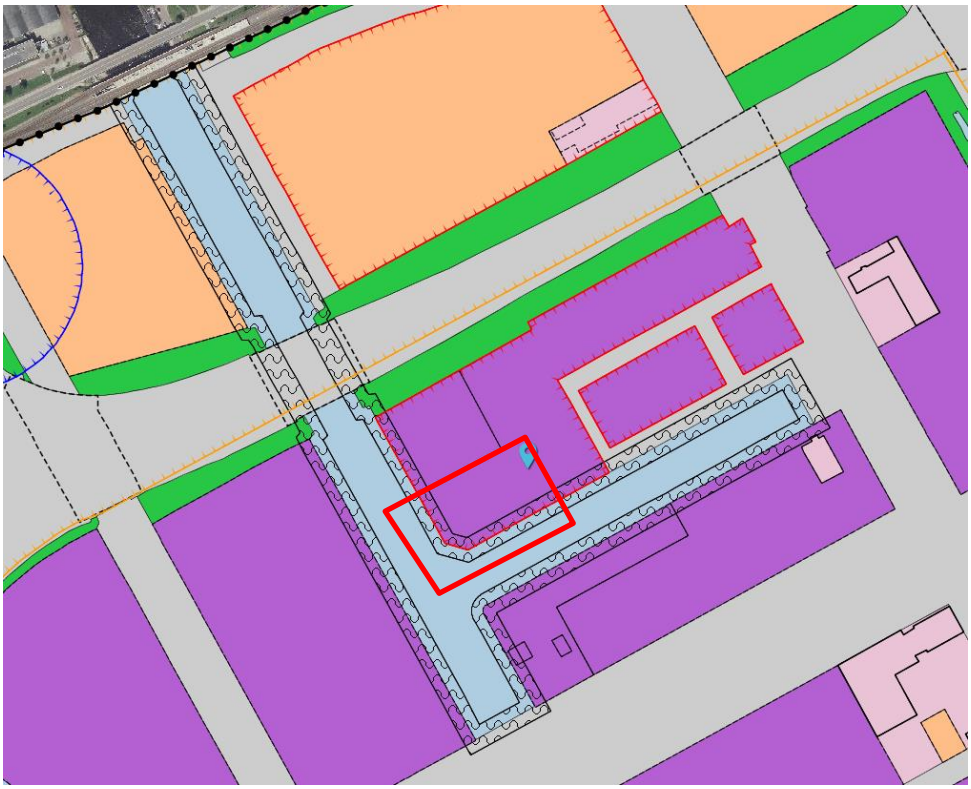


Figuur 1.1. Globale weergave van het plangebied in de (nabije) omgeving. Het plangebied is rood omlijnd.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied is bestemmingsplan ‘Amstel Business Park Zuid’ het geldende juridische kader. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel op 20 juni 2013.

Binnen het bestemmingsplan ‘Amstel Business Park Zuid’ heeft het plangebied de bestemmingen ‘Bedrijf – 1’, ‘Water’ en ‘Waterstaat-Waterkering’ (dubbelbestemming). Binnen het bestemmingsvlak ‘Bedrijf-1’ zijn bedrijven die vallen in categorie 1 tot en met 3.2 van de lijst Staat van Inrichting toegestaan, alsmede creatieve bedrijven, met de daarbij behorende en daaraan ondergeschikte voorzieningen met uitzondering van horeca. Voor het bestemmingsvlak zijn daarnaast diverse maatvoeringseisen opgenomen. Er geldt een maximum bebouwingspercentage van 80% en een maximale bouwhoogte van 12 meter.



Figuur 1.2. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan ‘Amstel Business Park Zuid’. Het plangebied is rood omlijnd.

Conform het geldende bestemmingsplan is het niet mogelijk om het gewenste hotel te realiseren. Het gebouw past niet binnen de maatvoeringseisen die in het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen, daarnaast voorziet het bestemmingsplan niet in de realisatie van horeca. Om de beoogde ontwikkeling te realiseren is het noodzakelijk om een juridisch-planologische procedure te doorlopen. Derhalve is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Ouder-Amstel
De gemeente Ouder-Amstel heeft op 11 oktober 2018 het Paraplubestemmingsplan Parkeren vastgesteld. Tevens is de Nota Parkeernormen Ouder-Amstel opgesteld die op 30 juni 2018 in werking is getreden (zie par. 2.4 van dit bestemmingsplan). Deze beleidsregels vormen via het paraplubestemmingsplan “Parkeren Ouder-Amstel” een aanvulling op alle in Ouder-Amstel geldende bestemmingsplannen.

Uitgangspunt van de nota is sturend parkeerbeleid. Sturend parkeerbeleid, door beperktere parkeerruimte aan te bieden, is gericht op de beperking van het niet-noodzakelijke autogebruik. Gelet op de doelstellingen inzake het gemeentelijk milieubeleid en op een efficiënt ruimtegebruik gaat de gemeente Ouder-Amstel de komende jaren nadrukkelijker hierop inzetten.

Binnen het paraplubestemmingsplan wordt gebruik gemaakt van een dynamische verwijzing naar de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze uitgave toetst ontwikkelingen naar aard en omvang van de nieuwe functie, verstedelijkingsgraad van de betreffende gemeente en locatie binnen de gemeente. Per functie is een tabel uitgewerkt waarin per 100 m^2 bruto vloeroppervlak van de nieuwe functie de te realiseren parkeerplaatsen zijn opgenomen tussen een minimum en maximum aantal parkeerplaatsen. Over het algemeen wordt voor nieuwe ontwikkelingen het gemiddelde van dit minimum en maximum gekozen. Hiervan kan worden afgeweken, maar dan wel binnen de gestelde marge van het minimum en maximum. Voor de uitzonderingsgevallen zijn er afwijkingsmogelijkheden.

Een nadere uitwerking en motivering ten aanzien van parkeren is opgenomen in par. 4.9.

1.4 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. Na deze inleiding volgt een beschrijving van het plan in hoofdstuk 2. De beleidstoets is in hoofdstuk 3 van dit bestemmingsplan opgenomen. In hoofdstuk 4 worden alle relevante milieuonderwerpen behandeld en verantwoord. De juridische toelichting is in hoofdstuk 5 opgenomen en in hoofdstuk 6 is de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid beschreven. Rapportages van uitgevoerde sectorale onderzoeken zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan bijgevoegd.

2. BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het voor het project relevante beleidskader beschreven.

Vooropgesteld wordt dat het rijks- en provinciaal beleid geen directe relevantie heeft voor dit plan. Het voornemen is niet in strijd met de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu van het Rijk en met de provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040.

Het plan is tevens niet in strijd met de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het gehele plangebied bevindt zich, conform artikel 9 van de PRV, binnen bestaand bebouwd gebied. Dit betekent dat er vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd voor de ontwikkeling van stedelijke functies. De ontwikkeling van het hotel sluit aan bij de aanwijzing van bestaand bebouwd gebied.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vastgesteld op 13 maart 2012, staan de plannen van de rijksoverheid ten aanzien van aspecten op het gebied van ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudigere regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, bijvoorbeeld het reserveren van ruimte voor militaire activiteiten en het stellen van opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports, greenports en valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, bijvoorbeeld het stimuleren van biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of het beschermen van werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bij dit laatste gaat het bijvoorbeeld om de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners is op rijksniveau relevant.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Doorwerking plangebied
Met het initiatief voor Kavel 1 worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarbij nationale belangen gemoeid zijn. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft dan ook geen invloed op dit plan.

2.2.2 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 uit de SVIR 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.

Doorwerking plangebied
De voorgenomen ontwikkeling speelt zich af op lokaal niveau en heeft geen relatie met het ruimtelijk ordeningsbeleid op nationaal niveau. Geconstateerd kan worden dat het initiatief niet conflicteert met het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid. Het Barro heeft dan ook geen doorwerking naar dit bestemmingsplan.

2.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ‘Ladder voor Duurzame Verstedelijking’ (art 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)) is een wettelijk verplicht programmatisch motiveringsinstrument, waaraan iedere ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ (art. 1.1.1. Bro) moet worden getoetst. De beoogde hotelontwikkeling moet worden opgevat als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Sinds 1 juli 2017 is een nieuwe versie van de ladder van kracht. Het tweede lid van art. 3.1.6. is sindsdien als volgt: de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet worden gemotiveerd waarom niet daarbinnen in die behoefte kan worden voorzien. Omdat de onderhavige locatie binnen het bestaand stedelijk gebied ligt, hoeft de locatiekeuze niet nader te worden gemotiveerd.

De planlocatie betreft de transformatie van bestaand stedelijk gebied en zodoende is de laddertoets vooral gericht op de behoefte aan het beoogde programma en de eventuele effecten hiervan op de leegstand en in het verlengde hiervan het woon-, leef- en ondernemersklimaat.

Onderzoek

De behoefte aan en de aanvaardbaarheid van de ontwikkeling zijn onderzocht en zowel op kwalitatieve als op kwantitatieve gronden beoordeeld met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 2. Hieronder volgen de conclusies:
Geconcludeerd wordt dat er sprake is van behoefte aan het beoogde hotel. Hiervoor zijn de volgende argumenten aan te dragen:

- Er is al jaren sprake van een toenemende behoefte aan hotelkamers in de MRA, als gevolg van de (internationale) aantrekkingskracht van Amsterdam en Schiphol. Een belangrijke indicator is opvallend gestegen gemiddelde bezettingsgraad en omzet per hotelkamer in de MRA de afgelopen jaren.
- Vanwege de positieve groeiprognoses èn de bouwstop voor nieuwe hotelontwikkelingen van de gemeente Amsterdam zal de vraag naar hotelkamers in de rest van de MRA naar alle waarschijnlijkheid nog verder toenemen.
- De bestaande planinitiatieven in de MRA kunnen niet voorzien in de toenemende vraag naar hotelkamers, zowel in de MRA als geheel als in de deelregio Amstelland en Meerlanden, waartoe de gemeente Ouder-Amstel behoort. In deze deelregio is er tot 2025 een tekort van minimaal 411 hotelkamers becijferd[1].

De behoefte aan de overige geprogrammeerde functies wordt als volgt beoordeeld:

- De horeca heeft een essentiële functie als ontmoetingsplek waar uitwisselingen tussen werknemers en bezoekers (B2B) van de diverse grote en kleinere bedrijven (veelal zonder eigen horeca) plaatsvinden.
- Goede horeca is eveneens van groot belang voor een sterke publieks- en verblijfsfunctie, zoals door de gemeente wordt beoogd voor het deelgebied Eilanden aan de Vaart binnen het ABP-Zuid.
- Naast vraag vanuit de bedrijven genereert sterke horeca ook altijd haar eigen vraag vanuit lokale inwoners, werknemers, hotelgasten en andere bezoekers. Dit geldt zeker voor een onderscheidende en goed bereikbare (ook per auto) locatie als de onderhavige, die op korte afstand van de grote zakelijke en toeristische ‘magneet’ Amsterdam ligt. Het plan draagt hiermee direct bij aan de ambities om een levendiger, ruimer en gedifferentieerder functieaanbod in het gebied te realiseren.
- Ook naar bedrijven in de creatieve sector en broedplaatsen bestaat voldoende behoefte. Deze sterk groeiende bedrijfstypen hebben behoefte aan flexibel invulbare bedrijfsgebouwen, flexibele werkplekken en gunstige ruimtelijke vestigingscondities. Bovendien ligt de locatie in een regio met een sterke economische groei en bevolkingsgroei en bestaan er plannen voor een nieuwe afslag van de A2.
- Leisure is in veel opzichten een zeer brede sector, met vele doelgroepen en bezoekmotieven. De behoefte en effecten van nieuwe ontwikkelingen zijn dan ook sterk afhankelijk van het te realiseren leisuretype, de productformule(s) en de doelgroepen. In algemene zin biedt de planlocatie vooral ontwikkelingskansen voor leisurefuncties als horeca, cultuur en evenementen. Daarbij is in veel gevallen synergie mogelijk met de overige functies ter plekke.

[1] Meest actueel beschikbare cijfers over 2016

- Omdat de planlocatie in wezen deel uitmaakt van het stedelijk weefsel van de agglomeratie Amsterdam kan een leisurefunctie ter plekke inspelen op het omvangrijke draagvlak en de verwachte groei van de regionale bevolking, toerisme en zakelijke bedrijvigheid in de omgeving en de regio.

Aanvaardbare effecten
Met het onderhavige planinitiatief wordt extra hotel-, horeca- en bedrijfsruimte gerealiseerd. Er bestaat hiervoor een ruime behoefte, omdat de markt voor hotelaccommodatie, horeca en bedrijfsruimten zich in de onderhavige regio opvallend sterk ontwikkelt. De ontwikkeling sluit goed aan op de beleidsmatige intenties om in het plangebied en haar omgeving een multifunctionele werkstad te creëren, die hechter dan nu is geïntegreerd in het stedelijk weefsel.

Geconcludeerd wordt dat de effecten van het planinitiatief aanvaardbaar zijn voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat in de regio. Er wordt niet of nauwelijks extra leegstand verwacht door het onderhavige plan. De behoefte aan extra hotelaanbod zal in de regio naar alle waarschijnlijkheid nog aanzienlijk toenemen, ook vanwege de ontwikkelstop voor nieuwe hotelinitiatieven van de gemeente Amsterdam en de beleidsmatige wens om Airbnb te beperken. Op basis hiervan ligt het niet in de lijn der verwachting dat er gevestigd hotelaanbod zal verdwijnen als gevolg van dit initiatief. Ter illustratie: de gemiddelde bezettingsgraad van een hotelkamer in de MRA groeide de afgelopen jaren aanzienlijk en bedroeg 75% in 2015. Doorgaans is een bezettingsgraad van 65-70% de indicatieve norm voor rendabel economisch functioneren. Ook is van belang is dat er in de gemeente Ouder-Amstel slechts één hotel is gevestigd, namelijk Bastion hotel Amsterdam Amstel; een hotel in het middensegment (3-sterren) met 192 kamers. Andere hotels aan de Spaklerweg zijn nog in aanbouw.

De veranderende behoefte aan huisvesting voor bedrijven (en kantoren) heeft als gevolg dat een kwalitatieve benadering moet prevaleren boven het ‘traditionele’, sectorale bedrijvenbeleid. Omdat bedrijven in met name de creatieve sector graag opereren vanuit levendige, multifunctionele locaties waar ze soortgelijke, maar juist ook andere soorten gebruikers tegenkomen en de traditionele bedrijfsmatige activiteiten veranderen, past dit soort initiatieven doorgaans goed in het stedelijk gebied. Dit soort bedrijven trekt soortgelijke bedrijven aan en zorgt voor een veel gevarieerder, ‘stedelijker’ en levendiger gebied dan het huidige Amstel Business Park.

Er wordt in het gebied Amstel Business Park Zuid beleidsmatig veel waarde gehecht aan een stedelijke, levendige omgeving met o.a. horeca en winkels en een goede fiets- en ov-bereikbaarheid. Door horeca toe te voegen, eventueel in de vorm van leisure- of hospitalityconcepten, wordt het imago van het bedrijventerrein verbeterd en wordt de omgeving aantrekkelijk om te verblijven. Hotels en andere horeca worden in dit soort herontwikkelingsgebieden vaak doelgericht ingezet voor ‘placemaking’. Tegelijkertijd concurreert horeca hier slechts beperkt met reguliere horeca in centrumgebieden in de omgeving. Derhalve zal ook de beoogde horeca-ontwikkeling naar alle waarschijnlijkheid geen onaanvaardbare effecten genereren.

Conclusie
Het planinitiatief sluit kortom goed aan op het gedachtegoed van de Ladder, te weten duurzaam ruimtegebruik. Het planinitiatief betreft transformatie van voormalige bebouwing. Tevens wordt de ontwikkeling ruimtelijk-stedenbouwkundig goed ingepast in het deelgebied Eilanden aan de Vaart, conform de “Ruimtelijk-Economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017” van de gemeente Ouder-Amstel (zie par. 2.4).

2.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040
Op 21 juni 2010 hebben de Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie 2040 vastgesteld. Er wordt hierin het behoud en de versterking van de internationale concurrentiepositie geambieerd. Hiervoor worden duurzame energie en klimaatbestendige ontwikkelingen noodzakelijk geacht en wordt er ingezet op bundeling van functies, optimalisatie van bereikbaarheid en ontwikkeling van de verstedelijkingsas Haarlemmermeer-Amsterdam-Almere. Amstel Business Park Zuid wordt in dit beleid aangeduid als “bestaand bedrijventerrein” ten behoeve van concentratie van bedrijvigheid waarbij herstructurering en verdichting kan plaatsvinden, zeker gezien de ligging nabij een openbaar vervoer-knooppunt.

De provincie kiest voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, hiermee houdt de Provincie Noord-Holland het landelijk gebied open en dichtbij. Dit draagt bij aan de ambitie de Metropoolregio te laten groeien tot een internationaal concurrerende duurzame stedelijke regio. Ten aanzien van bedrijventerrein is het streven in aantal nauwelijks uit te breiden maar door herstructurering, duurzame inrichting, intensivering en transformatie beter gebruik te maken van de bestaande voorraad.

De Provincie Noord-Holland zorgt voor een regionale ruimtelijke hoofdstructuur waarin functies slim gecombineerd worden en goed bereikbaar zijn, nu en in de toekomst. Duurzaam ruimtegebruik vormt een rode draad door het provinciaal ruimtelijk beleid. Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. Deze juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties.

De Provincie Noord-Holland wil steden optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw. De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het bestaand bebouwd gebied, met name waar het gaat om bedrijventerreinen, ondergronds bouwen, hoogbouw, stationsomgevingen en knooppunten. Van nieuwe ontwikkelingen moet nut en noodzaak worden aangetoond. Vervolgens dient te worden aangetoond dat de betreffende ontwikkeling niet (geheel) door middel van verdichting, transformatie en herstructurering kan worden gerealiseerd.

Doorwerking plangebied
Het plan voorziet in de bouw van een hotel met daarin tevens ruimte voor creatieve bedrijven, leisure, broedplaatsen en horeca.

Er is aangetoond dat er behoefte is aan een programma in deze vorm (paragraaf 2.2.3). De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied op een bestaand bedrijventerrein. Met het toevoegen van het beoogde programma wordt het imago van het bedrijventerrein verbeterd en het gebied aantrekkelijker. Daarmee ligt het plan in lijn met de provinciale structuurvisie.

Provinciale ruimtelijke verordening
De verordening betreft een juridisch-bindende uitwerking van de structuurvisie en bevat derhalve concrete regels die doorwerken naar lagere overheden. Met het bepaalde in de verordening dient dus rekening gehouden te worden in een bestemmingsplan.

Doorwerking plangebied
Het gehele plangebied bevindt zich, conform artikel 9 van de PRV, binnen bestaand bebouwd gebied. Dit betekent dat er vanuit de provincie in zijn algemeenheid geen beperkingen worden opgelegd voor de ontwikkeling van stedelijke functies. De beoogde ontwikkeling sluit aan bij de aanwijzing van bestaand bebouwd gebied. Het planvoornemen ligt in lijn met de provinciale ruimtelijke verordening.

2.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Ouder-Amstel 2007
In deze beleidsambitie is opgenomen dat er gestreefd wordt naar het behoud van een sterke werkgelegenheidsfunctie van het Amstel Business Park Zuid. De ambitie leeft om van dit Business Park een toekomstvast bedrijventerrein te maken, wat inhoudt dat het bedrijventerrein als doel heeft een aantrekkelijke werkomgeving te vormen voor de werknemer. Het Business Park dient een bedrijventerrein te worden dat ook op langere termijn een groot aantal MKB-bedrijven huisvest. Ook is het plan om de economische structuur de komende jaren te verbreden met onder meer de toelating van horecabedrijven, sportaccommodaties en andere ontspanningsmogelijkheden.

Doorwerking plangebied
Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een gemengd programma met een hotel, creatieve bedrijven, leisure, broedplaatsen en horeca. Hiermee wordt een aantrekkelijke werk- en verblijfsomgeving gerealiseerd en de economische structuur verbreed. Het plan ligt daarmee in lijn met de structuurvisie.

Visie 2020 (2009)
Ouder-Amstel is een zelfbewuste en krachtige gemeente en wil dat blijven in de toekomst. Dat kan niet als alles op zijn beloop wordt gelaten. Daarom is met het oog op 2020 een toekomstvisie gemaakt met een ambitieus maar realistisch perspectief. 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 luidt: “Ouder-Amstel ontwikkelt zich op haar sterke punten en kwaliteiten tot een aantrekkelijke woon- en werkgemeente bestaande uit een buurtschap en drie zelfstandige vitale kernen met bij haar schaal passende voorzieningen en recreatieve en culturele functies voor inwoners en regionale medebewoners.”

In 2020 biedt het Amstel Business Park Zuid een ruimer aanbod aan verschillende functies, waardoor bijvoorbeeld de sociale veiligheid is verbeterd. Daarnaast is een ontwikkeling op gang gekozen om dit belangrijke bedrijventerrein kwalitatief, duurzaam en energieneutraal te versterken.

Doorwerking plangebied
Het planvoornemen is in lijn met de Visie 2020 voor het Amstel Business Park Zuid. Het plan voorziet in een ander, ruimer en gedifferentieerder functieaanbod met onder meer een hotel en horeca. Dit leidt tot een kwalitatieve verbetering met meer levendigheid aan de Pieter Braaijweg.

Beleidsambitie Economie Ouder-Amstel 2013
In deze beleidsambitie is opgenomen dat er gestreefd wordt naar het behoud van een sterke werkgelegenheidsfunctie van het Amstel Business Park Zuid. De ambitie leeft om van dit Business Park een toekomstvast bedrijventerrein te maken, wat inhoudt dat het bedrijventerrein als doel heeft een aantrekkelijke werkomgeving te vormen voor de werknemer. Het Business Park dient een bedrijventerrein te worden dat ook op langere termijn een groot aantal MKB-bedrijven huisvest. Ook is het plan om de economische structuur de komende jaren te verbreden met onder meer de toelating van horecabedrijven, sportaccommodaties en andere ontspanningsmogelijkheden.

Doorwerking plangebied
Het planvoornemen is in lijn met het gemeentelijk economisch beleid voor het Amstel Business Park Zuid. Met de komst van een hotel en onder meer horecavoorzieningen en leisure ontstaat een ander, ruimer en gedifferentieerder functieaanbod in het gebied. Dit leidt tot verbreding van de economische structuur en tot een aantrekkelijkere werk- en verblijfsomgeving.

Werkstad Overamstel: 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 creatieve industrie. Ook in Amstel Business Park Zuid (ABP-Zuid) spelen de nodige ontwikkelingen. De Ruimtelijk-Economische Visie analyseert de positie van ABP-Zuid, beschrijft toekomstscenario’s en schetst mogelijke richtingen waarlangs ABP-Zuid 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 25 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.

De Ruimtelijke Economische Visie geeft nog onvoldoende kader voor initiatiefnemers voor ontwikkeling, daarom stelt de gemeente Ouder-Amstel momenteel de notitie 'Richtlijnen voor Ontwikkeling' op. De richtlijnen bieden een kader voor o.a. programma, bouwhoogte, parkeren, duurzaamheid en dichtheid.

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 bedrijven, werknemers, klanten en passanten;
- Ontwikkelmogelijkheden vergroten: verdichten, verkleuren;
- Netwerk: verbeteren en verbinden op stedelijke schaal;
- Ruimtelijk en functioneel versterken ov-knooppunten.

Eilanden aan de vaart

In ABP-Zuid zijn vijf deelgebieden te onderscheiden. De planlocatie valt onder het deel “eilanden aan de vaart”. De kavels tussen Spaklerweg en Duivendrechtsevaart zijn van oorsprong bestemd voor industrie en watergebonden bedrijvigheid. Dit deelgebied combineert twee belangrijke kwaliteiten: de ligging aan de A10 zorgt voor zichtbaarheid en bereikbaarheid, de ligging aan het water voor identiteit. Als de kade hier openbaar wordt en verbonden wordt met het noordelijk deel, dan kan hier een prachtige verblijfslocatie ontstaan. Missende schakel is een brug over het zijkanaal in ABP-Noord, daar wordt door de gemeente Amsterdam aan gewerkt. Die kan relatief eenvoudig worden gemaakt, de ruimte onder het viaduct en naast de BMW-garage is al aanwezig. Daarnaast kan in overleg met Waternet gedacht worden aan een aanlegsteiger. Ondernemers kunnen bijdragen aan de ontwikkeling door duurzaam te bouwen bij transformatie, ruimte voor groen in te ruimen en collectieve voorzieningen mogelijk te maken op de kavel. Amsterdam beperkt de aanwas van hotels, maar geeft aan dat het mogelijkheden ziet in ABP-Zuid.

Conclusie

De voorziene hotelontwikkeling en verbetering van de omgeving en openbare ruimte draagt bij aan de stapsgewijze transformatie en vernieuwing van het gebied tot Werkstad Overamstel. Het plan is gebaseerd op de visie die de Ruimtelijk-economische Visie Amstel Business Park voor de planlocatie heeft. Het plan voorziet in een hotel met onder meer broedplaatsen en horeca. Het gebied aan de zuid- en

westzijde van het gebouwencomplex moet een verblijfsgebied worden met groene uitstraling, aanlegsteigers en een goede verbinding naar het noordelijk deel van het Amstel Business Park. Het initiatief ligt daarmee in lijn met de visie van dit beleidsstuk.

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.

Speerpunt van het gemeentelijk beleid binnen deze energieambitie is allereerst de verduurzaming (energiebesparing en duurzame energieopwekking) van de bestaande gebouwde omgeving. Hierbinnen worden de volgende sectoren/doelgroepen onderscheiden:

- particuliere woningeigenaren;
- VvE’s;
- (sociale) huurders;
- bedrijven;
- scholen;
- sportverenigingen.

Daarnaast wordt bij nieuwbouw maximaal ingezet op duurzaamheid. Wat betreft het thema Energie gaat het dan om de volgende uitgangspunten:

- een energie neutrale leefomgeving/woonwijk;
- een duurzame energievoorziening zonder gasaansluiting (restwarmte/all-electric);
- benutting van duurzame bronnen en opwek (warmte- en koudenet, zonne-energie);
- alleen no regret maatregelen.

En tenslotte wordt vanuit het thema energie ingezet op duurzame mobiliteit. Focus in deze nota ligt hierbij op elektrisch vervoer en laadpunten. Voor andere mobiliteitsonderwerpen wordt verwezen naar onder andere het Fietsstimuleringsplan.

Conclusie
Het planvoornemen is in lijn met het duurzaamheidsbeleid aangezien duurzaamheid een belangrijk onderdeel vormt van de tender voor deze ontwikkeling, waarbij gescoord wordt middels het duurzaamheidskeurmerk BREEAM-NL of vergelijkbaar. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in nieuwe fiets- en voetverbindingen, waarmee duurzame mobiliteit gefacilieerd wordt.

Nota Parkeernormen Ouder-Amstel
Het college van burgemeester en wethouders heeft nieuw parkeerbeleid opgesteld in de 'Nota Parkeernormen', die op 30 juni 2018 in werking is getreden. Deze beleidsregels vormen via het paraplubestemmingsplan "Parkeren Ouder-Amstel" een aanvulling op alle in Ouder-Amstel geldende bestemmingsplannen.

Uitgangspunt van de nota is sturend parkeerbeleid. Sturend parkeerbeleid, door beperktere parkeerruimte aan te bieden, is gericht op de beperking van het niet-noodzakelijke autogebruik. Gelet op de doelstellingen inzake het gemeentelijk milieubeleid en op een efficiënt ruimtegebruik gaat de gemeente Ouder-Amstel hier de komende jaren nadrukkelijker op inzetten. Dit zal ten gunste komen van de leefbaarheid en het gemeentelijk milieubeleid. Dit sturend parkeerbeleid houdt ook verband met nieuwe landelijke en regionale ontwikkelingen. Door meer in te zetten op het beschikbaar stellen van mobiliteitsdiensten en minder op autobezit ("mobillity as a service") wil de gemeente bijdragen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en de gemeente Ouder-Amstel.

Bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid
Voor het bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid is een nieuwe ruimtelijk-economische visie voor het Amstel Businesspark vastgesteld. Om het ABPZ een intensiever, toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden is een aantal aanpassingen nodig.

De ruimtelijk-economische visie geeft handvatten voor die aanpassingen en ruimere ontwikkelmogelijkheden om van een monofunctioneel bedrijventerrein te komen tot een gemengd gebied. De aanwezigheid van bedrijven is essentieel voor een duurzame en economisch vitale stad. Werken is en blijft daarom de kernfunctie van Amstel Businesspark Zuid. De werkstad staat voor functies die onderdeel zijn van de stedelijke economie: toelevering aan de stad, creatieve industrie, dienstverlening. De ontwikkeling van het Amstel Businesspark Zuid naar een werkstad vraagt om intensivering van het ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, hogere ruimtelijke kwaliteit en meer menging met andere functies (horeca, hotel, recreatie en ten noorden van de A10 ook wonen). Voor de parkeernormen wordt momenteel nog uitgegaan van de CROW-nomen 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.

Gelet op de transformatie die in dit gebied gaat plaatsvinden, zullen ook de parkeernormen in de toekomst aangescherpt kunnen worden.

Voor het plangebied relevante parkeernormen zijn:

- Hotel: 3*** minimaal/maximaal 4,2 tot 5,2 parkeerplaatsen per 10 kamers;
- Broedplaatsen, creatieve bedrijven: 1,3 tot 1,8 binnen een bedrijfsverzamelgebouw. Er zijn voorts verschillende andere parkeernormen, onder meer afhankelijk of er wel of geen kantoorfunctie is en of een bedrijf bezoekers/arbeidsintensief dan wel bezoekers/arbeidsextensief is;
- Horecavoorzieningen: restaurant: 12,0 tot 14,0 per 100 m^2 bvo.

Conclusie

Voor het onderhavige project zijn in dit bestemmingsplan maatwerk parkeernormen opgenomen (zie par. 4.9). De parkeernormen voor motorvoertuigen wijken daarmee af van de Nota Parkeernormen Ouder-Amstel. Door de ontwikkelende partij dient bij de vergunningsaanvraag en mobiliteitsplan te worden opgesteld waaruit onder andere blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door de gemeente kan hiermee beoordeeld worden of er voldoende grond is om af te wijken van de Nota Parkeernormen Ouder-Amstel. In de Nota Parkeernormen wordt 1-op-1 verwezen naar de CROW-parkeerkencijfers voor B-locaties. Deze parkeerkencijfers zijn van toepassing op *vraaggestuurd* parkeerbeleid: de parkeervraag volledig faciliteren. De ambitie voor delen van Ouder-Amstel, waaronder ABPZ, is echter om toe te gaan naar *regulerend* parkeerbeleid, met als doel niet noodzakelijk gemotoriseerd verkeer terug te dringen. In de Nota Parkeernormen wordt daarom reeds gesteld dat gelet op de transformatie die in dit gebied gaat plaatsvinden, ook de parkeernormen in de toekomst aangescherpt kunnen worden.

Een nieuw bestemmingsplan is daarvoor een goed moment. Daarom zijn in dit bestemmingsplan de parkeernormen reeds aangescherpt. De opgenomen parkeernormen per functie zijn gebaseerd op een verkeerskundig maatwerkadvies, waarbij rekening is gehouden met ligging ten opzichte van openbaar vervoerknoopppunten, bereikbaarheid per fiets, nabijheid van autowegen, capaciteit van het bestaande netwerken, huidige parkeerdruk in de omgeving, ligging ten opzichte van Amsterdam etc.

Dit is in lijn met de Ruimtelijk-economische Visie ABPZ van de gemeenteraad (2017). Daarin wordt reeds expliciet benoemd dat verdichting van het gebied vraagt om ‘andere vormen van intensief ruimtegebruik, zoals compactere parkeeroplossingen’ en dat ingezet moet worden op een groter aandeel van de modaliteiten openbaar vervoer en fiets in de verkeersbewegingen, en werknemers gestimuleerd moeten worden in gebruik van duurzaam vervoer. Aan de Visie worden nadere handvatten gegeven middels de ‘Richtlijnen voor ontwikkeling’ (zie ook pagina 13). Daarin zijn onder meer programmatische richtlijnen opgenomen voor de transformatie naar een Werkstad Overamstel waar openbaar vervoer en de fiets centraal staan. Daarvoor is het wenselijk de automobiliteit te verminderen en in te zetten op openbaar vervoer, fiets en het gebruik van deelauto’s. Bedrijven maken een mobiliteitsplan om duurzame vormen van vervoer te stimuleren. De maximumparkeernormen in deze richtlijnen (‘minder parkeerplaatsen mag altijd’) komen overeen met de parkeernormen in dit bestemmingsplan. De richtlijnen stellen voorts dat parkeren ondergronds of inpandig wordt ingepast, waarbij de plint aan de straat geen parkeerfunctie heeft. Ook dit is in dit bestemmingsplan vertaald. Verschuiving van de parkeerbehoefte van onderhavig project naar omliggende straten met nadelige gevolgen voor de omgeving en leefbaarheid is dan ook niet aan de orde.

3. HET PROJECT

3.1 Huidige situatie

3.1.1 Ruimtelijk-functioneel

Het plangebied ligt aan de Pieter Braaijweg te Amsterdam op het Amstel Business Park Zuid. Dit is een gebied met meerdere gezichten. Aan de Pieter Braaijweg zit een aantal grotere (auto)bedrijven, welke zich op deze locatie goed kunnen presenteren richting A10 Oost. Te noemen zijn de garages voor Citroën, Lexus, BMW en Mini. Deze autobedrijven zijn gehuisvest in grote bedrijfspanden en bepalen daarmee in belangrijke mate het beeld en de uitstraling van de directe omgeving. Ook is er een bedrijfsverzamelgebouw aan de Pieter Braaijweg gelegen, met een mix aan kleinschalige bedrijvigheid. Aan de zuidzijde van de planlocatie valt de bedrijfslocatie van Mebin op; een water-gerelateerd betonbedrijf met op het perceel grote silo's van Beamix en enkele kranen voor de aanvoer en verwerking van grondstoffen. Aan de overzijde van de Duivendrechtsevaart liggen de gebouwen van de Volkskrant en het gebouw van G-Star.

Door de huidige positionering en aantakking van de Pieter Braaijweg op de omgeving is het een locatie die enerzijds lastig vindbaar is, anderzijds enkele interessante kwaliteiten heeft. De west- en zuidzijde van de locatie is aan het water gelegen. Daarnaast is sprake van een zichtlocatie aan de A10 Oost. De grote bedrijfskavels in de directe omgeving maken echter dat de dynamiek zich vooral op de kavels zelf afspeelt en niet aan de straat.

3.1.2 Plangebied

Het grootste deel van het plangebied bestaat uit een parkeerplaats, behorende bij de omringende bedrijven. De kade van de Duivendrechtsevaart valt eveneens binnen het plangebied.

Figuur 3.1. Impressie huidige situatie plangebied

3.2 Ontwikkeling multifunctioneel gebouw

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 van de werkstad.

De gecombineerde ontwikkeling van hotel, bedrijfsruimte, broedplaats en horeca versterken elkaar en activeren de kade. De diversiteit van het gebied wordt weerspiegeld op deze kavel. Met de komst van een hotel en werkruimtes komen er meer bezoekers naar het gebied. Horeca aan het water is erop gericht een prettig verblijfsplek aan de buurt toe te voegen, een plek waar de diverse gebruikers van het gebied elkaar kunnen ontmoeten, van de autodealer tot de hotelgast, van de kunstenaar in de broedplaats tot de wandelaar langs het water.

De Duivendrechtse vaart is één van de belangrijkste kwaliteitsdragers van het gebied. De oever wordt bij iedere nieuwe ontwikkeling meer openbaar en verbonden tot een doorgaande route. Belangrijk voor deze ontwikkeling is de verbinding langs de kade met de metrohalte Overamstel aan de andere kant van de A10 en de verbreding langs de kade bij BMW met bijvoorbeeld een steiger.
De toren vormt een herkenningspunt en doet mee in het torenlandschap, dat de komende jaren verder zal toenemen met ontwikkelingen rond metrohalte Overamstel en aan de Spaklerweg. In de lagere gebouwdelen maakt de hogere verdiepingshoogte multifunctioneel gebruik en functieverandering mogelijk.

3.2.1 Bouwplan en programma

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een kavelpaspoort opgesteld met functionele en ruimtelijke randvoorwaarden (zie bijlage 1). De bijbehorende bouwenvelop is bestemd voor een hotel (max. 12.000 m² bvo), creatieve bedrijvigheid en leisure. Ook broedplaatsen (verzamelplaatsen van creatieve bedrijven en andere al dan niet bedrijfsmatige creatieve functies, hoofdzakelijk gericht op beginnende en startende bedrijven en functies) zijn toegestaan en behoren tot de functie creatieve bedrijvigheid.

De bouwhoogte is maximaal 57 meter voor het hoogteaccent op de kavel en 15 meter voor het lagere bouwdeel. Het hoogteaccent komt aan de westzijde van de kavel aan het water van de Duivendrechtsevaart. Door de positie en hoogte van het bouwvolume is de zichtbaarheid vanaf de A10 optimaal, ondanks het tussenliggende gebouw van BMW.

Het volledige programma dat in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt bedraagt maximaal 20.000 m² bvo. Daarbinnen is het volgende programma uitwisselbaar:
- Hotel, maximaal 12.000 m² bvo. Het aantal hotelkamers bedraagt ca. 240;
- Creatieve bedrijven (waaronder broedplaatsen) en/of leisure, maximaal 16.000 m² bvo;
- Horeca in de cat. II, III en IV, maximaal 500 m² bvo.

Daarnaast voorziet het plan in maximaal 177 parkeerplaatsen. Dit is gebaseerd op de volgende (indicatieve) verdeling van de programmaonderdelen: 12.000 m² hotel, 500 m² horeca en 7.500 m² broedplaatsen, creatieve bedrijven & horeca.

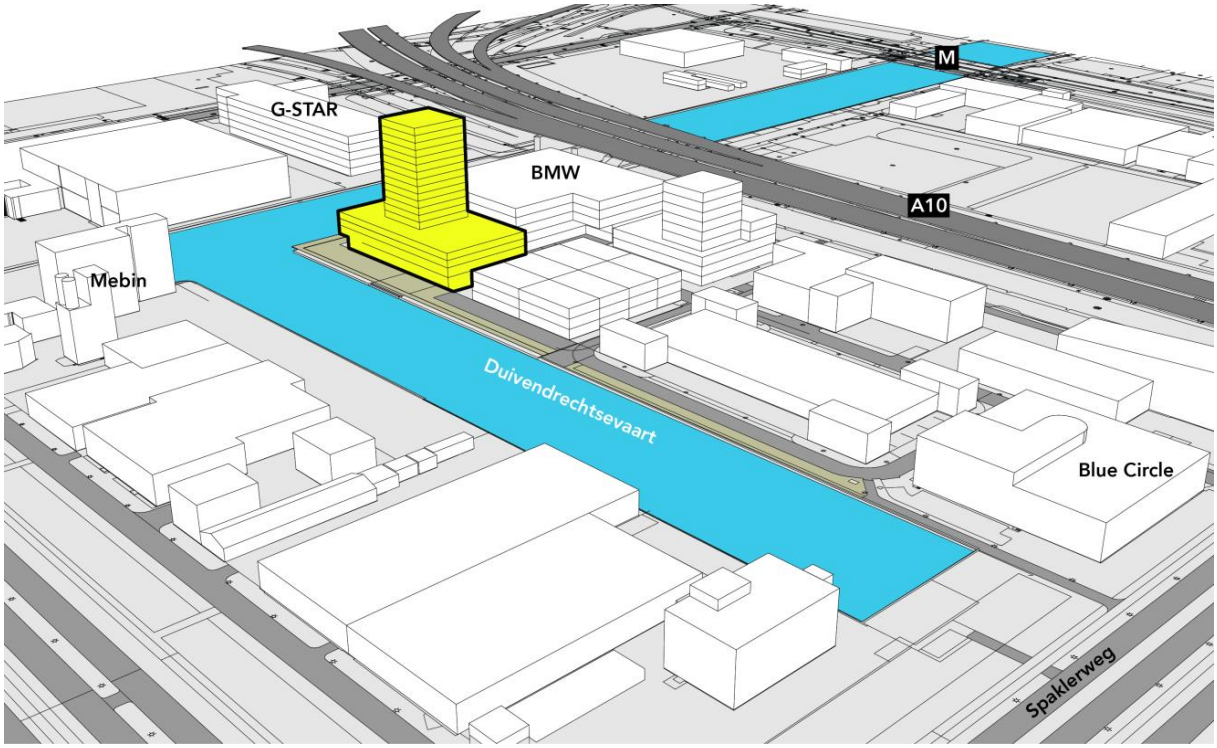
Het maximaal aantal parkeerplaatsen is dus medebepalend voor het te realiseren programma. Het is niet mogelijk of wenselijk om een programma te realiseren waarvoor meer dan 177 parkeerplaatsen nodig zijn. In dat geval zal het programma dus aangepast moeten worden zodanig dat het maximale aantal van 177 parkeerplaatsen wel aantoonbaar voldoende is.

3.2.2 Activiteiten en gebruik

Verkeer en parkeren
De ontsluiting van het gebied vindt plaats via de Pieter Braaijweg en sluit direct aan op de Spaklerweg. Voor een succesvolle hotellocatie is een goede ov-verbindingen met de stad van groot belang. Daarom worden de fiets- en voetgangerspaden met de omliggende metrostations (Overamstel en Van der Madeweg) verbeterd. Er wordt geparkeerd op eigen terrein binnen het bouwvlak. Uitgangspunt is dat het parkeren terug komt te liggen ten op zichtte van de voorgevelrooilijnen in de plint aan de oost, zuid en westzijde van het gebouw zodat de plint gevuld kan worden met functies die een bijdrage leveren aan de levendigheid in het gebied.

Verblijfsgebied & horeca
Aan de zuid- en westzijde langs de Duivendrechtsevaart komt een autovrij verblijfsgebied. Het gebied krijgt een vriendelijke groene uitstraling waarbij door middel van bijvoorbeeld een brede steiger de relatie met het water wordt versterkt. Aan de kant van de Duivendrechtsevaart komt in de plint van het gebouw horeca en ruimte voor een terras.

Duurzaamheid
Duurzaamheid vormt een belangrijk onderdeel van de tender voor de ontwikkeling, waarbij gescoord wordt middels het duurzaamheidskeurmerk BREEAM-NL of vergelijkbaar. Een belangrijke doelstelling van de gemeente Ouder-Amstel is het terugdringen van niet-noodzakelijk autoverkeer. Daarom wordt er geïnvesteerd in nieuwe fiets- en voetverbindingen, waarmee duurzame mobiliteit gefacilieerd wordt.



Figuur 3.2: impressie toekomstige situatie

4. OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Bedrijven en milieuzonering

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

Milieucat. VNG	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk in m.	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied in m.
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5	500	300
6	1.500	1.000

Situatie plangebied
Het plangebied ligt op het bedrijventerrein Amstel Business Park Zuid. De directe omgeving van het plangebied bestaat uit bedrijvigheid die valt in categorieën 1 tot en met 3.2 en 4.1 (Mebin/ Beamix), zoals vermeld in de lijst Staat van inrichtingen. Er is gezien de grote mate van bedrijvigheid en functiemenging dan ook sprake van een gemengd gebied. Aangezien het hotel valt onder milieucategorie 1 en geen milieugevoelig object is past het vanuit bedrijven en milieuzonering goed in de omgeving, temeer het gebied langzaam maar zeker transformeert naar een meer gemengd gebied. De bijbehorende richtafstand voor milieucategorie 1 is 0 m. (zie bovenstaande tabel), waarmee er voldoende afstand tot omliggende functies is gewaarborgd.

Geluid
In de huidige situatie zijn in het plangebied geen gevoelige functies toegestaan, waarmee omliggende bedrijven rekening dienen te houden. In de toekomstige situatie is er onder meer sprake van een hotelfunctie. Een hotel wordt niet aangemerkt als een geluidsgevoelig object. Voor de meeste bedrijven is dit de maatgevende factor en treedt er in dit opzicht dan ook geen beperking van de gebruiksmogelijkheden op. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en een goed verblijfsklimaat in het hotel is akoestisch onderzoek verricht. De bevindingen staan beschreven in par. 4.2.

Geur
Een hotel is wel een geurgevoelig object, omdat er sprake is van een voortdurend verblijf van personen. Een bedrijf met een milieuhindercontour ten aanzien van het aspect geur (minimaal categorie 2) zou om die reden mogelijk rekening moeten houden met de toekomstige bebouwing. De feitelijk aanwezige bedrijvigheid in de directe omgeving (autogarages, bedrijfsverzamelgebouw) heeft geen geurhindercontour die over het plangebied reikt.

Conclusie
Ten aanzien van bedrijven en milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het hotel.

4.2 Geluid

Bij een nieuwe ontwikkeling dient op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), in het kader van een goede ruimtelijke ordening, het akoestisch klimaat inzichtelijk te worden gemaakt en te worden beoordeeld, indien er sprake is van geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van of nabij de ontwikkeling.

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. In de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer zijn geluidsnormen opgenomen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai. Deze normen geven de hoogst acceptabele geluidsbelasting bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Bij het bepalen van de maximaal toegestane geluidsbelasting maakt de Wet onderscheid tussen bestaande situaties en nieuwe situaties. Nieuwe situaties zijn nieuw te bouwen geluidsgevoelige functies of nieuwe geluidhinder veroorzakende functies.

Ten behoeve van de ontwikkeling is akoestisch onderzoek naar de geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai uitgevoerd.

Situatie plangebied
Het hotel en de andere voorzieningen zijn geen geluidgevoelig object volgens de Wet geluidhinder (Wgh), maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel te worden aangetoond dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. In het kader hiervan worden de geluidbelastingen inzichtelijk gemaakt vanwege de relevante geluidbronnen in de nabijheid van het plan.

De planlocatie is gelegen binnen de invloedssfeer van de Rijksweg A10, de spoorlijn Schiphol – Duivendrecht en het industrieterrein Amstel Business Park. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en is opgenomen in bijlage 3 bij dit bestemmingsplan.

Bevindingen
Uit het onderzoek volgt dat de gecumuleerde geluidbelasting (wegverkeer, railverkeer en industrielawaai) ter plaatse van het plangebied overeenkomstig “methode Miedema”[2] is te classificeren als ‘slecht’.
Mogelijke maatregelen zijn onderzocht. Geconcludeerd wordt dat het niet mogelijk of wenselijk is om bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen die de geluidbelastingen terugbrengen tot waarden die lager zijn dan de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh.

De maatregelen die kunnen worden genomen bij de ontvanger (logiesfuncties) zijn erop gericht om te voldoen aan een aanvaardbaar binnenniveau en een prettig verblijfsklimaat. Hiermee kan een goed akoestisch woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.

Conclusie
Geluid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het hotel en de andere voorzieningen aangezien het geen geluidgevoelig object is in het kader van de wet geluidhinder.

4.3 Bodem

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

Onderzoek
In het verleden en meer recent zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 4. Onderstaand volgen de conclusies van het onderzoek dat is uitgevoerd in februari 2018 en in lijn ligt met de eerdere onderzoeksresultaten uit 2017 en 2013.

Op 23 februari 2018 heeft Aeres Milieu een vooronderzoek gedaan ter plaatse van de planlocatie. Het vooronderzoek is uitgevoerd in verband met de voorgenomen bestemmingswijziging ten behoeve van de ontwikkeling van het hotel.

Bevindingen
Uit het vooronderzoek komt naar voren dat de onderzoekslocatie als verdacht wordt beschouwd en op basis van de Nota bodembeheer er rekening gehouden moet worden met het voorkomen van verhoogde gehalten in grond en grondwater. Het is niet aannemelijk dat er asbestveracht materiaal in de bodem wordt verwacht.

De beschikbare en beschreven onderzoeksgegevens van eerder uitgevoerde bodemonderzoeken op delen van de onderzoekslocatie geven echter geen aanleiding te vermoeden dat ter plaatse sprake zal

[2] Voor de beoordeling van de geluidsbelasting wordt gebruik gemaakt van de classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in een milieukwaliteitsmaat volgens de “methode Miedema”. Hierin wordt de geluidsbelasting geclassificeerd en beoordeeld op basis van klassen van 5 dB. Lden 65 - 70 dB wordt beoordeeld als ‘slecht’. Bij de beoordeling matig, tamelijk slecht en slecht dient bezien te worden of met maatregelen de geluidsbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen.

zijn van een geval van ernstige bodemverontreiniging. De resultaten van dit vooronderzoek vormen geen belemmering voor de voorgenomen bestemmingswijziging. Bij de aanvraag van een Omgevingsvergunning voor nieuwbouw kan het noodzakelijk zijn om onderhavig vooronderzoek aan te vullen met een bodemonderzoek middels boringen en analyses. Indien er werkzaamheden plaatsvinden waarbij grond vrijkomt (bijv. bij de aanleg van een ondergrondse of halfverdiepte parkeergarage), kan deze grond mogelijk niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. Ten aanzien van hergebruik van deze grond elders is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing.

Conclusie
Ten aanzien van bodem zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het hotel.

4.4 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gaat daarbij uitsluitend om de kans dat derden (omwonenden) dodelijk letsel oplopen door een calamiteit bij een bedrijf of door een ongeval bij het vervoeren van gevaarlijke stoffen. Rond bedrijven en langs routes (of buisleidingentracés) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zijn daarom zones ingesteld waarbinnen de risico's moeten worden onderzocht en getoetst voor toekomstige bebouwing. Deze risico's worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico (PR) en een groepsrisico (GR), en betreffen alleen de personen die niet deelnemen aan deze activiteiten.

Quickscan externe veiligheid
Er is door Windmill een quickscan externe veiligheid opgesteld. In het kader van het onderzoek naar de inpassingsmogelijkheden van het plan dienen de externe veiligheidsrisico’s ten gevolge van activiteiten in de directe omgeving te worden geïnventariseerd. Externe veiligheidsrisico’s kunnen ontstaan door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over transportroutes (weg, spoor en water) en het gebruik of de opslag van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen. In deze quickscan zijn de risicobronnen geïnventariseerd en is beoordeeld of de genoemde risicobronnen mogelijk een belemmering vormen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied. Indien risicobronnen een mogelijke belemmering vormen, is een vervolgonderzoek noodzakelijk. Hieronder zijn de conclusies weergegeven. De gehele quickscan is opgenomen in bijlage 5.

Transport over water
Het plangebied is niet gelegen binnen het invloedsgebied van een waterweg, waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De risico’s als gevolg van transporten met gevaarlijke stoffen over water vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Transport over de weg
Het plangebied is niet gelegen binnen een PR 10^{-6}-risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van nabijgelegen wegen waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Aangezien het

plangebied binnen 200 meter van de A10 is gelegen, dienen de risico's als gevolg van het transport over de weg kwantitatief inzichtelijk gemaakt te worden met behulp van een RBMII-berekening (zie hierna).
Verder bevindt het plangebied zich binnen het invloedsgebied van de A2, waardoor de risico's als gevolg van de transporten over deze weg (toxisch scenario) moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording van het groepsrisico (zie hierna)

Transport over het spoor
Het plangebied is niet gelegen binnen een PR 10^{-6}-risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van nabijgelegen spoorwegen waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Wel bevindt het plangebied zich binnen het invloedsgebied van de spoorlijnen Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort (route 280) en Duivendrecht – Diemen (route 30), waardoor de risico's als gevolg van de transporten over deze spoorlijn (toxisch scenario) moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Buisleidingen
Het plangebied bevindt zich niet binnen de 1%-letaliteitsafstand van buisleidingen. De risico's voor het plangebied als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Inrichtingen
Het plangebied bevindt zich niet binnen een PR 10^{-6}-risicocontour of een invloedsgebied van een risicovolle inrichting in de omgeving. De risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

RBM II-berekening externe veiligheid weg
Uit de quickscan externe veiligheid (zie hierboven) volgt dat het plangebied op korte afstand van de rijksweg A10 is gelegen waarover structureel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, waardoor de hoogte van het groepsrisico kwantitatief inzichtelijk gemaakt dient te worden (zie bijlage 5).

Gebleken is dat er geen plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) en geen PAG aanwezig is. Geconcludeerd wordt dat deze veiligheidsafstanden géén belemmering opleveren voor de planontwikkeling.

Naast het plaatsgebonden risico is de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt bij de planvorming. Aangetoond is dat ter plaatse van het plangebied in de huidige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt onderschreden. Als gevolg van de planontwikkeling wijzigt de personendichtheid binnen het invloedsgebied van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat deze wijziging leidt tot rekenkundige toename van de hoogte van het groepsrisico, maar dat onveranderd sprake is van een groepsrisico dat lager is dan de oriëntatiewaarde.

Aangezien het groepsrisico in de toekomstige situatie het groepsrisico meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de huidige situatie, dient ingevolge artikel 7 en 8 van Bevt de hoogte van het groepsrisico uitgebreid verantwoord te worden.

Verantwoording groepsrisico
Uit de quickscan externe veiligheid is gebleken dat in de directe omgeving van het plangebied zich een aantal risicobronnen bevinden waarvan het invloedsgebied reikt tot over de plangrens, dit zijn de A2, A10 en de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort en de spoorlijn Duivendrecht – Diemen.

In bijlage 5 is de verantwoording van het groepsrisico opgenomen. De raad van Ouder-Amstel zal bij vaststelling van het bestemmingsplan een standpunt innemen aangaande de verantwoording van het groepsrisico. Daartoe kan advies worden ingewonnen bij de Veiligheidsregio.

Conclusie
Ten aanzien van externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het hotel, maar dient door de gemeente Ouder-Amstel wel eerst advies ingewonnen te worden bij de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland.

4.5 Luchtkwaliteit

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

Op 15 november 2007 is de Wet milieubeheer (Wm) gewijzigd. In hoofdstuk 5 is een paragraaf luchtkwaliteitseisen opgenomen (paragraaf 5.2). Doel van de wet is het beschermen van mens en milieu tegen negatieve effecten van luchtverontreiniging. Daartoe zijn in de wet grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM_{10}), lood, koolmonoxide, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen opgenomen.

De grenswaarden zijn op basis van gezondheidskundige aspecten bepaald, maar ook onder de norm kunnen gezondheidseffecten optreden, zij het vooral bij mensen die er gevoelig voor zijn, zoals kinderen en ouderen. Bij concentraties onder de 40 $\mu g/m^3$ neemt de kans op effecten wel geleidelijk af, al is voor fijnstof geen gezondheidskundige grenswaarde vast te stellen.

Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

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

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 100.000 m^2 kantoren bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- of een combinatie daarvan.

Onderzoek
Er is door Windmill een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek is toetsing van de NO_2-immissie en de fijnstofimmissie als gevolg van de activiteiten binnen het plan aan de Wet milieubeheer. In deze paragraaf worden kort de conclusies van het luchtkwaliteitsonderzoek beschreven. Het gehele onderzoek is te lezen in bijlage 6. De grenswaarde voor het NO2-uurgemiddelde (200 µg/m^3) mag maximaal 18 maal per jaar overschreden worden en het PM10 24-uursgemiddelde (50 µg/m^3) maximaal 35 dagen per jaar. In tabel 4.1 is te zien dat de grenswaarden niet worden overschreden. Er wordt ruimschoots voldaan aan de normstelling overeenkomstig het gestelde in de Wet milieubeheer.

Situatie	NO_2		PM_{10}		$PM_{2,5}$
	Jaargemiddelde concentratie	Aantal overschrijdingen	Jaargemiddelde concentratie	Aantal overschrijdingen	Jaargemiddelde concentratie
Norm	40	18	40	35	25
Toetspunten	34,82	0	21,71	10	12,40

Tabel 4.1. Rekenresultaten luchtkwaliteitsonderzoek (Bron: Windmill)

Conclusie
Uit tabel 4.1 blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de normstelling overeenkomstig het gestelde in de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt hiermee geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.6 Water

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

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

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

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

Situatie plangebied
Aeres Milieu heeft op 23 februari 2018 een beknopte waterparagraaf opgesteld. De aanleiding voor het opstellen van de waterparagraaf is de voorgenomen herontwikkeling en de verplichting hierbij deze tenminste hydrologisch neutraal te ontwikkelen. Hieronder worden in het kort de bevindingen weergegeven. Het gehele rapport is te lezen in bijlage 7.

Er kan worden geconcludeerd dat het aspect water niet voor een belemmering zorgt. Bij toename van meer dan 1.000 m^2 aan verharding in bestaand stedelijk gebied, dient een compensatie van 10% plaats te vinden om de effecten van de versnelde afvoer van regenwater te kunnen opvangen. Het plangebied is volledig verhard, daarom zijn er geen compensatievoorzieningen verplicht. Het hemelwater dient afgekoppeld te blijven. Het dakwater kan rechtstreeks afgevoerd worden naar het oppervlaktewater. Voor het planontwerp wordt een uitwerking gemaakt voor de nieuw aan te leggen riolering binnen het plangebied en de afkoppeling en verwerking van het hemelwater. Nieuwe voorzieningen worden aangelegd conform de ontwerpgrondslagen van de Leidraad Riolering.

Er zijn wel enige aandachtspunten waar rekening mee gehouden dient te worden:

- Zuid- en westelijk is een waterkering aanwezig. De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP +0,1 meter). Rond de waterkering zijn beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de 3 meter brede "kernzone" waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden. Aangrenzend bevindt zich tot 15 meter landinwaarts de "beschermingszone binnendijks". Deze ligt ter plaatse van de onderzoekslocatie. Kelders en wanden worden niet toegestaan binnen het keurprofiel. Voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Voor aanvang van de bouw is een watervergunning benodigd.
- Geadviseerd wordt om wanneer er een definitief planontwerp tot stand is gekomen, een effectberekening en geotechnisch veldonderzoek ter plaatse uit te voeren voor de permanente ondergrondse constructie in combinatie met het tijdelijk bronbemalings- en funderingsadvies. Hierbij

dient rekening gehouden te worden met de aanwezige waterkering. Dit onderzoek dient aan Waternet voorgelegd te worden ter controle.

- Het plangebied maakt deel uit van het geldigheidsgebied van de Integrale Keur van het Waterschap AGV. Zonder ontheffing op deze Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken en watergangen niet toegestaan. Tevens worden in de Keur verplichtingen ten aanzien van het onttrekken en lozen, afvoeren en aanvoeren van water (meld- en meetplicht) aangegeven. Voor het eventueel onttrekken van grondwater moet ook een vergunning worden aangevraagd.
- Op de afgekoppelde “buitenverhardingen” mogen geen handelingen worden uitgevoerd die vervuiling van het oppervlak veroorzaken. Wil men toch buitenactiviteiten verrichten waarbij vervuiling van verhard oppervlak ontstaat b.v. het reinigen van voertuigen of het schoonmaken van onderdelen, dan moet het gedeelte waar deze activiteit(en) plaatsvindt voorzien worden van de juiste bodembeschermende maatregelen (Nederlandse Richtlijn voor Bodembescherming). Dit betekent dat het vrijkomende afvalwater al dan niet via een olie/benzine-afscheider of andere noodzakelijke (reiniging)voorziening naar het afvalwaterriool moet worden getransporteerd of geloosd, en niet in de bodem mag worden geïnfiltreerd of op oppervlaktewater worden geloosd.
- Het is onwenselijk chemische bestrijdingsmiddelen toe te passen of agressieve reinigingsmiddelen te gebruiken op de verharde oppervlakken. Verder dienen zout en dergelijke gladheidbestrijdingsmiddelen op de bestrating(en) e.d. beperkt of zo effectief mogelijk gebruikt te worden.
- Om verstopping e.d. te voorkomen, moeten alle afvoersystemen van de nodige blad-, zand- en slibvangers worden voorzien. Regelmatig onderhoud aan het afvoersysteem is vereist om geen wateroverlast te krijgen. Hiervoor dienen deze eenvoudig en goed bereikbaar te zijn.
- Door het voldoen aan de milieuhygiënische randvoorwaarden (dubo-materialen etc.), zal de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater niet verslechteren. Het is aan te bevelen om periodiek de kwaliteit van de afgekoppelde neerslag, voor lozing in oppervlaktewater te (laten) controleren. In de Keur van het Waterschap AGV worden verplichtingen ten aanzien van lozen en afvoeren van water (meld- en meetplicht aangegeven door middel van vergunning van het Waternet).

Conclusie
Er kan worden geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor onderhavig plan. Er zijn wel enkele aandachtpunten die in acht moeten worden genomen.

4.7 Archeologie

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Situatie plangebied
De gemeente Ouder-Amstel heeft geen archeologische waarden- en beleidskaart voor het grondgebied van Ouder-Amstel. Daarom wordt gebruik gemaakt van de Archeologische Monumentenkaart

(AMK) en de landelijke Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW). Het plangebied is aangemerkt als gebied van met een lage archeologische verwachtingswaarde. Daarnaast heeft de planlocatie in het vigerende bestemmingsplan geen dubbelbestemming “Waarde-Archeologie”.

Conclusie
De planlocatie heeft in het bestemmingplan geen aanduiding “Waarde-Archeologie” en wordt op het AMK en IKAW niet aangemerkt als locatie van hoge archeologische waarde. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor het initiatief.

4.8 Flora en fauna

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming ingegaan. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Doel van de Wet natuurbescherming is drieledig:
1. bescherming van de biodiversiteit in Nederland;
2. decentralisatie van verantwoordelijkheden;
3. vereenvoudiging van regels.

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Zowel in vroegere Flora- en faunawet als in de nieuwe Wet natuurbescherming staan verbodsbepalingen: activiteiten die schadelijk zijn voor beschermde dier- en plantsoorten zijn verboden. Verboden activiteiten wijzigen nauwelijks. Wel zijn enkele definities aangepast. Zo is onopzettelijk verstoren niet meer strafbaar en is opzettelijk verstoren van vogels in sommige situaties toegestaan. Maar verstoren zonder dat tevoren goed onderzoek naar beschermde soorten is uitgevoerd, blijft strafbaar.

Quickscan flora en fauna
Er is door een ecoloog van BRO een quickscan flora en fauna opgesteld. Er is gekeken welke effecten het plan heeft op de aanwezige natuurwaarden vanuit de Wet Natuurbescherming en planologisch beschermde natuurwaarden. Hieronder worden kort de conclusies opgesomd, het gehele onderzoek is opgenomen in bijlage 8.

Bevindingen
Op basis van deze quickscan wordt vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen niet noodzakelijk geacht. Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag voor overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming ten aanzien van soorten. Het onderdeel houtopstanden is bij dit plan niet aan de orde. Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd.

Voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden dient wel het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen:

- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand te voorkomen, het verwijderen van opgaand groen inclusief het groene deel van de kade buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd of een controle met uitsluitsel geven.
- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op het open water te worden vermeden.
- Ten behoeve een eventueel aanwezig zwervend individu van een algemene soort dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied is Makrermeer & IJmeer en is 6 kilometer verwijderd van het plangebied. Op circa 7,2 kilometer ten westen van het plangebied ligt tevens het beschermde gebied het “Noord-Hollands Duinreservaat”. Het project wordt buiten de grenzen van Natura 2000-gebieden gerealiseerd en is zelf relatief gering in omvang. Volgens de Wet natuurbescherming is een vergunning nodig voor activiteiten die kunnen leiden tot schade aan Natura 2000-gebieden, bijvoorbeeld als gevolg van stikstofdepositie (uitstoot en neerslag van stikstof). Indien er al sprake is van een effect, dan betreft dit een extern effect, zoals toename van licht, geluid of stikstofdepositie. Met uitzondering van stikstofdepositie, zijn dergelijke effecten op voorhand uitgesloten vanwege de afstand tot Natura 2000-gebieden en de ligging van het plangebied.

Er is een stikstofdepositieberekening uitgevoerd, omdat negatieve effecten op voorhand niet uitgesloten zijn. Zie de bijlagen voor dit onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat er geen emissie >0,00 mol/ha/jaar veroorzaakt wordt op Natura 2000-gebieden. Dit geldt voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase in een worstcasescenario. De uitgangspunten van de berekeningen zijn in de bijlage toegelicht.

Om voorgaande redenen kan worden gesteld dat stikstofdepositie niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. Mogelijke negatieve effecten door de plannen op Natura 2000-gebieden kunnen dan ook bij voorbaat uitgesloten worden.

Het plangebied ligt niet in de NNN (voormalig EHS). Dergelijke gebieden liggen ca. 750 meter zuidwestelijk. De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN zullen niet aangetast worden, gelet op de afstand tot deze gebieden en de stedelijke ligging van het plangebied.

Conclusie

Het plan heeft geen negatief effect op de verschillende soortgroepen of beschermde natuurgebieden. Daarmee vormt het aspect ecologie geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.9 Verkeer en parkeren

Er is door Movares een scan gedaan naar de verkeersgeneratie en het parkeren op basis van het beoogde programma van maximaal 20.000 m² bvo[3]. Hieronder worden conclusies weergegeven van deze adviesnota, het gehele rapport is opgenomen in bijlage 9.

Verkeer
Het bestemmingsplan schrijft voor dat er maximaal 177 parkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden op eigen terrein. Dit plafond heeft effect op de verkeersaantrekkende werking. Het gegenereerde extra verkeer bedraagt 600 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hiervan heeft circa 60% betrekking op de bedrijvigheid/ leisure. Dit betekent hoofdzakelijk in de ochtend- en avondspits een toename van 150 extra motorvoertuigen.

Hotelgasten komen hoofdzakelijk met het openbaar vervoer (metro), komen meer verspreid over de dag en vertrekken veelal tijdens of na de ochtendspits. Dit resulteert in naar verwachting in circa 125 verkeersbewegingen in de ochtenduren.

Het totale extra verkeer is beperkt en kan mede door de spreiding en verbetering van de ov-ontsluiting (zie hierna) via de bestaande infrastructuur ontsloten worden. De Pieter Braaijweg die direct aansluit op de Spaklerweg functioneert hierbij als ontsluitingsweg. Dit kruispunt is recent opnieuw heringericht mede om de toekomstige ontwikkelingen, waaronder het hotel en de daarmee samenhangende verkeersbewegingen aan de Pieter Braaijweg, te kunnen opvangen. Hierbij is in het fietspad een ‘knik’ gemaakt (zie onderstaande afbeelding), waardoor een opstelplek ontstaat voor zowel het verkeer komende als richting de Pieter Braaijweg. Behalve een verkeersveiligere en overzichtelijkere situatie is hierdoor ook verbetering in de doorstroming ontstaan en wordt voorkomen dat wachtend verkeer dat afslaat effect heeft op de doorstroming van de Spaklerweg.

Figuur 4.1 Zicht op de aansluiting Pieter Braaijweg-Spaklerweg

[3] Uitgangspunt is daarin op basis van 177 parkeerplekken: 12.000 m² hotel, 500 m² horeca, 7.500 m² broedplaatsen, creatieve bedrijven en horeca.

Het kavelpaspoort stelt tenslotte dat binnen de ontwikkeling er een sterke focus is op het opwaarderen van de langzaamverkeersroutes richting de omliggende metrostations Overamstel en Van der Madeweg. Hierdoor wordt het gebruik van het openbaar vervoer (eventueel in combinatie met de fiets) aantrekkelijker voor bezoekers van het hotel en de overige functies. Mede hierdoor is de huidige ontsluitingsstructuur rond de kavel afdoende om de extra gegenereerde motorvoertuigbewegingen op te vangen.

Parkeren

In het onderzoek is berekend wat het minimale en maximale parkeeraanbod moet zijn. Een belangrijke doelstelling van de gemeente Ouder-Amstel is het terugdringen van niet-noodzakelijk autoverkeer. Het maximale parkeeraanbod mag daarom bestaan uit 177 parkeerplaatsen. Om deze reden is niet de gemiddelde parkeervraag berekend, maar het maximaal toegestane parkeeraanbod en de maximale norm per functie. Deze maximumnorm biedt ontwikkelaars enige vrijheid om zelf te bepalen hoeveel parkeerplaatsen zij aanbieden binnen deze norm. Het totale parkeeraanbod op de Pieter Braaijweg mag maximaal bestaan uit 177 parkeerplaatsen.

Aan de andere kant is het tevens ongewenst als er te weinig parkeerplaatsen binnen het plan worden gerealiseerd. Dit zou tot een onevenredige toename van de parkeerdruk op de bestaande voorzieningen leiden en dat is ongewenst. Daarom is voor de beoogde functies tevens een minimale parkeereis opgenomen. De ontwikkelende partij dient een mobiliteitsplan op te stellen waaruit blijkt dat ze voldoende parkeerplaatsen realiseert. Het totale minimale parkeeraanbod bedraagt 103 parkeerplaatsen.

Binnen deze marges kan het parkeeraanbod per functie en in totaliteit worden bepaald en is een flexibele invulling mogelijk. In tabel 4.2 is een overzicht van de toepasselijke normen opgenomen. Bij het bepalen van de normen is niet uitgegaan van dubbelgebruik. Er is op eigen terrein voldoende ruimte om de parkeervraag op te vangen. Niettemin kan een gedeelte van het maximale parkeeraanbod in potentie ook voor dubbelgebruik beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen die benodigd zijn voor de creatieve bedrijvigheid, kunnen immers in de avond door bezoekers van de horeca gebruikt worden. Het parkeren vindt volledig plaats op eigen terrein, binnen het bouwvlak.

Functie	**m^2 BVO**	**Minimum parkeernorm**	**Maximum parkeernorm**	**Minimum parkeer-vraag**	**Maximaal parkeer-vraag**
Hotel	12.000 (maximum) *240 kamers*	2,6 (pp per 10 kamers)	3,6 (pp per 10 kamers)	63	87
Broedplaatsen, Creatieve bedrijven, Leisure	7.500 (minimum)	0,4 (per 100 m2 BVO)	0,8 (per 100 m2 BVO)	30	60
Horeca (zelfstandig)	500 (maximum)	2,0 (per 100 m2 BVO)	6,0 (per 100 m2 BVO)	10	30
Totaal	**20.000**			**103**	**177**

Tabel 4.2. Minimaal en maximaal parkeeraanbod (Bron: Movares)

Naast het beschikbaar zijn van een juiste hoeveelheid parkeervoorzieningen voor auto's, zijn ook fiets- en scooterparkeervoorzieningen op eigen terrein nodig. De gemeente Ouder-Amstel heeft hier geen eigen beleid voor, daarom wordt aangesloten bij het fietsparkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. Aan deze normen wordt toepassing gegeven, zie tabel 4.3. In totaal dienen 208 fiets-/scooterparkeerplaatsen te worden gerealiseerd binnen het bouwvlak.

In de planregels zijn zowel de parkeernormen voor auto's als voor fietsers/scooters opgenomen.

Functie	**m^2 BVO**	**Norm per 100 m^2**	**Fiets en scooter-parkeerplekken**
Hotel	12.000 (maximum) 240 hotelkamers	0,2 (per kamer)	48
Broedplaatsen, Creatieve bedrijven, Leisure	7.500 (minimum)	1,45	110
Horeca (zelfstandig)	500 (resterend)	10	50
Totaal	**20.000**		**208**

Tabel 4.3. Parkeernormen fiets (Bron: Movares)

Conclusie
Het aantal extra motorvoertuigbewegingen kan, mede door de spreiding, worden opgevangen door de bestaande infrastructuur. Met het opwaarderen van de langzaamverkeersroutes richting de omliggende metrostations Overamstel en Van der Madeweg neemt de verkeersdruk nog verder af. De parkeerbehoefte heeft een plafond van maximaal 177 parkeerplaatsen en wordt opgevangen op eigen terrein. In de planregels is dit gewaarborgd in artikel 3.

Het aspect verkeer en parkeren wijkt af van de huidige (conservatieve) parkeernota van Ouder-Amstel maar sluit wel aan op concept 'Richtlijnen voor Ontwikkeling' en het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. In combinatie met een op te stellen mobiliteitsplan zijn er voldoende waarborgen om te stelen dat het aspect verkeer en parkeren geen belemmering vormt voor onderhavig planvoornemen.

4.10 Vormvrije m.e.r. beoordeling

Het Besluit m.e.r. geeft in Bijlage C aan in welke categorieën van gevallen en in het kader van welke besluiten een m.e.r.-plicht geldt. In bijlage D zijn de categorieën van gevallen en de besluiten opgesomd in het kader waarvan *in ieder geval* een m.e.r.-beoordeling dient te worden opgesteld.

Daarnaast moet het bevoegd gezag ook bij (relatief) kleinschalige bouw- en ontwikkelingsprojecten, waarbij de in Bijlage D genoemde drempelwaarden niet worden overschreden, beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden: dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.(-beoordeling)
Het bestemmingsplan 'Pieter Braaijweg – Kavel 1' maakt geen activiteiten mogelijk, die voorkomen op de lijst in Bijlage C van het Besluit m.e.r. Een directe m.e.r.-plicht is derhalve niet aan de orde.

Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht geldt voor activiteiten die zijn opgenomen in het Besluit m.e.r. Bijlage D. Voor deze activiteiten bepaalt het bevoegd gezag of een milieueffectrapport gemaakt moet worden. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is.

Het planvoornemen is aan te merken als stedelijk ontwikkelingsproject en is opgenomen in het Besluit m.e.r. Bijlage D: categorie D.11.2. De activiteit blijft echter ruimschoots onder de drempelwaarden voor een directe m.e.r.-beoordelingsplicht (oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied met 2.000 woningen of meer, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer). Daarom is enkel een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling
In een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden beoordeeld of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen milieueffectrapportage noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een milieueffectrapportage worden opgesteld.

Het voorgaande wordt getoetst of op basis van de criteria die zijn genoemd in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria:

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project;
3. De kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is een aanmeldingsnotitie opgesteld, waarin in aan de hand van de voorgaande criteria is ingegaan op de potentiële effecten van het plan. De aanmeldingsnotitie is als bijlage opgenomen. De gemeente heeft een separaat besluit genomen omtrent de noodzaak tot het uitvoeren van een MER. Op basis van de aanmeldingsnotitie is besloten dat er geen MER behoeft te worden opgesteld. De potentiële effecten van het plan, in relatie tot de kenmerken en de plaats van het plan, zijn namelijk dusdanig beperkt van aard en omvang dat deze geen belangrijke nadelige milieugevolgen tot gevolg hebben, die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

4.11 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) legt beperkingen op aan objecten, bebouwing en gebruiksfuncties in het gebied rond de luchthaven. Het (LIB) is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de gronden in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zone's rondom luchthaven Schiphol met als doel:

- Voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- Beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Conclusie
Het plan is getoetst aan het LIB (zie bijlage 10). Hieruit kan geconcludeerd worden dat het plan de minimale toetshoogte van 57 m. voor radar niet overschrijdt. Het LIB vormt daarmee geen belemmering voor het plan.

5. JURIDISCHE TOELICHTING

5.1 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 bouwmogelijkheden 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.

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.

5.2 Plansystematiek

Het voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 3 juridisch-planologisch mogelijk te maken. De regels en de verbeelding zijn zodanig opgesteld dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden daarvoor een juridisch kader bieden.

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit de volgende onderdelen:
1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. algemene regels;
4. overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: inleidende regels
Dit hoofdstuk bestaat uit de begripsbepalingen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van diverse in het bestemmingsplan gebruikte begrippen/termen. De begripsbepalingen zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Artikel 2 bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van oppervlakten, percentages, hoogte, diepte, breedte en dergelijke. Hiermee kan op een eenduidige manier toepassing worden gegeven aan de regels.

Hoofdstuk 2: bestemmingsregels
In dit hoofdstuk zijn de in het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen opgenomen (enkel- en dubbelbestemmingen). De opbouw van de bestemmingen is als volgt (met dien verstande dat een specifieke bestemming niet alle genoemde elementen hoeft te bevatten):

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

De in het plangebied aanwezige bestemmingen zijn met bestemmingsvlakken op de verbeelding aangegeven. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Ook kunnen aanduidingen die betrekking hebben op het gebruik (functieaanduidingen) zijn opgenomen. Middels deze functieaanduidingen is een specifiek gebruik ter plaatse bestemd of uitgesloten. Daarnaast wordt in de regels per bestemming bepaald waar en onder welke voorwaarden gebouwen mogen worden gebouwd. Dit wordt eventueel met een bouwvlak en aanduidingen die betrekking hebben op de maatvoering (maximale goot- en of bouwhoogte, bebouwingspercentage) op de verbeelding aangeven. In de volgende paragraaf worden de in het plan opgenomen bestemmingen per bestemming nader beschreven.

Hoofdstuk 3: algemene regels
Algemene regels zijn regels die gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben. Deze bestaan uit de volgende onderdelen:

- anti-dubbeltelregel: deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld;
- algemene bouwregels: hier zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering. Daarnaast zijn regels opgenomen ten aanzien van bestaande afstanden en andere maten ingeval van strijdigheid met de nieuwe bestemmingsregels. Ook is hierin geregeld wanneer overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen door ondergeschikte bouwdelen is toegestaan;
- algemene gebruiksregels: in deze regels is opgenomen welke vormen van gebruik in ieder geval als strijdig gebruik worden beschouwd;
- algemene aanduidingsregels: hier zijn regels opgenomen, die van toepassing zijn ter plaatse van enkele in het plan opgenomen gebiedsaanduidingen;
- algemene afwijkingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van niet-

ingrijpende gebruiks- en/of bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven;
- algemene wijzigingsregels: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Hoofdstuk 4: overgangs- en slotregels
Dit hoofdstuk bevat het voor elk bestemmingsplan verplichte overgangsrecht voor bouwen en gebruik en de slotregel met daarin de citeertitel van de planregels.

5.3 Bestemmingen

Voorliggend bestemmingsplan bestaat uit de volgende bestemmingen:

Enkelbestemming Gemengd
De gronden op de kaart aangegeven met de bestemming Gemengd zijn bestemd voor een hotel, creatieve bedrijven (Waaronder broedplaatsen), leisure, horecavoorzieningen, wegen, fiets- en voetpaden, infrastructurele voorzieningen met de daarbij behorende en daaraan ondergeschikte voorzieningen zoals:
- bergingen en andere vergelijkbare nevenruimtes;
- laad- en losvoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- reclame-uitingen;
- kunstobjecten;
- detailhandel;
- steigers, vlonders alsmede aanlegsteigers ten behoeve van het tijdelijk aanleggen van
- pleziervaartuigen.

Enkelbestemming Water
De gronden op de kaart aangegeven met de bestemming "Water" zijn bestemd voor de waterhuishouding (water, waterafvoer, wateraanvoer en waterberging) met de daarbij behorende bouwwerken:
- waterstaatkundige werken;
- infrastructurele voorzieningen;
- fiets- en voetpaden;
- steigers en vlonders;
- aanlegsteigers ten behoeve van het tijdelijk aanleggen van pleziervaartuigen, uitsluitend direct
- grenzend aan de bestemming 'Gemengd', met de daarbij behorende:

- groenvoorzieningen;
- duikers, sluizen en andere vergelijkbare voorzieningen.

Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering
De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- waterstaatkundige werken, waaronder inbegrepen waterkeringen met bijbehorende beschermingszones;
- de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen. Dit betekent dat het gebruiken van gronden overeenkomstig het bepaalde in de andere voorkomende bestemming(en) uitsluitend is toegestaan, voor zover het functioneren, de instandhouding en het onderhoud van de onder a. bedoelde waterstaatkundige werken niet wordt belemmerd.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure
De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd en op de voorgeschreven wijze gepubliceerd. Gedurende deze periode kon eenieder zijn zienswijzen kenbaar maken tegen het plan. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Het plan is vervolgens op 27 februari 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Ouder-Amstel.

Beroep
Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Er is onderzoek ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan. Hierbij is inzicht verkregen in de opbrengsten en kosten die hiermee verband houden.

Kostenverhaal
Op grond van afdeling 6.4. van de Wro geldt voor de gemeente de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Bro. Het Bro stelt kostenverhaal verplicht in geval er sprake is van een van de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Er is met de initiatiefnemer een anterieure/ samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin één en ander met betrekking tot het kostenverhaal is geregeld en anderszins in het wettelijke kostenverhaal is voorzien.

Financiële haalbaarheid

De initiatiefnemer beschikt over voldoende middelen om het plan te kunnen realiseren. Er zijn geen onvoorziene hoge kosten te verwachten. Ook is er geen sprake van onzekere financiële bijdragen van anderen. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond. De haalbaarheid van de gehele grondexploitatie is kostendekkend.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Tegelen
www.bro.nl