

Nota van beantwoording zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan The Joan

**Definitief
3 juli 2019**

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan The Joan heeft in de periode van 7 februari 2019 tot en met 20 maart 2019 voor eenieder ter inzage gelegen waarbij gedurende deze periode een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan ingediend kon worden. Uiteindelijk zijn door twee belanghebbenden de volgende zienswijzen ingediend. Bij de nota van beantwoording (hierna; "NvB") hoort één bijlage, de bezonning- en zichtbaarheidstudie The Joan. Dit document is toegevoegd als bijlage 1 aan de NvB.

De zienswijzen zijn in navolgende tekst samengevat en voorzien van een antwoord van de gemeente.

Zienswijzen Exploitatiemaatschappij HQ B.V. (hierna; "HQ")

Zichtlocatie en bezonning

HQ stelt vast dat het plangebied van The Joan aan de westzijde en op korte afstand van haar pand ligt. Voor het plangebied geldt op grond van het thans geldende bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' een maximum bebouwingspercentage van 80% en een maximale bouwhoogte van 15 meter. Het ontwerp bestemmingsplan The Joan maakt het mogelijk een gebouw op te richten met een maximale bouwhoogte van 40 meter. De hoogte van het pand van HQ is 26,75 meter. Het bouwvlak en de maximale bouwhoogtegrens van 40 meter van The Joan liggen dicht op de A10 dan het pand van HQ. Het ontwerp bestemmingsplan maakt het derhalve mogelijk dat een hoger en dicht op de A10 gelegen gebouw wordt gerealiseerd. Dit heeft tot gevolg dat de zichtbaarheid van het pand van HQ zal worden beperkt. Indien de voorgenomen 40 meter hoge bebouwing dicht op de A10 dan het pand van HQ wordt gerealiseerd, zal het pand van HQ niet langer op een zichtlocatie liggen (ten opzichte van de A2 vanuit Utrecht richting de A10). In dat kader is relevant dat de gevel van het pand van HQ wordt gebruikt voor merkuitingen. De waarde hiervan zal door de voorgenomen ontwikkeling afnemen.

HQ verwacht dat door het verlies van de zichtlocatie de verhuurbaarheid van haar pand zal afnemen. Voor zover HQ kan nagaan is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar een ontwikkeling van het gebied waarbij HQ wel haar zichtlocatie kan behouden. Er is reeds om die reden geen rekening gehouden met de belangen van HQ.

Daarnaast zal het pand van HQ, met name door de door het ontwerp bestemmingsplan toegestane bouwhoogte van The Joan, schaduwhinder ondervinden hetgeen naast verlies van productiviteit ook tot structureel hogere verbruikskosten zal leiden.

Gelet op het bovenstaande verwacht HQ door dit bestemmingsplan en de voorgenomen herontwikkeling inkomens- en vermogensschade te zullen lijden, in de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan is weliswaar opgenomen dat er een anterieure overeenkomst gesloten zal worden met de initiatiefnemer, maar hieruit blijkt onvoldoende duidelijk of daadwerkelijk rekening is gehouden met de door HQ voorziene schade. Deze duidelijkheid had naar het oordeel van HQ moeten worden verschaft in het kader van de beoordeling van de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Gelet hierop verzoekt HQ de gemeenteraad niet over te gaan tot vaststelling van het bestemmingsplan. Er is immers onvoldoende rekening gehouden met de belangen van HQ.

Beantwoording gemeente

- De maximale bouwhoogte van 40 meter wijkt inderdaad af van de huidige toegestane maximum bouwhoogte van 15 meter. Dit komt voort uit de stedenbouwkundige verkenning voor het gehele gebied die is uitgevoerd door stedenbouwkundig bureau Urhahn. Naar aanleiding van de, in oktober 2017 vastgestelde, ruimtelijk-economische visie Werkstad Overamstel heeft stedenbouwkundig bureau Urhahn de richtlijnen voor ontwikkeling Werkstad Overamstel opgesteld. Hieruit volgt dat in het hele gebied de toegestane bouwhoogtes variëren van 35 tot en met 70 meter.
- De nabijere ligging aan de A10 is nu ook mogelijk in het huidige vigerende bestemmingplan (ABPZ). Hier verandert dus niets aan. Het onderhavige bouwvlak ligt een kleine 20 meter noordelijker dan het bouwvlak van het pand van HQ. Hierdoor komt The Joan dichterbij op de A10 te staan.
- Met het nieuwe bestemmingsplan The Joan zal het zicht op de reclameuitingen slechts ten dele worden onttrokken ten opzichte van het vigerend bestemmingsplan. Een zichtstudie toont namelijk aan dat er minder zicht wordt ontnomen dan met het vigerend bestemmingsplan. Dit komt vooral door de vormgeving en positionering van het gebouw. De zichtbaarheid van het pand van HQ verslechtert niet door het ontwerp bestemmingsplan The Joan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Reeds om die reden is er ook geen sprake van een reële kans op inkomens- en vermogensschade ten gevolge van de juridisch-planningologische wijziging. De zichtstudie is toegevoegd aan de NvB als bijlage 1.
- Uit een bezonningsstudie blijkt dat de bezonning op het pand van HQ bij een bouwhoogte van 35 (gebouw)+ 5 (installaties) meter vergelijkbaar is met de bezonning bij de al toegestane bouwhoogte van 15 meter. Hierdoor is dan ook geen sprake van verlies van productiviteit of structureel hogere verbruikskosten. De bezonningstudie is toegevoegd aan de NvB als bijlage 1.
- Er is contact tussen Gemeente Ouder Amstel, initiatiefnemer The Joan en G-Star op verschillende momenten in 2017, 2018 en 2019.
- Conclusie: Het pand van HQ wordt met de huidige bouw mogelijkheden binnen het vigerende bestemmingsplan Amstel Business Park Zuid meer aan het zicht onttrokken dan bij het ontwerp nieuwe bestemmingsplan The Joan. Ook blijkt uit de bezonningsstudie dat er geen onaanvaardbare effecten optreden op de bezonning als gevolg van het ontwerp bestemmingsplan.

Behoefte

Het ontwerp bestemmingsplan maakt het niet onmogelijk dat een 'traditionele' kantoorfunctie zal worden gerealiseerd, terwijl volgens de 'ladderonderbouwing' (bijlage 1 bij de toelichting) kennelijk geen behoefte bestaat aan een dergelijke ontwikkeling. Volgens HQ is hier ten onrechte geen rekening mee gehouden, terwijl het toevoegen van een 'traditionele' kantoorfunctie zal leiden tot een uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening onaanvaardbare situatie (met name verder oplopende leegstand en de gevolgen daarvan) in de regio alsmede in de directe omgeving van het pand van HQ.

Daarnaast maakt het ontwerp bestemmingsplan een toevoeging van 10.000 m² aan kantoor mogelijk. HQ merkt op dat het begrip 'creatief bedrijf' zoals omschreven in de regels van het ontwerp bestemmingsplan zich niet beperkt tot kleinschalige bedrijven. Gelet hierop zal het bestemmingsplan ook een ontwikkeling die niet gericht is op kleinschalige bedrijven e.d. toestaan.

Het ontwerp bestemmingsplan verstaat onder kantoor: "Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, daaronder tevens begrepen congres- en vergaderaccommodatie". Ook het begrip 'kantoor*' beperkt zich derhalve niet tot

kantoorruimte voor kleinschalige bedrijven, flexwerkers, ZZP'ers, andere zelfstandigen en creative office.

Om deze redenen verzoekt HQ de gemeenteraad niet over te gaan tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Beantwoording gemeente

Een actualisatie en verdieping van de Ladderonderbouwing, onder andere te lezen in de Kantoren Strategie 2019 Gemeente Amsterdam, laat ook in het gebied ABPZ een beeld zien van een verdere toename aan kantoorbehoefte en creatieve bedrijvigheid. Door de toenemende behoefte en een scherp afgenomen kantorenleegstand in combinatie met weinig kwalitatief aanbod is er een krapte voorspeld als er te weinig nieuwe meters worden toegevoegd. De verwachting is dan ook niet dat dit tot een andere uitkomst leidt en een wijziging van het bestemmingsplan juist noodzakelijk maakt. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de ladderonderbouwing juist aantoont dat er behoefte is aan moderne huisvesting voor bedrijven en flexibele kantoorconcepten die bij The Joan gerealiseerd kunnen worden. De flexibiliteit van The Joan maakt het mogelijk om zowel kleine als kleinschalige en grotere bedrijven te huisvesten. Om in te spelen op een mogelijke verandering in de behoefte aan flexibele kantoorconcepten en juist om leegstand te voorkomen wordt in het bestemmingsplan nog meer flexibiliteit opgenomen. Dit betekent concreet dat de voor onder b ((creatieve) bedrijven) en d bedoelde functies gezamenlijk maximaal 22.500 m² mogen bedragen, waarbij voor functies onder d (kantoren) een maximum geldt van 10.000 m².

Parkeren en verkeer

HQ houdt er voorts rekening mee dat met de voorgenomen ontwikkeling een tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan in de omgeving.

Volgens de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan wordt een parkeergarage gerealiseerd. Voor het programma van The Joan zal worden voorzien in 247 parkeerplaatsen en voor de huidige Bouwmaat in 130 parkeerplaatsen, derhalve totaal 377 parkeerplaatsen. Hierbij zou zijn uitgegaan van de kerngetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Het is HQ opgevallen dat Bijlage 6 'Verkeersgeneratie en parkeren (CROW)' bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan een tweetal uitdraaien van de 'Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren' bevat. Deze twee uitdraaien gaan tevens uit van de kerngetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. HQ vindt het opmerkelijk dat de twee uitdraaien afwijkende uitkomsten hebben. De twee uitdraaien bevatten verschillende uitkomsten ter zake verkeersgeneratie (+/-13% en +/-19%) en verschillende aantallen parkeerplaatsen (min. 494 - max. 650 en min. 347 - max. 511). Daar komt bij dat de in de twee uitdraaien vermelde aantallen parkeerplaatsen ook nog eens afwijken van de in de toelichting genoemde 247 parkeerplaatsen. De in Bijlage 6 vermelde aantallen parkeerplaatsen liggen fors hoger dan de genoemde 247 parkeerplaatsen.

HQ verzoekt u in de beantwoording van haar zienswijze een toelichting te geven op de verschillende uitkomsten in de ter inzage gelegde documenten en tevens inzicht te geven in de wijze waarop zal worden geborgd dat parkeer- en verkeersoverlast zal worden voorkomen.

Beantwoording gemeente

Uitgangspunt vormt het gemeentelijk parkeerbeleid, zoals 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 Parkeernormen 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 het gebied van efficiënt ruimtegebruik gaat de gemeente Ouder-Amstel hier de komende jaren nadrukkelijker op inzetten.

Dit zal ten gunste komen van de leefbaarheid en het woon- en leefmilieu. Dit sturend parkeerbeleid houdt ook verband met nieuwe landelijke en regionale ontwikkelingen. Door meer in te zetten op de beschikbaarstelling van mobiliteitsdiensten en minder op autobezit ("mobility as a service") wil de gemeente bijdragen aan de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en de gemeente Ouder-Amstel. Door initiatiefnemer van The Joan wordt een mobiliteitsplan opgesteld om duurzame mobiliteit te stimuleren en autogebruik terug te dringen.

Ook het effect van het stimuleren van (elektrisch) autodelen en bijvoorbeeld de ontwikkeling van zelfrijdende auto's kunnen hieraan bijdragen. Dit kan leiden tot het vaststellen van nieuwe parkeernormen die afwijken van de standaard CROW-kengetallen die als richtlijnen worden beschouwd. Hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken. Concreet betekent dit dat voor het programma van The Joan, uitgezonderd horeca, een parkeernorm geldt van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo.

Met deze norm van 1:125 wordt voldaan aan de gemeentelijke eisen. De bijlagen waarnaar verwezen wordt laten ook een parkeernorm zien die, voortvloeiend uit het sturende parkeerbeleid, inderdaad afwijken. Deze bijlagen zijn echter primair bedoeld om de verkeersgeneratie inzichtelijk te maken op de effecten van de luchtkwaliteit. Met andere woorden, ze zijn niet bedoeld voor een parkeeronderbouwing, te meer omdat de gemeente Ouder-Amstel haar eigen normen heeft vanuit de Nota Parkeernormen. Deze normen zijn bindend. Daarnaast worden alle parkeerplekken op eigen terrein gerealiseerd en worden voor de openbare parkeerplekken door de gemeente geen vergunningen afgegeven.

Resume: er wordt voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid, er wordt een mobiliteitsplan opgesteld en door de gemeente worden geen parkeervergunningen afgegeven voor de openbare ruimte. 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.

Overlast

HQ voorziet voorts dat zij en de huurder van haar pand overlast zullen ondervinden van de bouw c.q. gedurende de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling. Zij voorziet tevens dat haar pand in die periode onvoldoende bereikbaar zal zijn.

HQ verzoekt u in de beantwoording van haar zienswijze concreet te vermelden op welke wijze overlast zal worden voorkomen en derhalve op welke wijze rekening zal worden gehouden met de belangen van HQ en haar huurder

Beantwoording gemeente

Initiatiefnemer stelt een BLVC plan op om overlast gedurende de bouw van de ontwikkeling zo veel mogelijk te voorkomen. Vanzelfsprekend dient daarbij rekening te worden gehouden met de belangen van HQ. De gemeente zal dit plan voorafgaand aan start van de bouwwerkzaamheden beoordelen. Op voorhand is er geen aanleiding te veronderstellen dat dit aspect de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Zienswijzen Rijkswaterstaat (hierna; "RWS")

Vooroverleg

Op pagina 10 van de toelichting staat onder paragraaf 2.2.3 dat er vooroverleg plaats heeft gevonden met Rijkswaterstaat gezien de ligging van het plangebied. Dit is onjuist. In de periode van augustus tot en met oktober 2018 is er mailcontact geweest tussen RWS en BRO. In de afsluitende mail van RWS op 10 oktober 2018 is gesteld dat er een vooroverleg plaatst dient te vinden aangezien de beoogde ontwikkeling van The Joan zich bevindt binnen de vrijwaringszone van RWS. Het initiatief voor dit vooroverleg ligt bij de initiatiefnemer van de beoogde ontwikkeling. Tot op heden is RWS niet benaderd voor dit vooroverleg en heeft het derhalve dus ook niet plaatsgevonden. In een vooroverleg wordt RWS geïnformeerd over de beoogde ontwikkeling en kan op basis daarvan eisen en/of aandachtspunten meegeven aan de initiatiefnemer. RWS verzoekt initiatiefnemer om dit vooroverleg alsnog aan te vragen bij RWS.

Beantwoording gemeente

Op initiatief van Being Development is RWS door BRO benaderd en heeft op 2 augustus 2018 een vooroverleg plaatsgevonden op het kantoor van BRO. Hierin is RWS uitgebreid geïnformeerd over de beoogde ontwikkeling. De aandachtspunten die naar aanleiding daarvan zijn meegegeven, zijn vervolgens meerdere malen en met meerdere personen binnen RWS (telefonisch en via de mail) besproken in de periode september 2018. Op basis van de eerste bevinding van RWS (waarin werd aangegeven: "op voorhand lijken er geen grote bezwaren te zijn") is er voor gekozen om het bestemmingsplan verder te ontwikkelen en klaar te maken voor de inspraak. Dit ook omdat RWS in een van die gesprekken heeft aangegeven dat een formele goedkeuring volgt via een WBR-vergunning.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is er opnieuw contact geweest tussen initiatiefnemer en RWS. Hierin is besproken dat RWS de beantwoording op de ingediende zienswijze eerst wenst af te wachten voordat er een nieuw overleg wordt gepland. Mocht de beantwoording voor RWS onvoldoende blijken te zijn dan volgt er een nieuw overleg tussen RWS en initiatiefnemer.

Objecten langs snelweg (kader)

Voorts staat op pagina 10 van de toelichting onder paragraaf 2.2.3 dat het plan niet in strijd is met het kader "Beoordeling van objecten langs autosnelwegen". Als enige onderbouwing wordt gesteld dat dit kader onder meer betrekking heeft op reclameobjecten. Deze onderbouwing is onvolledig en ontoereikend om te stellen dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met het kader. Op pagina 6 van het kader is gesteld dat deze van toepassing is op de volgende typen objecten: 'Gebouwen', 'Kunstobjecten', 'Reclame door middel van posters of billboards', 'Reclame (overig)', 'Informatieborden', 'Windturbines' en als laatste '(nietrijtaakrelevante informatie op) Bruggen, viaducten, tunnels en geluidsschermen'.

RWS verzoekt de initiatiefnemer om een volledige en toereikende onderbouwing te geven voor het niet in strijd zijnde van de beoogde ontwikkeling met dit kader. Het kader is te vinden op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/richtlijnen/2011/10/12/beoordeling-van-objecten-langs-autowegen-en-autosnelwegen>. Hierin staat ook eisen t.b.v. licht en reclame (digitale LED reclameschermen aan het gebouw).

Beantwoording gemeente

Het kader bevat criteria voor de volgende typen objecten: 'Gebouwen', 'Kunstobjecten', 'Reclame door middel van posters of billboards', 'Reclame (overig)', 'Informatieborden', 'Windturbines' en als laatste '(niet-rijtaakrelevante informatie op) Bruggen, viaducten, tunnels en geluidsschermen'. Het kader bevat twee typen criteria:

1. Slagboomcriteria: criteria waaraan altijd moet worden voldaan (paragraaf 2.1). Objecten dienen aan deze criteria te voldoen. Afwijking is altijd reden om een aanvraag voor een Wbr-vergunning (Wet Beheer rijkswaterstaatswerken) te weigeren of een afwijzend standpunt in te nemen voor objecten buiten het beheersgebied van de weg.
2. Afwegingscriteria: criteria die in onderlinge samenhang en afhankelijk van de context meewegen in een besluit (paragraaf 2.2). Bij deze criteria is het oordeel van het districtshoofd bepalend of eventuele afwijkingen voldoende zwaarwegend zijn om een Wbr-aanvraag af te wijzen. Voor een Wabo-aanvraag vult de gemeente dit in. Deze criteria zijn niet zwart-wit en het gewicht kan afhankelijk van de situatie variëren.

Voor het beoogde project zijn alleen de objecten 'gebouwen' en 'reclame' door middel van posters of billboards van toepassing. Informatieborden, windturbines en informatie op bruggen, viaducten, tunnels of geluidsschermen worden niet mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.

Slagboomcriteria:

1. Bewegende beelden op digitale billboards zijn niet toegestaan (hieronder valt ook knipperen).
2. Verblinding door objecten: Objecten mogen niet verblinden
3. Afstand ten opzichte van de rijbaan: binnen het beheersgebied van de weg wordt geen Wbr-vergunning verleend voor het plaatsen van:
 - commerciële uitingen
 - objecten, tenzij de aanvraag een locatie betreft buiten de obstakelvrije zone (standaard 13 meter, maar soms meer afhankelijk van het hoogteverschil in het dwarsprofiel), vanaf de kantstrookmarkering langs de meest rechter en meest linker rijstrook gemeten) en mits is voldaan aan de overige criteria.

De aanvraag omgevingsvergunning wordt door de gemeente getoetst of voldaan wordt aan het kader "Beoordelen van objecten langs snelwegen" de daarin opgenomen slagboom- en afwegingscriteria.

Overige aandachtspunten

Bij de ontwikkeling van dit project, dient de gemeente Ouder-Amstel aan te tonen dat:

- Aanrijding van het gebouw De Joan wordt voorkomen (Kader ROA Veilige Inrichting van Bermen 2017);
- De stabiliteit van het weglichaam geborgd is (veiligheid en beschikbaarheid nu en in de toekomst);
- De bermen goed toegankelijk en onderhoudbaar blijven;
- Bij onderhoud aan het gebouw The Joan geen toegang noodzakelijk is tot het beheergebied van RWS (beschikbaarheid netwerk)

Beantwoording gemeente

- Voorkomen van aanrijden van het gebouw conform Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen Veilige Inrichting van Bermen (2017). Op de A10 ten noorden van het plangebied geldt een maximum snelheid van 100 km/uur. Bij 120 km/uur geldt een obstakelvrije zone van 13 meter vanaf de *rijbaan*. Het gebouw ligt buiten de obstakelvrije zone, die zekerheidshalve 13 meter wordt

beschouwd, uitgaande van de rechterrijstrook tot aan de plangrens/bouwvlak. De vluchtstrook wordt conform de richtlijn niet meegerekend. De situering van het bouwvlak voldoet derhalve aan de Richtlijn. Zodoende wordt aanrijding van het gebouw voorkomen.

- Waarborging stabiliteit van het weglichaam. Er is sprake van een talud vanaf de weg tot aan de noordkant van het plangebied. Het plangebied ligt geheel buiten het talud. Ook zijn er voor de uitvoering van het plan geen werkzaamheden aan het talud aan de orde, of werkzaamheden die de stabiliteit hiervan en daarmee van het weglichaam anderszins aantasten.
- Bermen toegankelijk en onderhoudbaar houden. De berm blijft op dezelfde wijze als thans mogelijk is toegankelijk en onderhoudbaar. De breedte van de berm en de toegankelijkheid wijzigen niet.
- Onderhoud van het gebouw. Voorkomen moet worden dat voor het onderhoud van het nieuwe gebouw toegang tot het beheergebied van RWS noodzakelijk is. Rondom het nieuwe gebouw, tussen de berm en het gebouw, resteert een voldoende brede zone om het gebouw te onderhouden. Hiervoor is geen toegang tot het beheergebied van RWS noodzakelijk. Bij de omgevingsvergunning voor het bouwen zal dit worden aangetoond middels concrete inrichtings-/bouwtekeningen.

Bijlage 1 bezonning- en zichtbaarheid studie The Joan

T H E J O A N
A M S T E R D A M

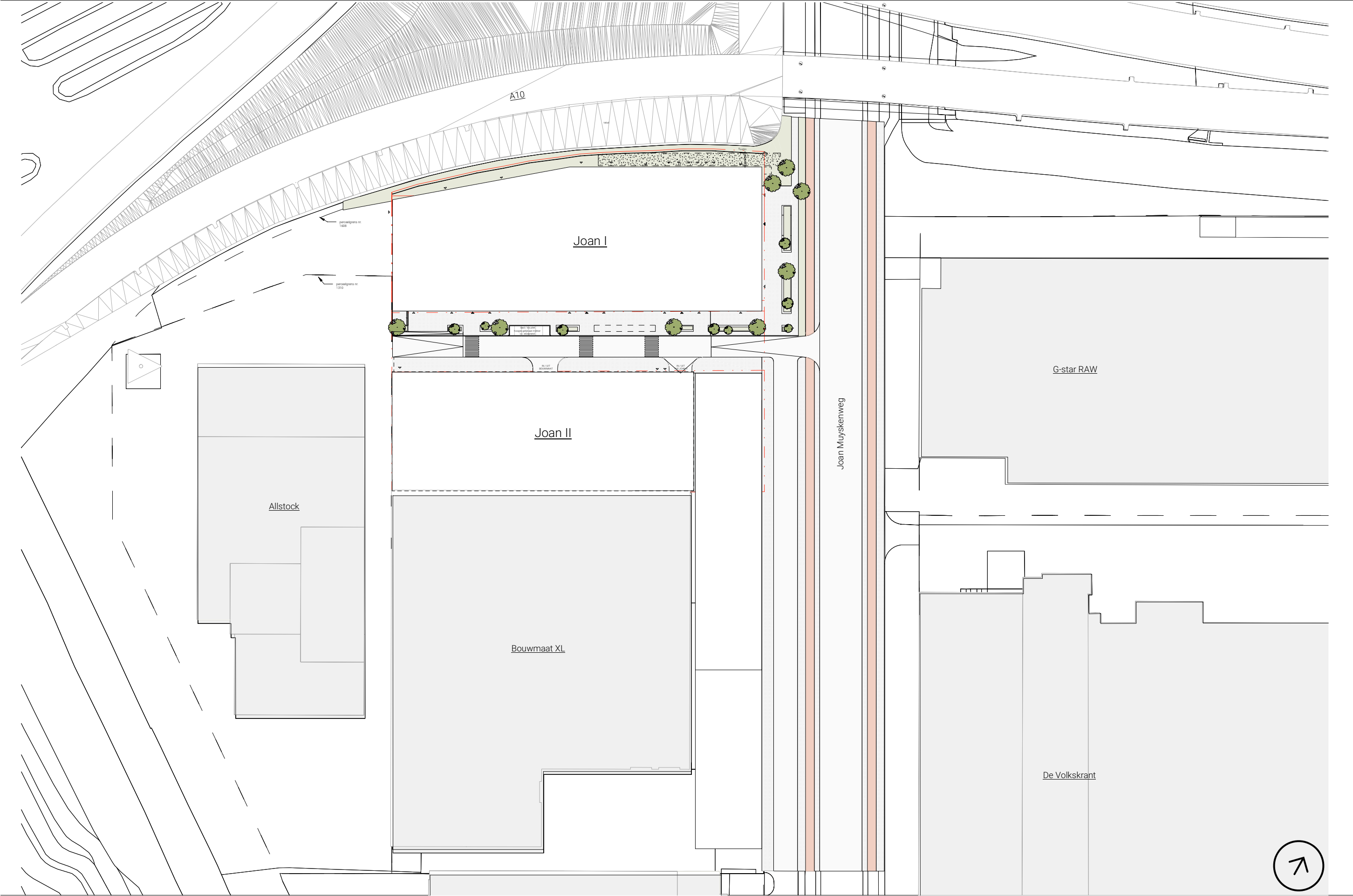
The Joan Amsterdam

voorlopigontwerp 18-04-2019

client
Being Development

architect
OZ
Pedro de Medinalaan 7a
1086 XK Amsterdam
+31 20 31 41 111
info@ozarchitect.nl
www.ozarchitect.nl

SCHADUW STUDIE

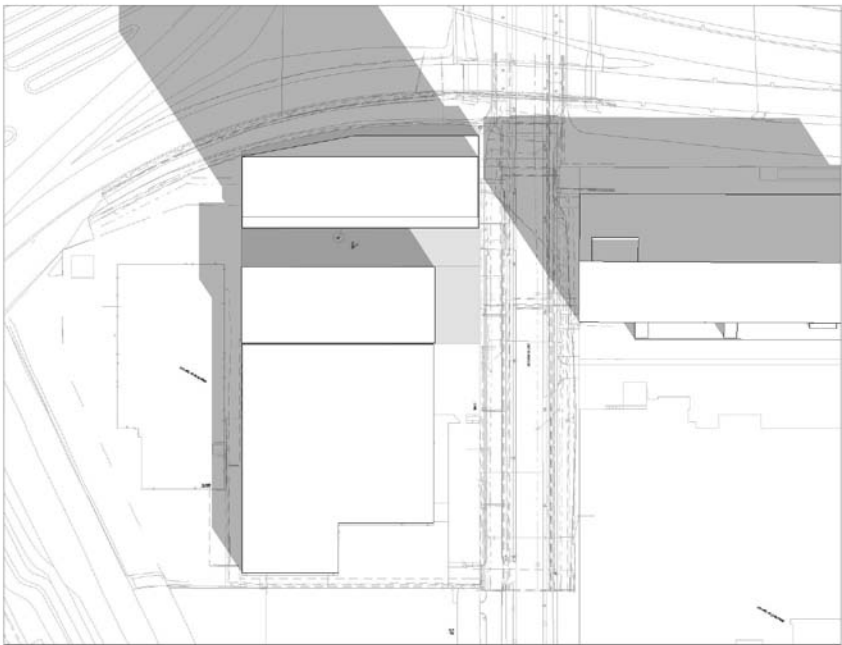


bestemmingsplan the Joan

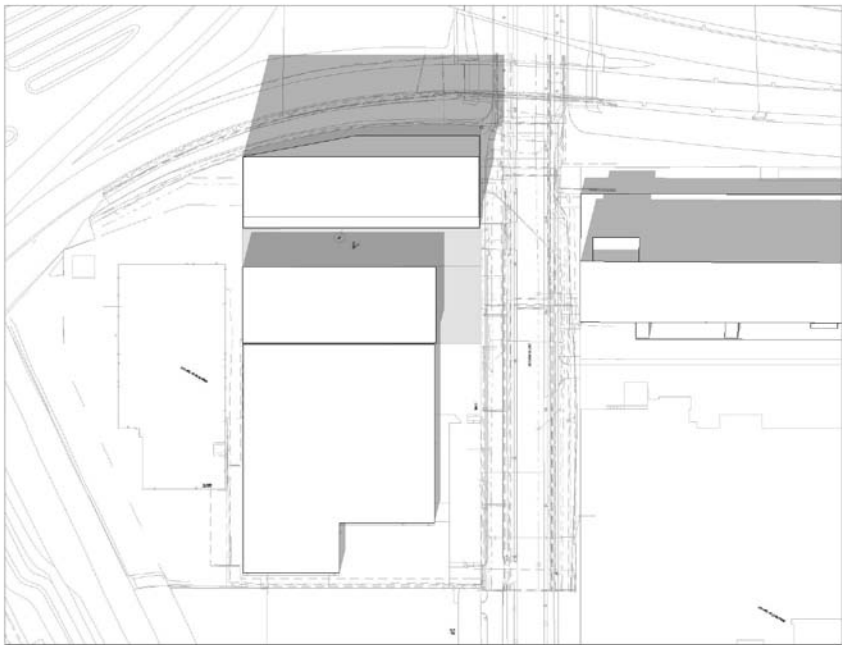


21 maart

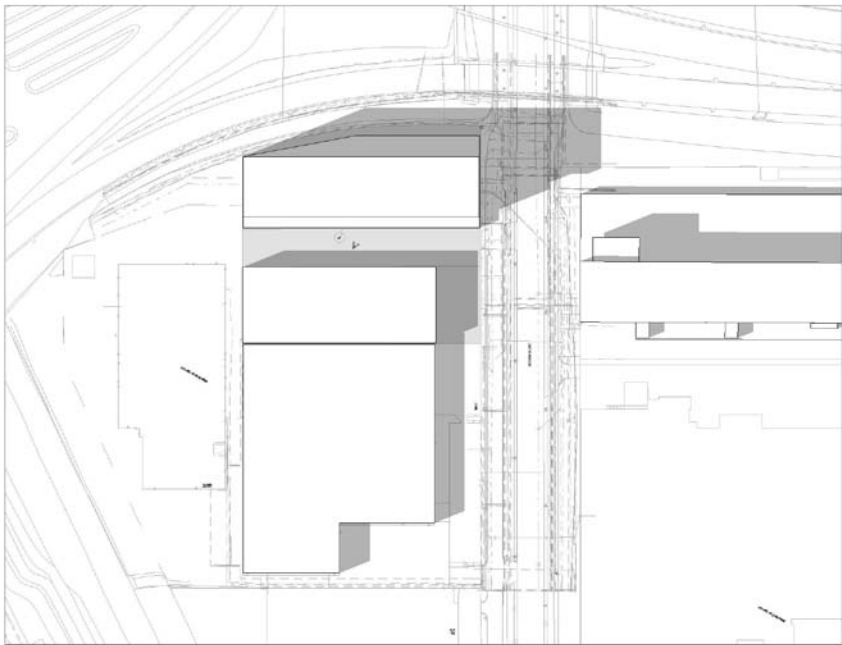
↑
ca. 06:41 uur ↓
ca. 18:54 uur



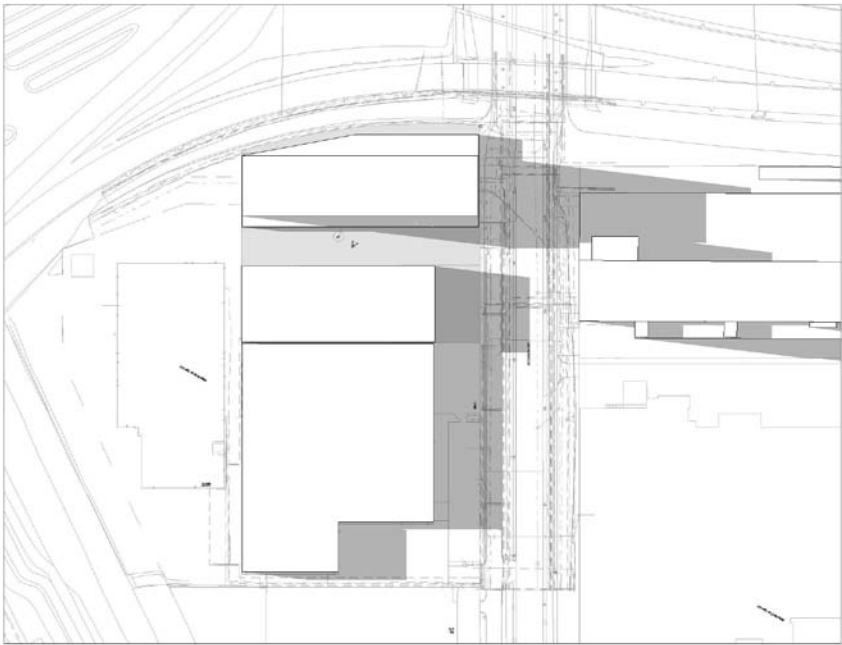
09:00 uur



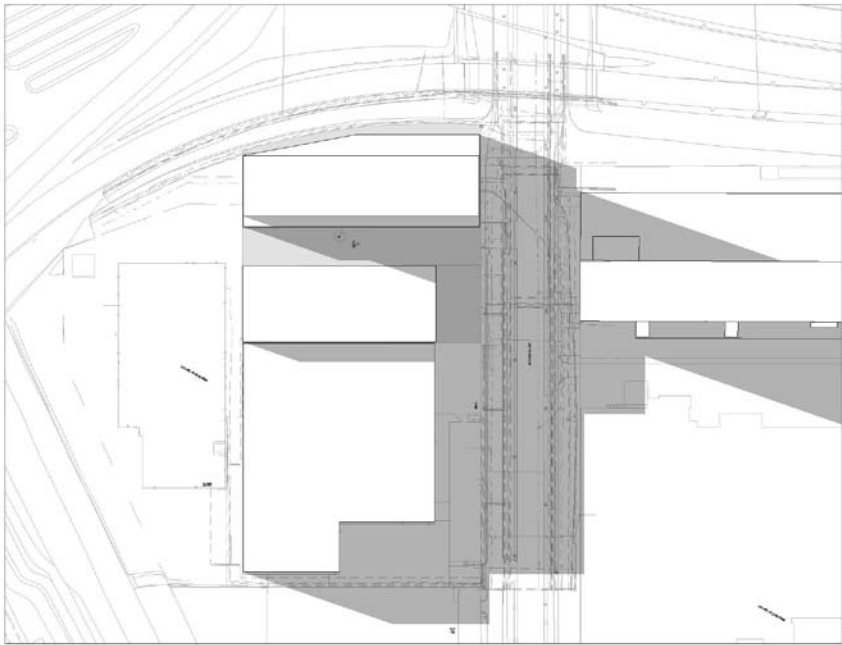
12:00 uur



15:00 uur



17:00 uur



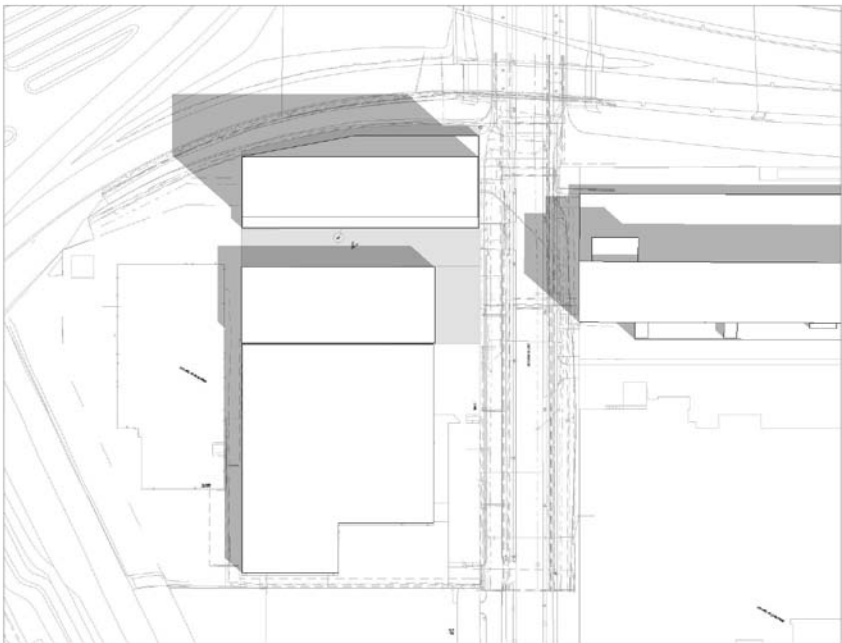
18:00 uur

21:00 uur

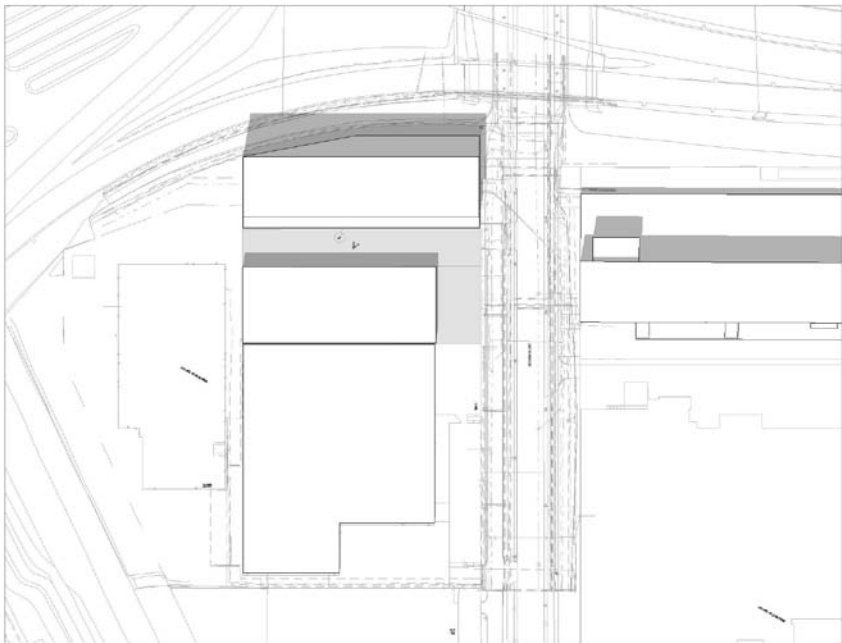
bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

21 juni

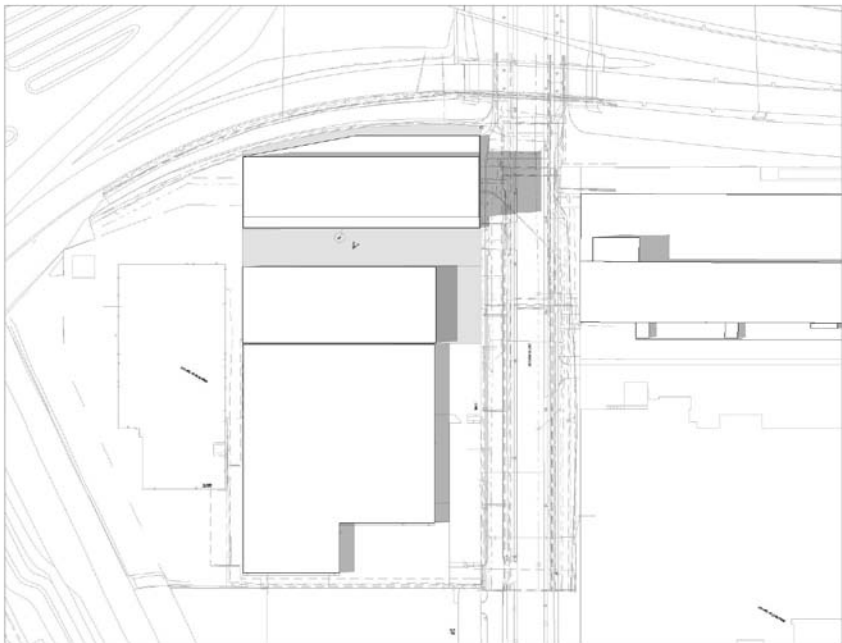
↑ ca. 05:18 uur ↓ ca. 22:06 uur



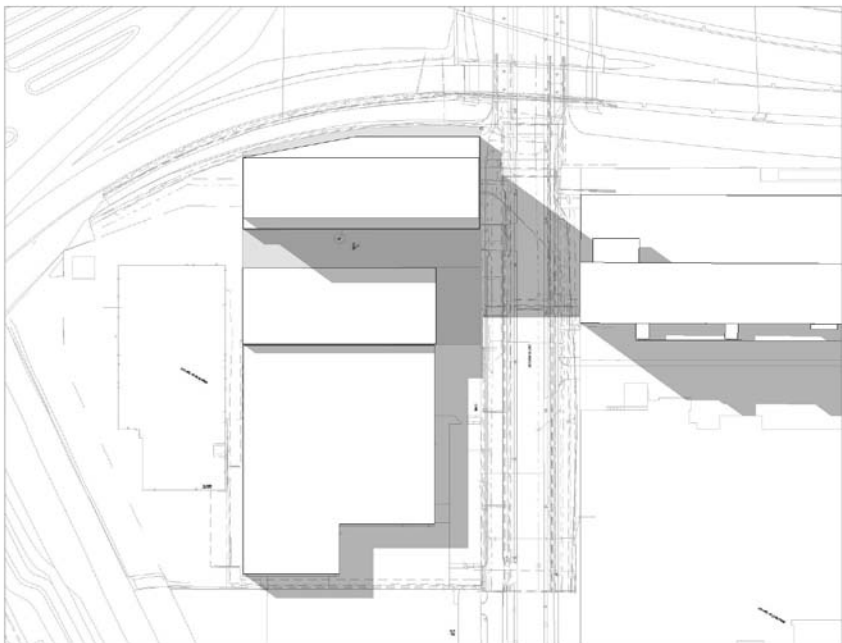
09:00 uur



12:00 uur

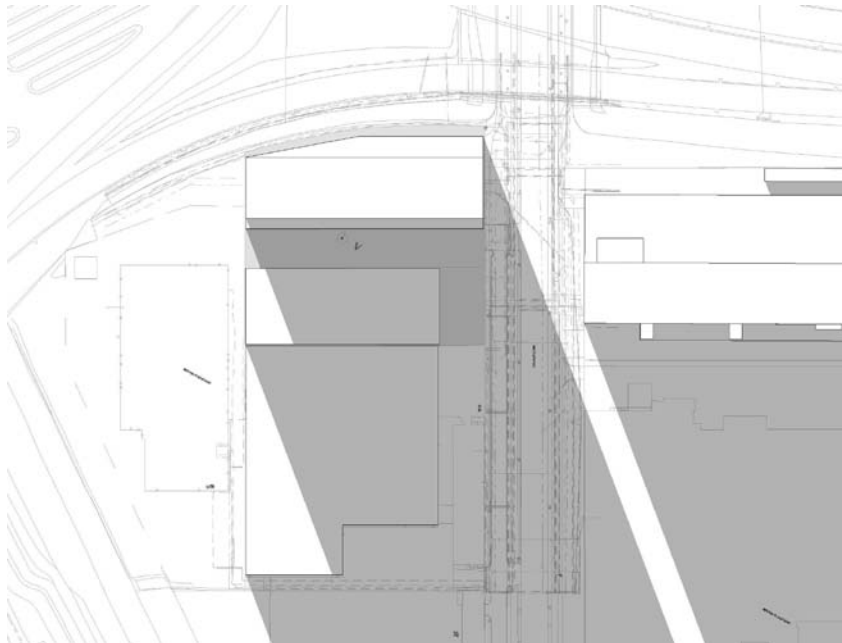


15:00 uur



17:00 uur

18:00 uur

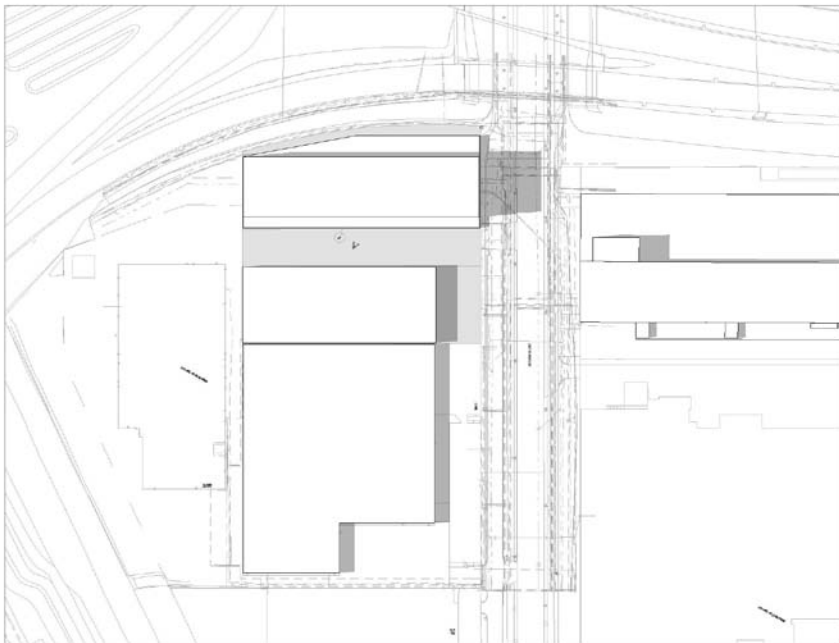
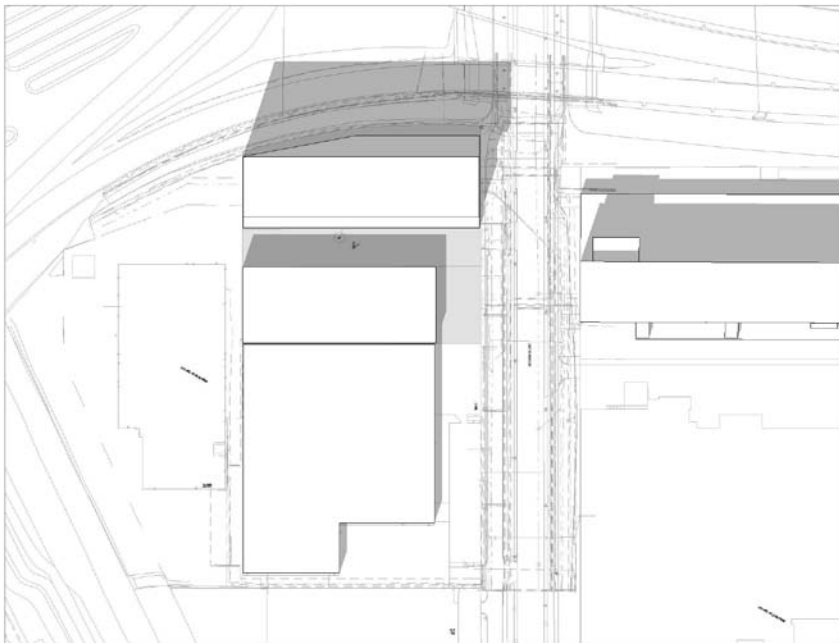
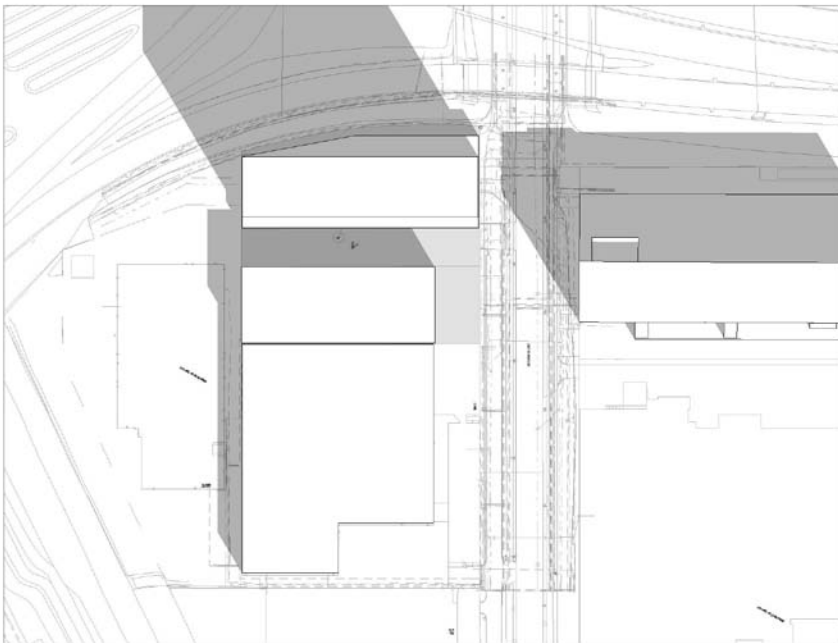


21:00 uur

bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

21 september

 ca. 07:24 uur  ca. 19:42 uur

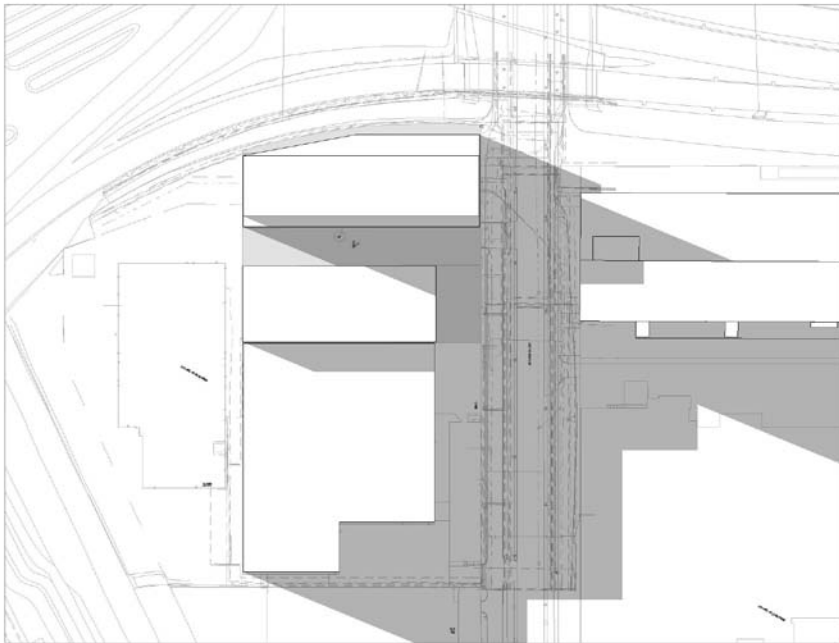
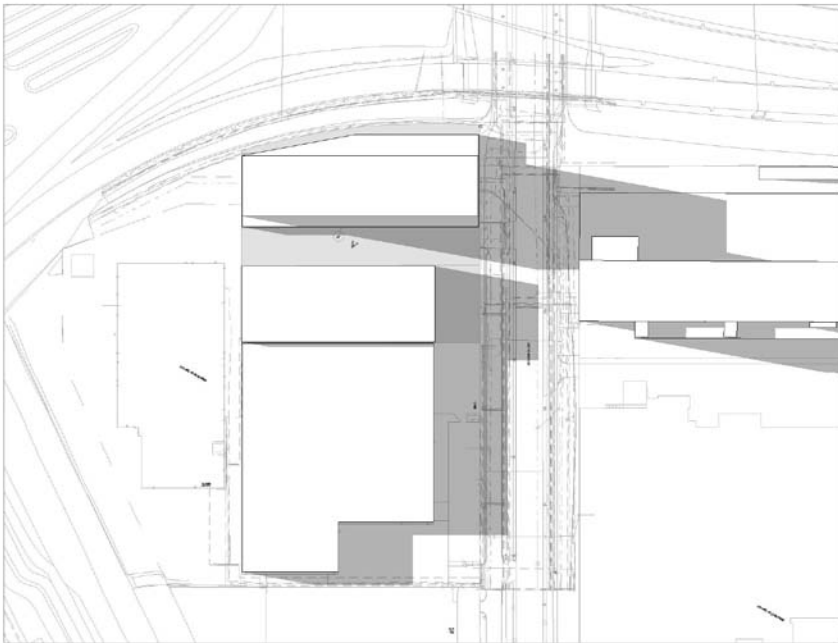


09:00 uur

12:00 uur

15:00 uur

[1 of 2] [September 21, 2019 - 17:00]



17:00 uur

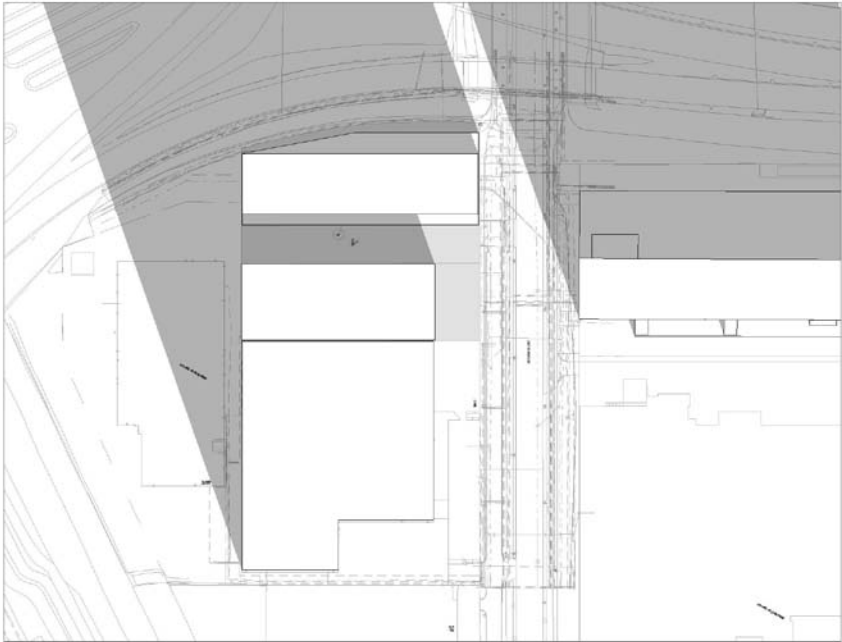
18:00 uur

21:00 uur

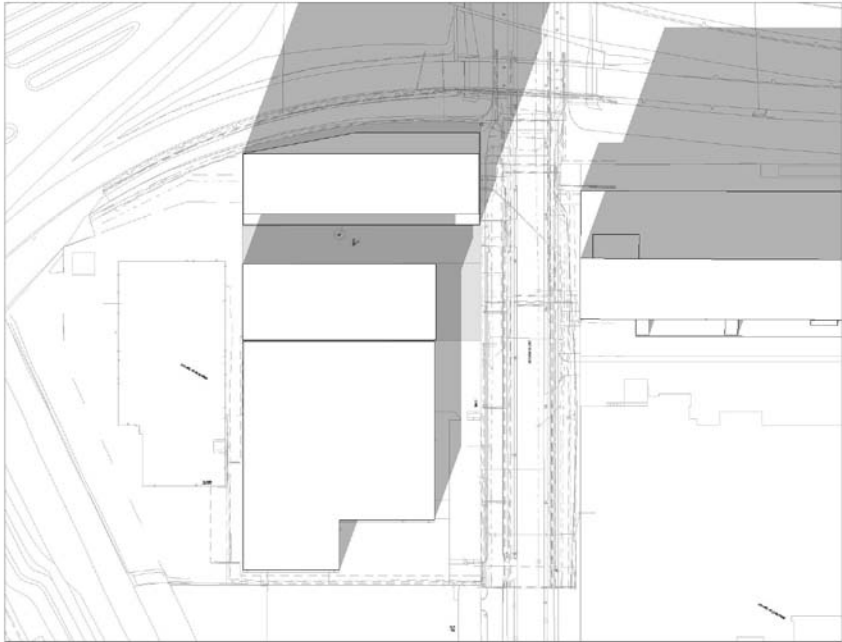
bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

21 december

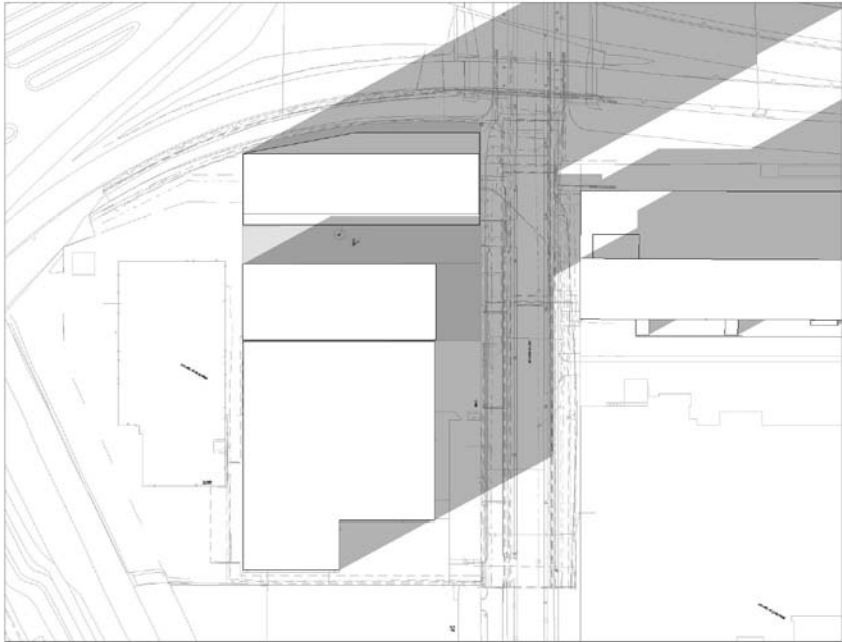
↑ ca. 08:47 uur ↓ ca. 16:28 uur



09:00 uur



12:00 uur



15:00 uur

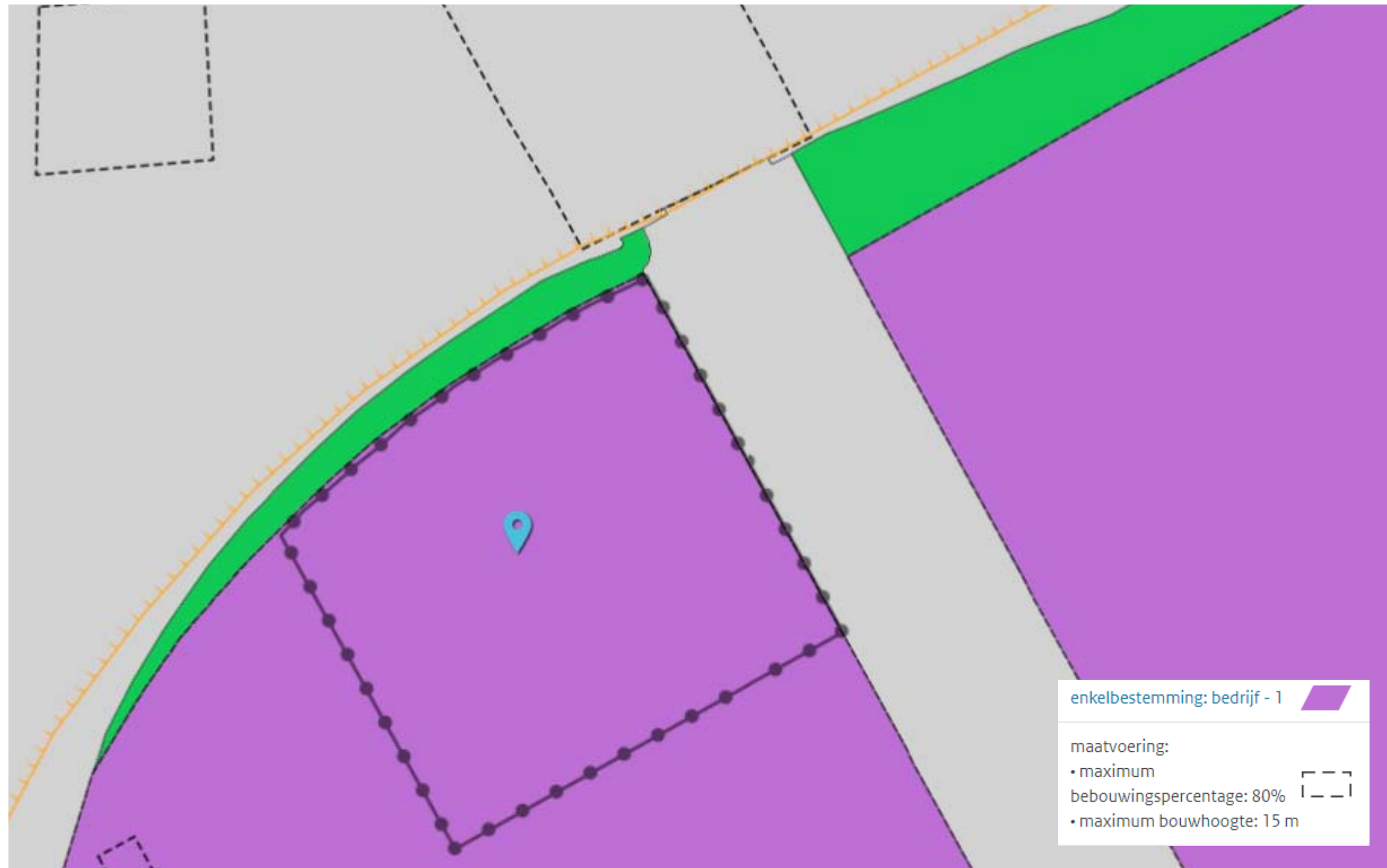
17:00 uur

18:00 uur

21:00 uur

bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

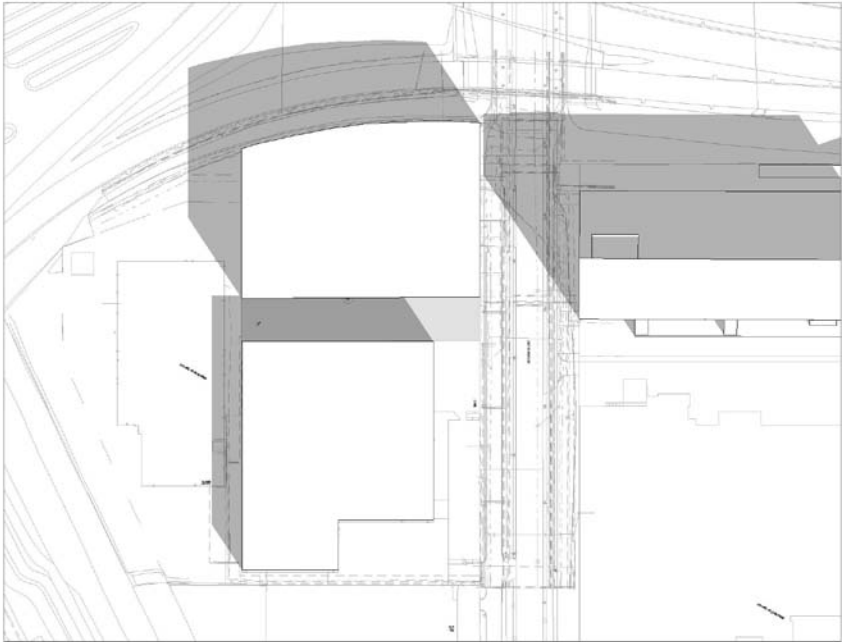
huidige bestemmingsplan



21 maart

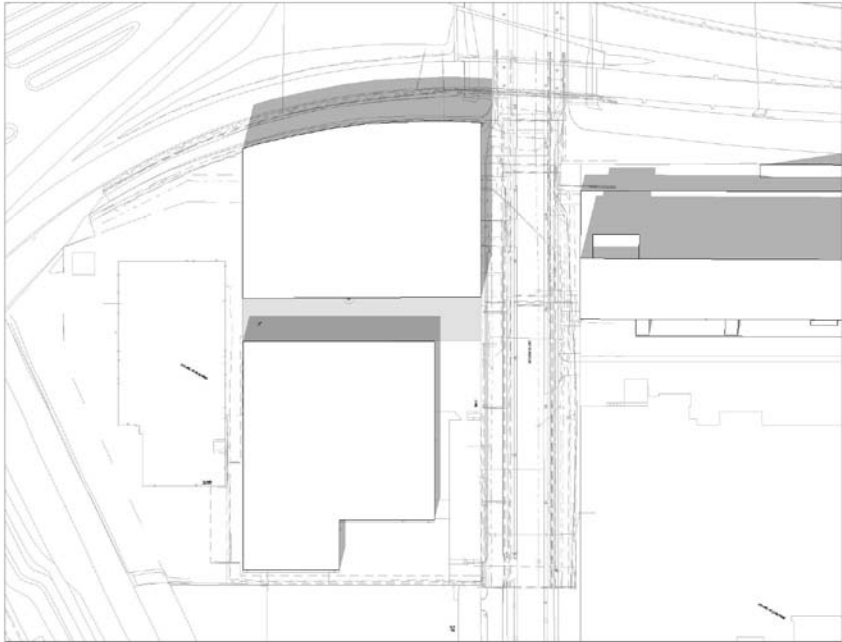
 **ca. 06:41 uur**  **ca. 18:54 uur**

[1 of 10] [March 21, 2019 - 09:00]



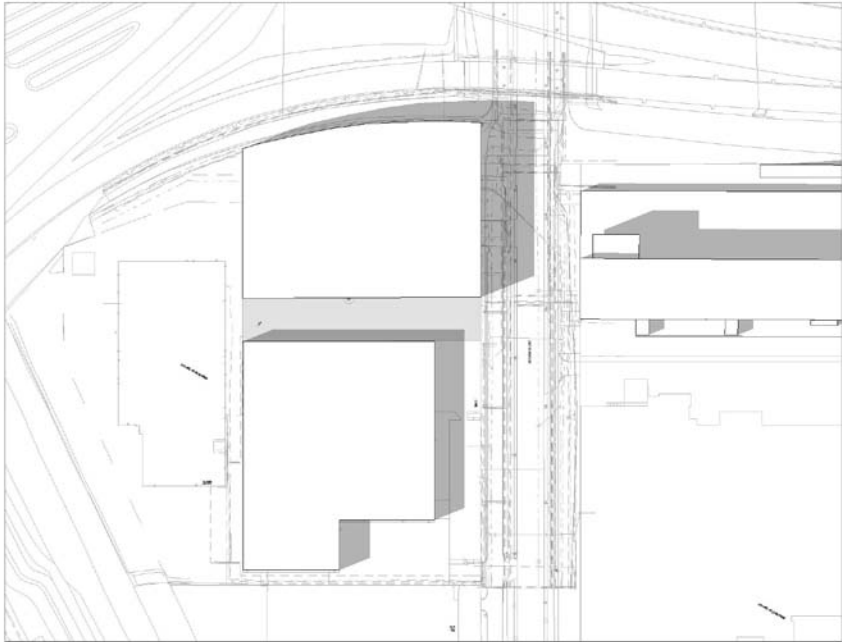
09:00 uur

[4 of 10] [March 21, 2019 - 12:00]



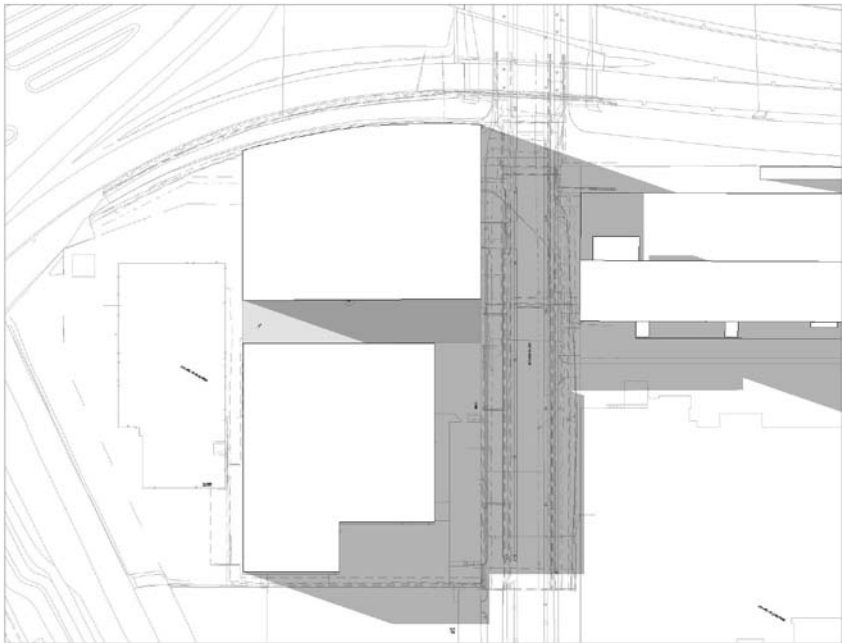
12:00 uur

[7 of 10] [March 21, 2019 - 15:00]



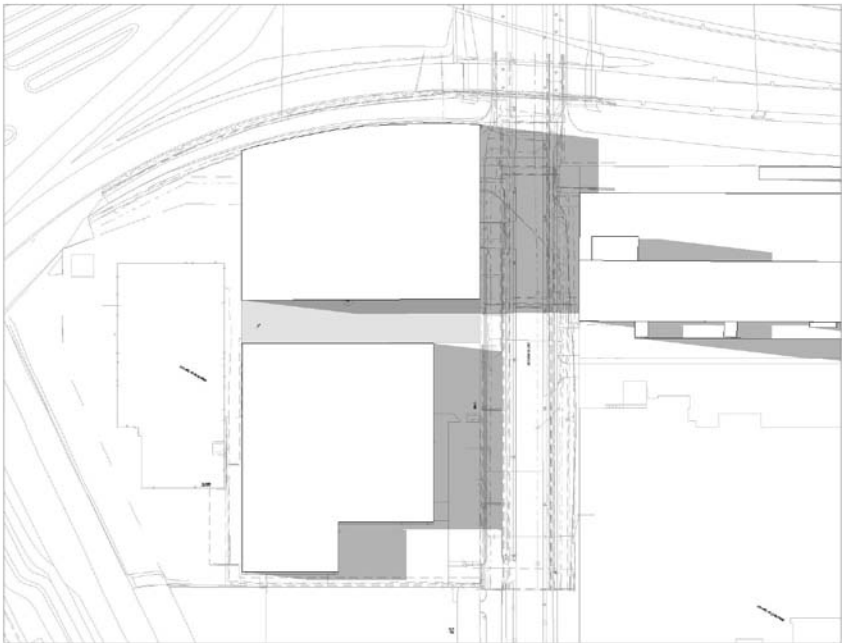
15:00 uur

[10 of 10] [March 21, 2019 - 18:00]



18:00 uur

17:00 uur

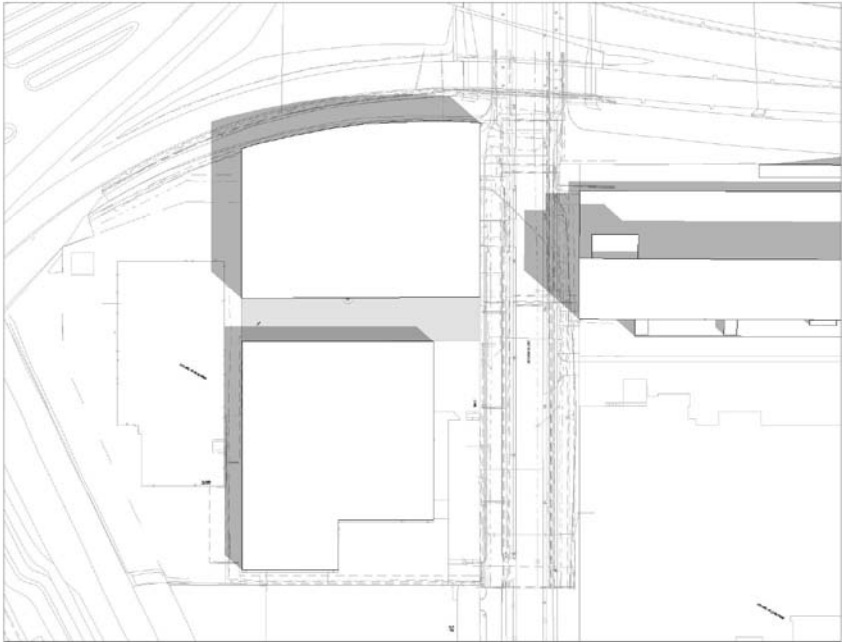


21:00 uur

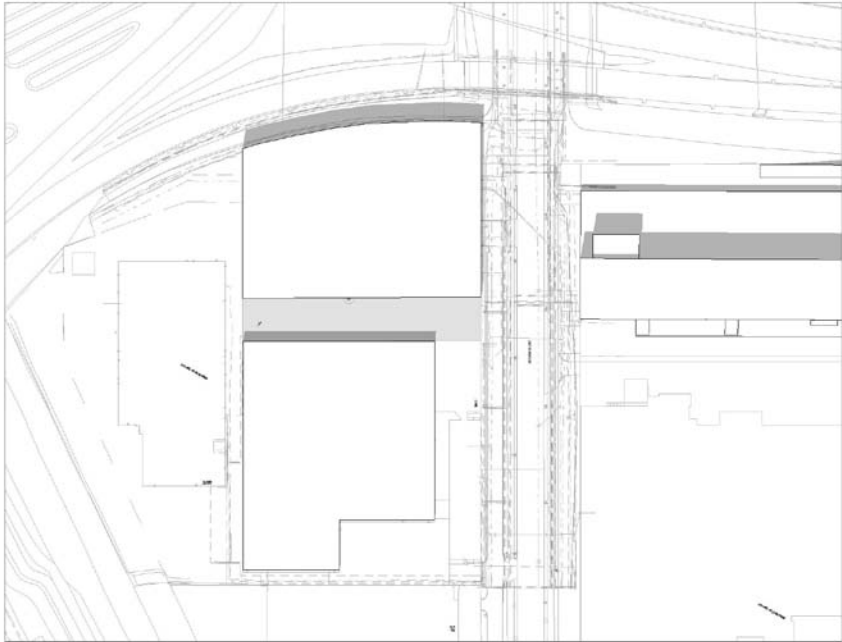
bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

21 juni

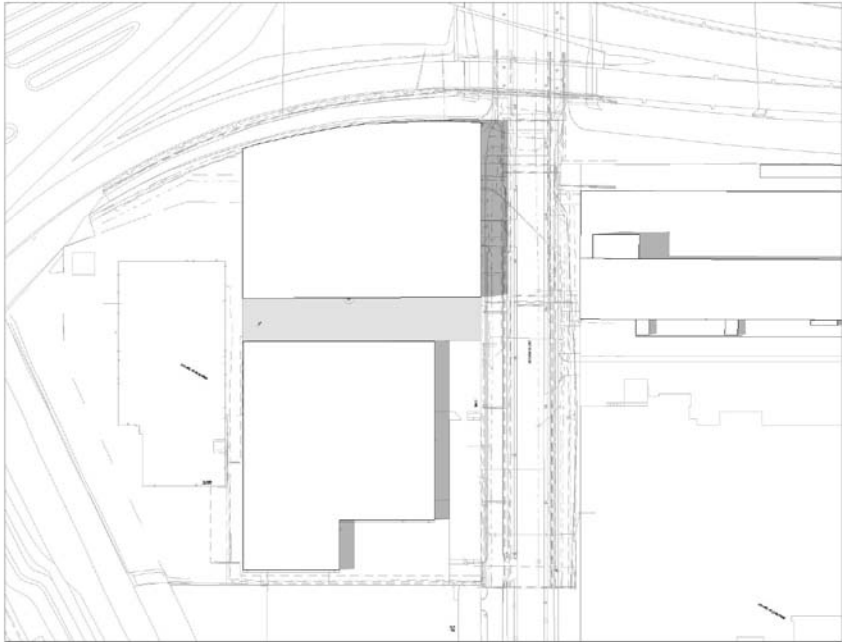
 ca. 05:18 uur  ca. 22:06 uur



09:00 uur

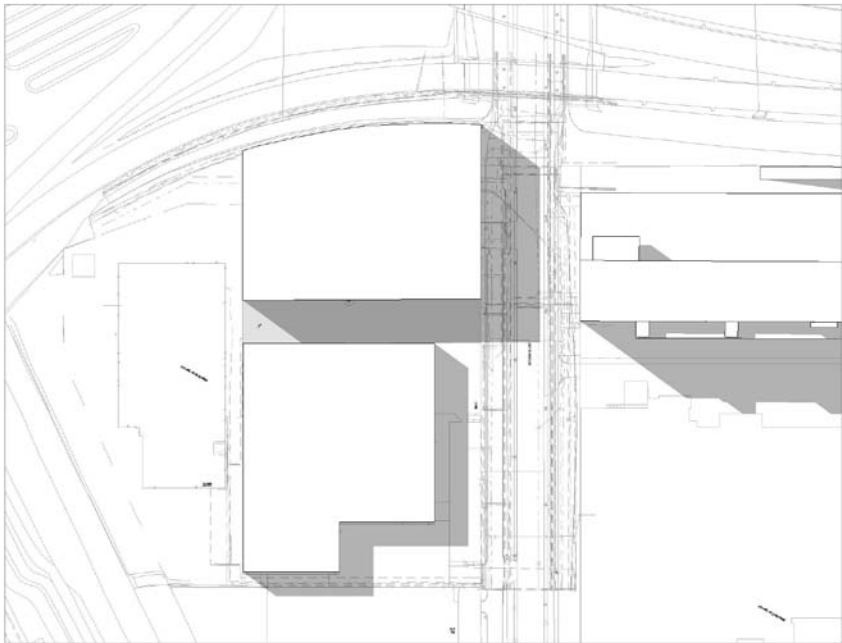


12:00 uur

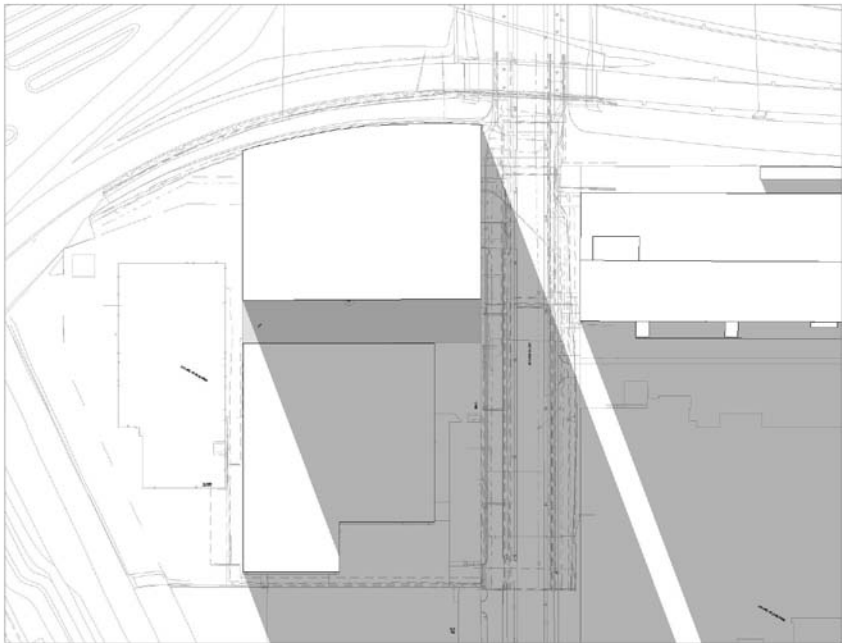


15:00 uur

[4 of 4] [June 21, 2019 - 21:00]



18:00 uur

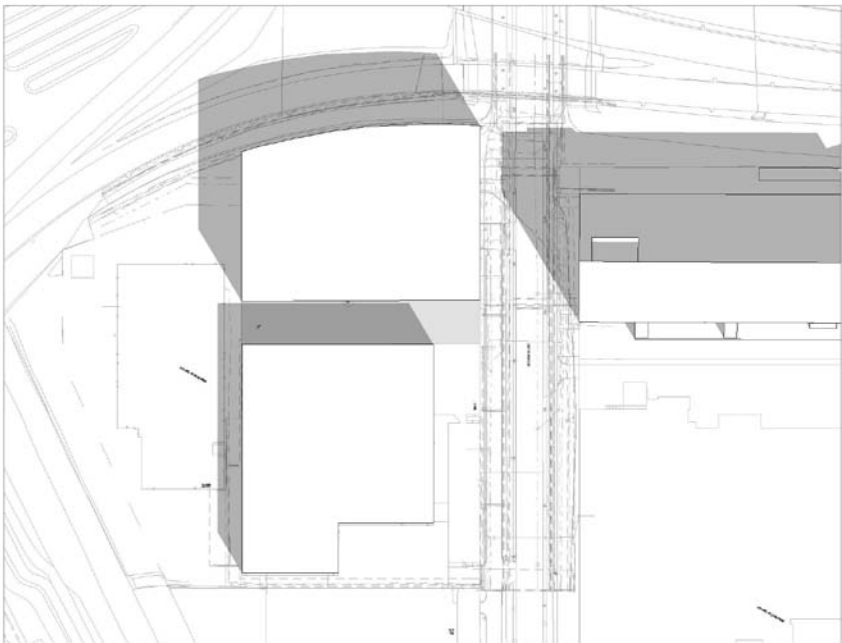


21:00 uur

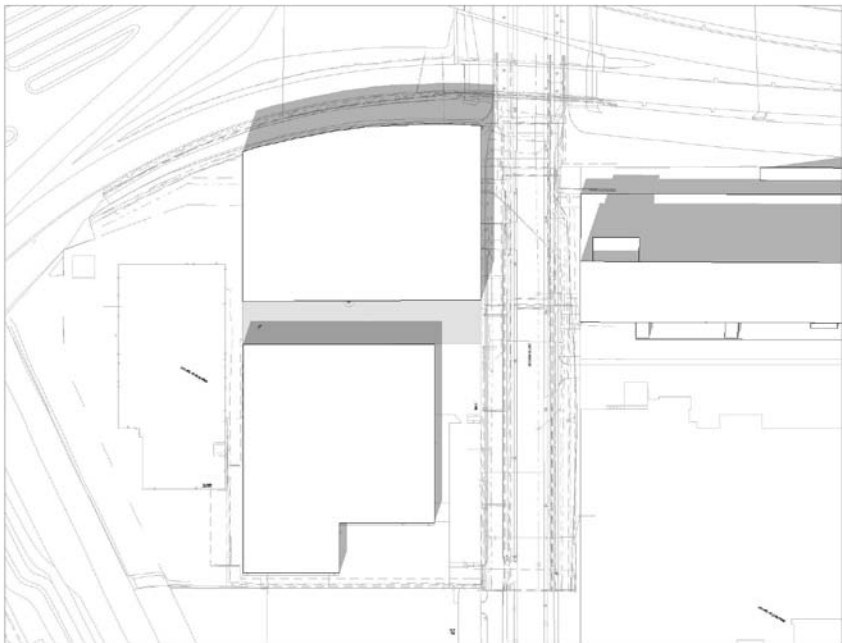
bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

21 september

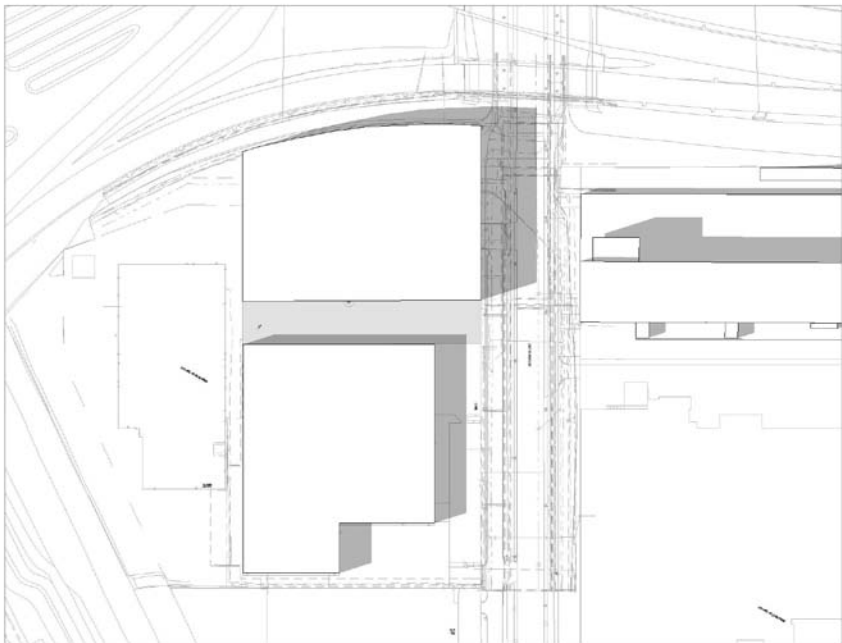
↑ ca. 07:24 uur ↓ ca. 19:42 uur



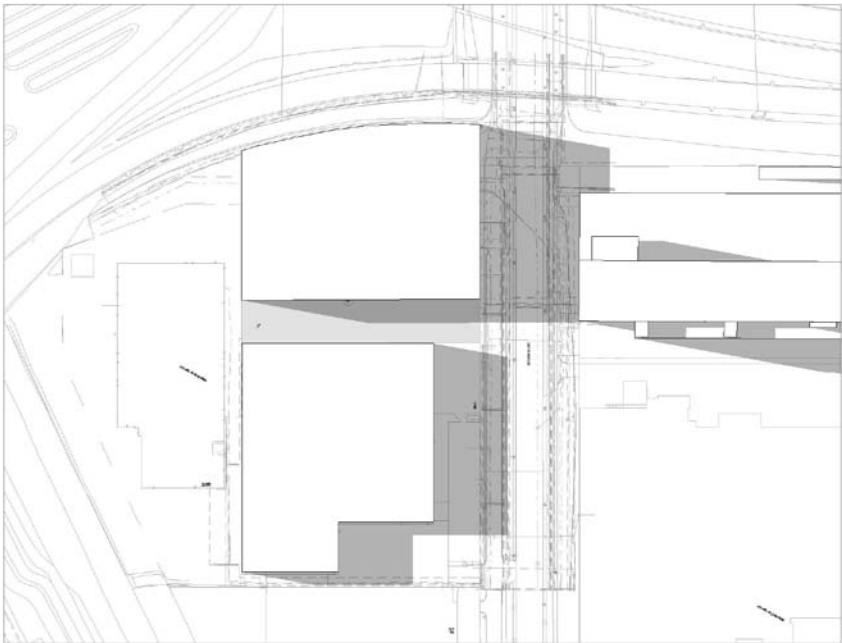
09:00 uur



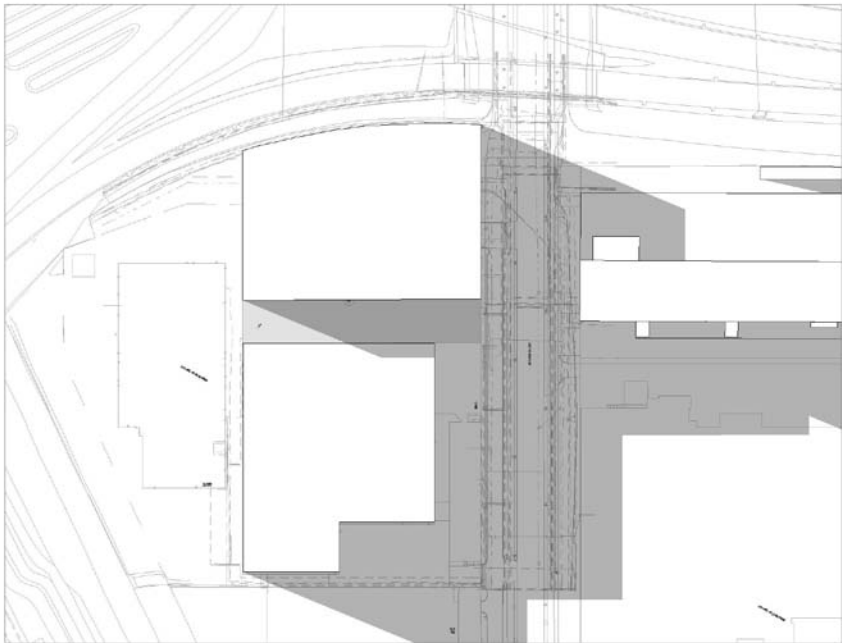
12:00 uur



15:00 uur



17:00 uur



18:00 uur

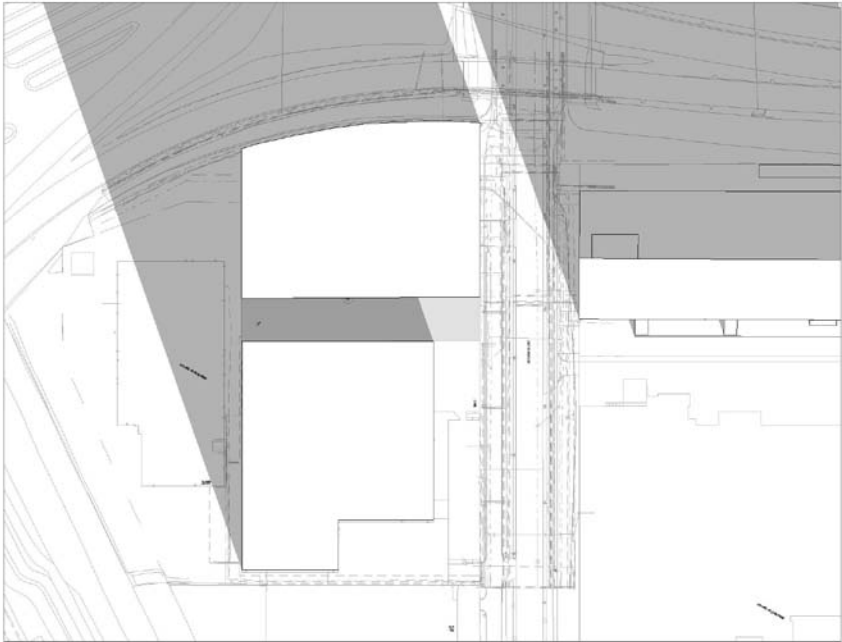


21:00 uur

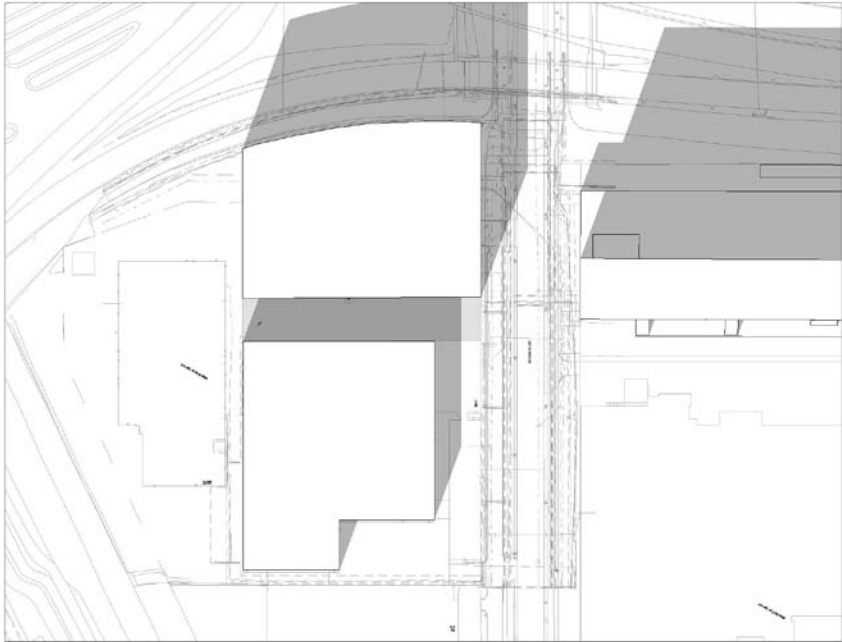
bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

21 december

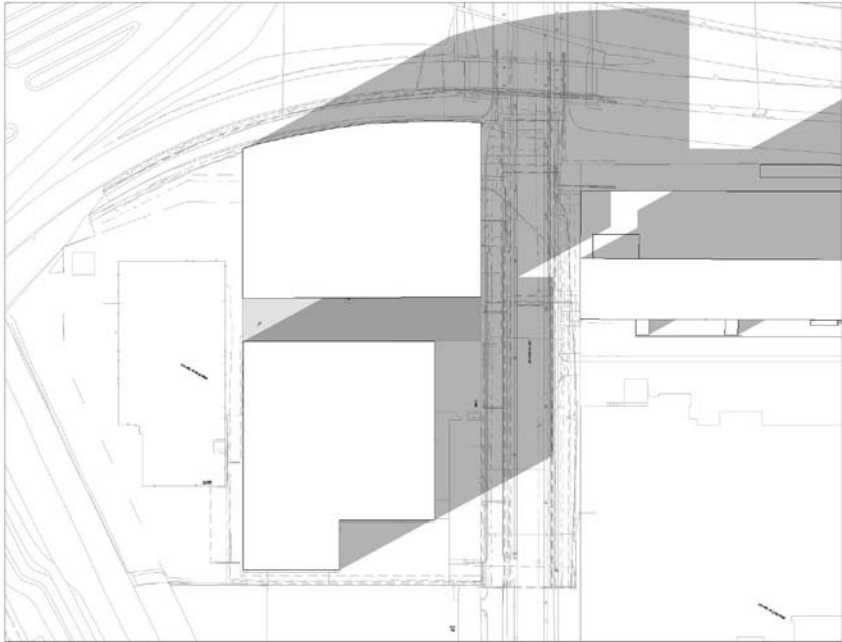
↑ ca. 08:47 uur ↓ ca. 16:28 uur



09:00 uur



12:00 uur



15:00 uur

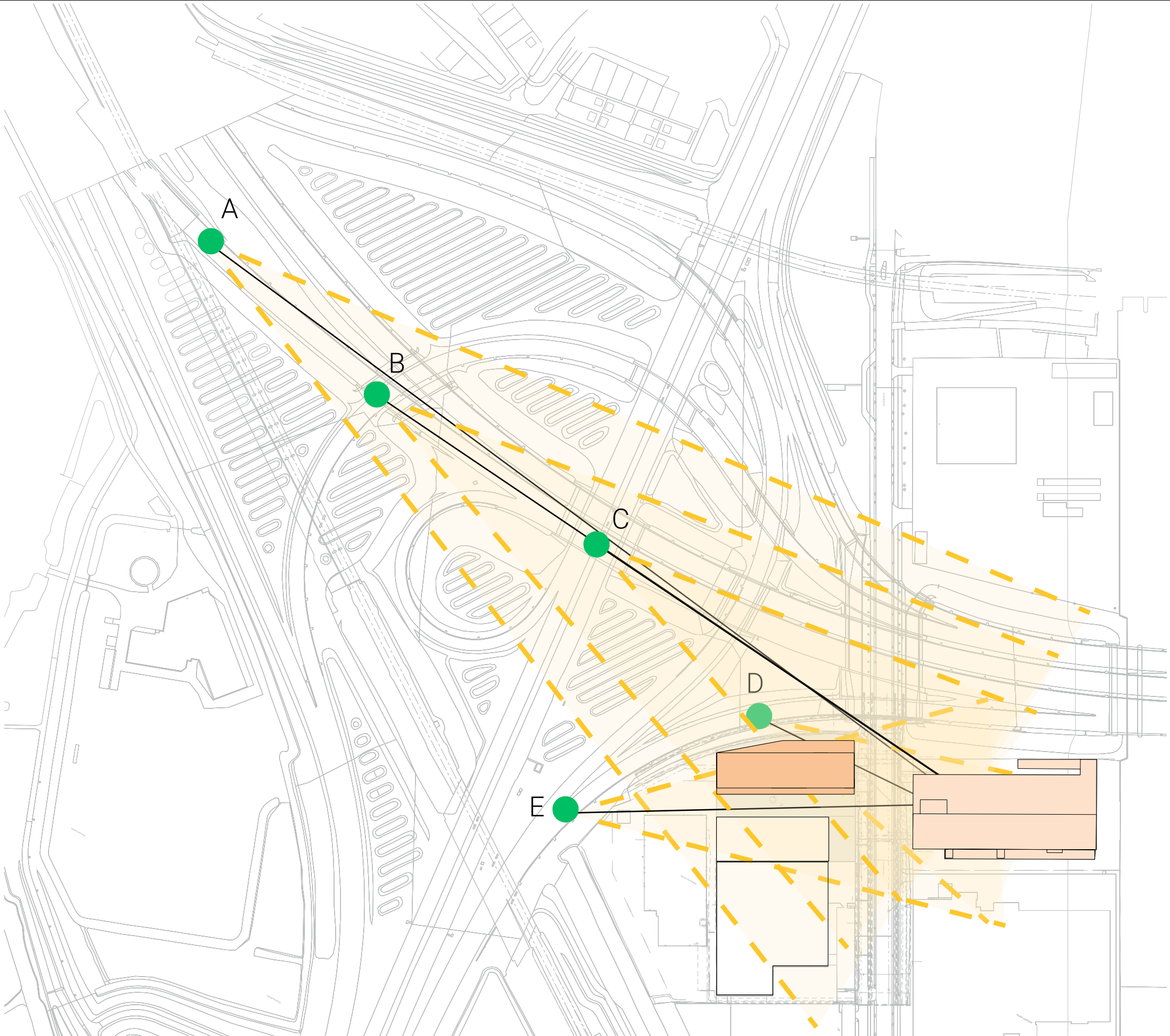
17:00 uur

18:00 uur

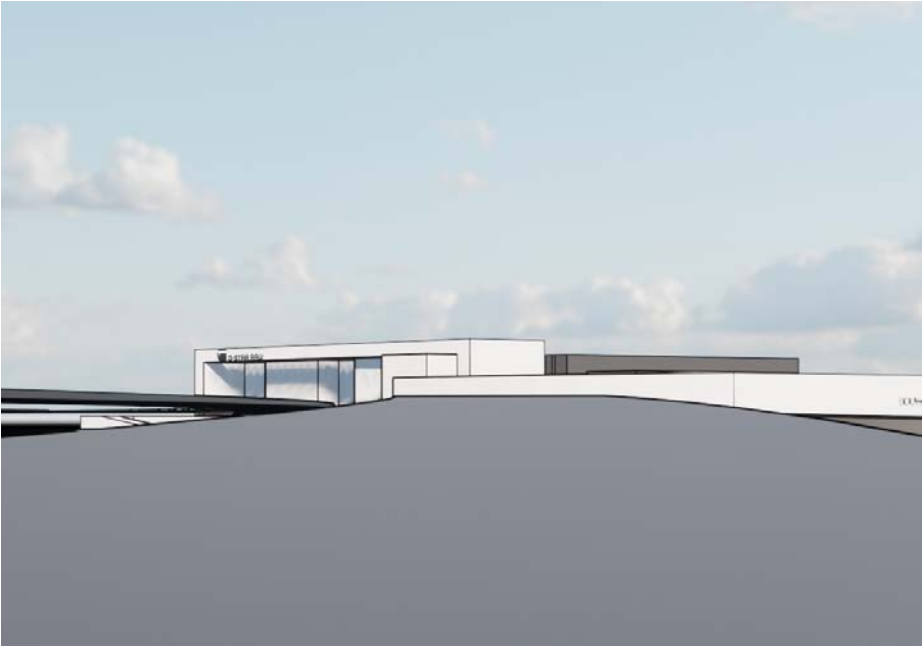
21:00 uur

bron
<https://www.timeanddate.com/sun/netherlands/amsterdam>

ZICHTBAARHEID STUDIE



15m massa



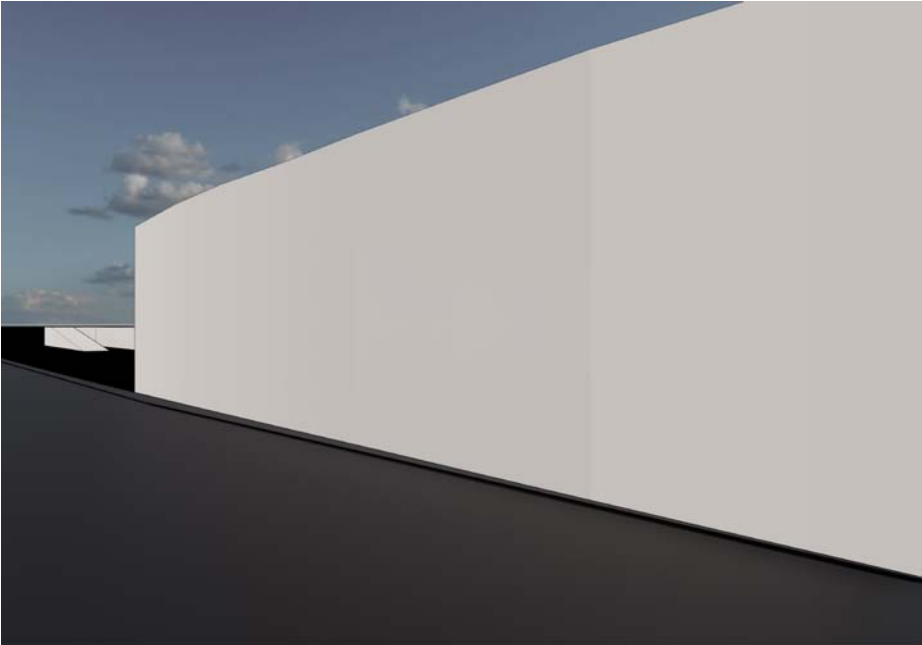
punt A



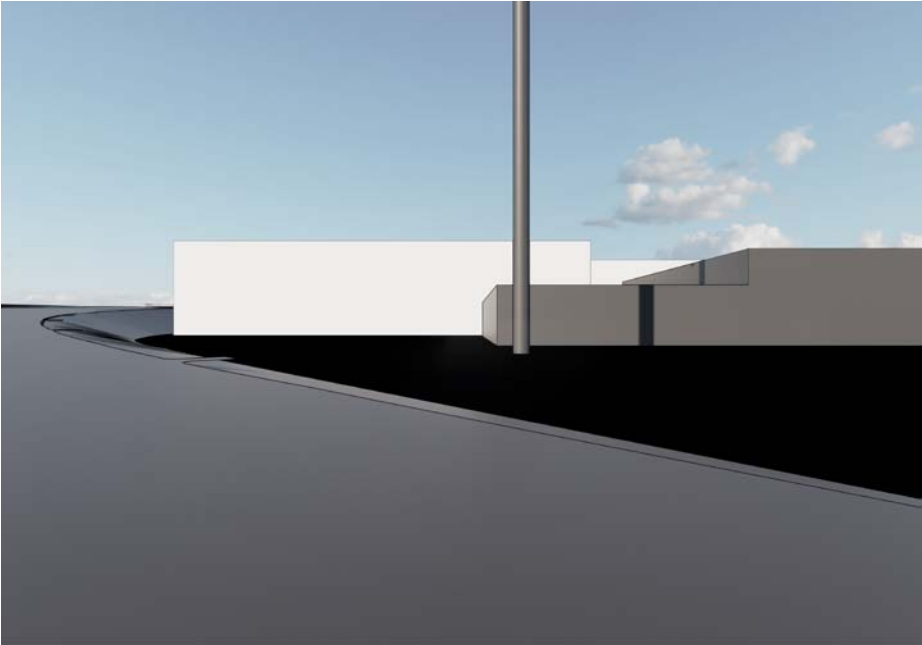
punt B



punt C



punt D



punt E

The Joan



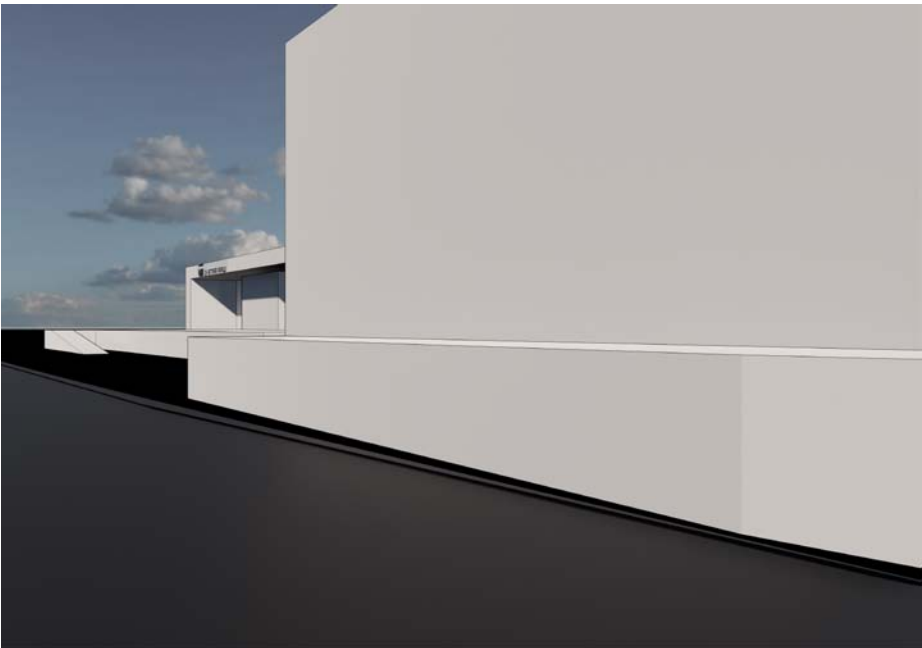
punt A



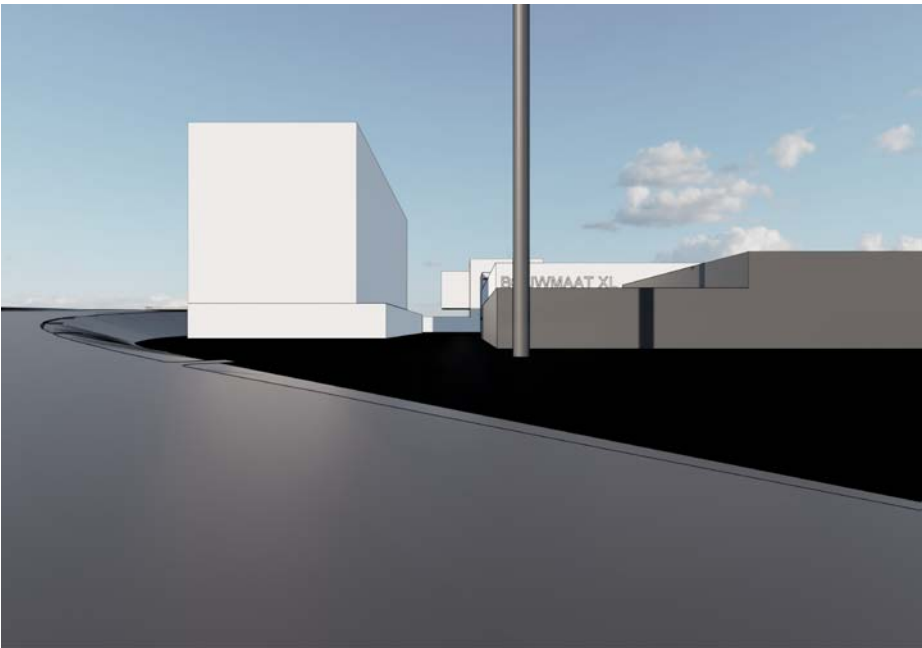
punt B



punt C



punt D



punt E

OZ