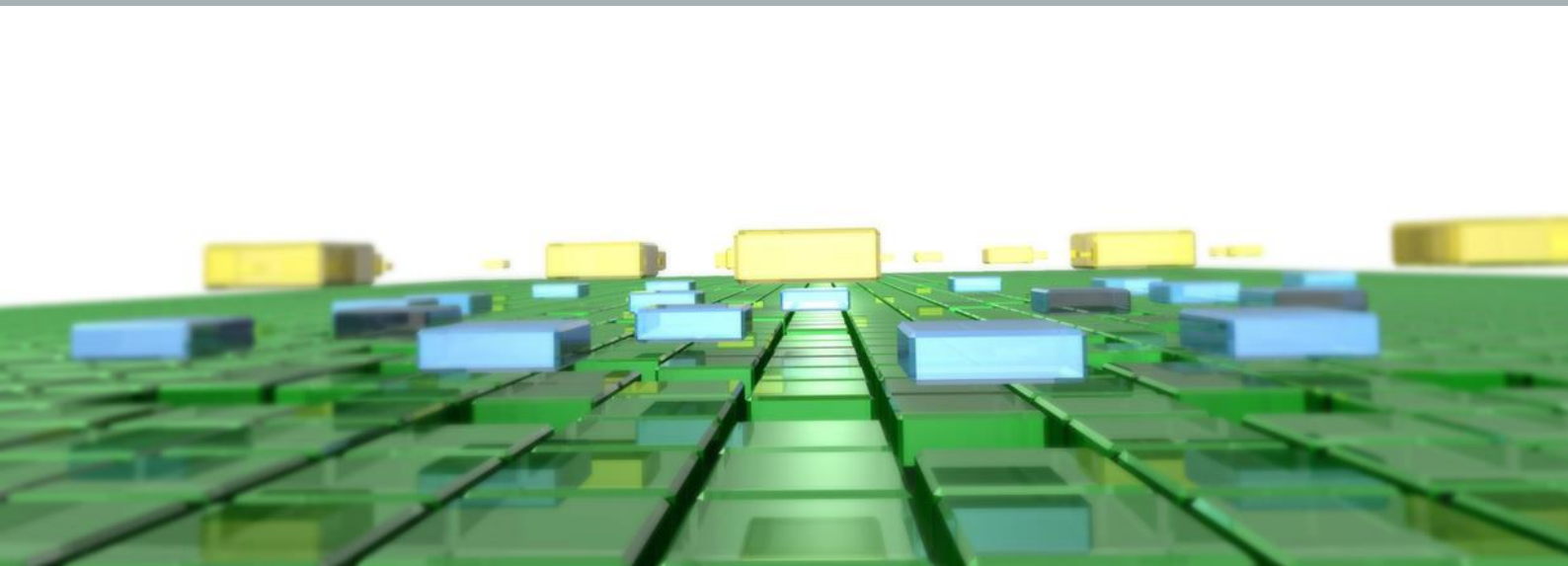


Bestemmingsplan The Joan

Gemeente Ouder-Amstel

Vastgesteld



Bestemmingsplan The Joan

Gemeente Ouder-Amstel

Vastgesteld

Rapportnummer:	211x09444_8
IMRO-nummer:	NL.IMRO.0437.BPTheJoan-VA01
Datum:	Juli 2019
Contactpersoon opdrachtgever:	Being Development De heer D. Dekker
Projectteam BRO:	Joost van der Aa
Concept:	22 juni 2018
Ontwerp:	11 januari 2019
Vastgesteld:	3 juli 2019

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

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	7
2. BELEIDSKADER	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Rijksbeleid	8
2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	8
2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	10
2.2.3 Beleid Rijkswaterstaat	10
2.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking	10
2.3 Provinciaal beleid	12
2.4 Regionaal beleid	13
2.5 Gemeentelijke beleid	14
3. HET PROJECT	19
3.1 Huidige situatie	19
3.2 Toekomstige situatie	20
3.2.1 Bouwplan en programma	20
3.2.2 Parkeren	21
4. OMGEVINGSASPECTEN	24
4.1 Bedrijven en milieuzonering	24
4.2 Geluid	24
4.3 Bodem	25
4.4 Externe veiligheid	26
4.5 Luchtkwaliteit	29
4.6 Water	30
4.7 Archeologie en cultuurhistorie	31
4.8 Flora en fauna	31
4.9 M.e.r.-plicht	32
4.10 Luchthavendelingbesluit	33

5. JURIDISCHE TOELICHTING	35
5.1 Inleiding	35
5.2 Plansystematiek	35
5.3 Regels	37

6. UITVOERBAARHEID	39
6.1 Economische uitvoerbaarheid	39
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Ladderonderbouwing
- Bijlage 2: Vooronderzoek bodem
- Bijlage 3: Quicksan externe veiligheid
- Bijlage 4: Onderzoek externe veiligheid
- Bijlage 5: Verantwoordingsnotitie externe veiligheid
- Bijlage 6: Verkeersgeneratie en parkeren (CROW)
- Bijlage 7: Quicksan flora en fauna
- Bijlage 8: Toets Luchthavenindelingsbesluit Schiphol
- Bijlage 9: Planboek The Joan
- Bijlage 10: Nota van beantwoording zienswijzen

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Being Development is voornemens de percelen ter hoogte van de Joan Muyskenweg 28-32 te herontwikkelen. Het plan ligt op Amstel Business Park Zuid en bestaat uit twee delen: The Joan I en The Joan II.

Het plan voor The Joan I voorziet in de bouw van een multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw met een oppervlak van 27.000 m² bvo ten behoeve van kantoren, (creatieve) bedrijven en zelfstandige horeca. Het gebouw biedt ruimte aan creatieve ondernemers die willen werken op een levendige plek met allure.

Het plan voor The Joan II voorziet in de bouw van een parkeergarage.

Context

Het plan voor The Joan is onderdeel van de ambitie om Amstel Business Park Zuid de komende jaren deel van de stad te maken en stapsgewijs te transformeren tot Werkstad Overamstel. Bedrijvigheid blijft daarbinnen de hoofdfunctie, maar omdat de stad en het bedrijventerrein naar elkaar toe zijn gegroeid, zijn er kansen voor een meer stedelijke werkomgeving. Dit betekent:

- Intensiever ruimtegebruik;
- Meer ontmoetings- en verblijfsmogelijkheden;
- Een hogere ruimtelijke kwaliteit;
- Meer functiemenging;
- De transformatie van de Joan Muyskenweg tot aantrekkelijke stadsstraat die direct verbonden wordt met de Utrechtse Brug.

Nieuw bestemmingsplan

Ter plaatse is 'Amstel Business Park Zuid' het vigerende bestemmingsplan. Hierbinnen hebben de betreffende percelen de bestemming Bedrijf-1 en deels Verkeer-2. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan.

Gemeente Ouder-Amstel is bereid haar planologische medewerking aan het initiatief te verlenen. Daarvoor dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld, waarin is aangetoond dat het initiatief op de verschillende relevante 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 Knooppunt Amstel (A10/A2) en wordt aan de oostzijde ontsloten aan de Joan Muyskensweg. Ten zuiden van het plangebied loopt de spoorlijn Amsterdam Zuid – Amsterdam Bijlmer Arena. 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 1608 en 1310. De locatie is ca. 7.000 m² groot. De ligging en globale begrenzing van het plangebied is indicatief weergegeven op de figuur 1.1.



Figuur 1.1. Globale weergave van het plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied is bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' het geldende juridische kader. Dit bestemmingsplan is in werking getreden op 30 augustus 2013 en 3 september 2014 onherroepelijk geworden.

Binnen het bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' heeft het plangebied de bestemming 'Bedrijf – 1' en voor een gedeelte de bestemming 'Verkeer – 2'. 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 15 meter. Binnen de bestemming 'Verkeer-2' zijn wegen met maximaal vier rijstroken, voet- en fietspaden, parallelwegen, parkeervoorzieningen en bijbehorende kunstwerken of andere voorzieningen mogelijk.

Op basis van het geldende bestemmingsplan is het niet mogelijk om het gewenste gebouw met bijbehorend programma te realiseren.

Om de beoogde ontwikkeling te realiseren is derhalve een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Paraplubestemmingsplan Parkeren gemeente Ouder-Amstel (ontwerp 28 juni 2018)

De gemeente Ouder-Amstel werkt aan een paraplubestemmingsplan voor parkeren. Vooruitlopend daarop is de Nota Parkeernormen Ouder-Amstel opgesteld 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 parkeer ruimte 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. 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 beschikbaarstellen 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.

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 m² 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.

Gemeente Ouder-Amstel is voornemens om een onafhankelijke parkeernota vast te stellen met daarin beleidsregels voor parkeren. Dit toekomstige parkeerbeleid is onlosmakelijk verbonden met dit paraplubestemmingsplan. De normen die in de nota worden vastgesteld zijn daarmee direct van toepassing in dit bestemmingsplan (zie par. 3.2.2).

De regels behorende bij het paraplubestemmingsplan zijn als volgt:

Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:

1. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;
2. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien:
 - a. wordt voldaan aan de normen die zijn neergelegd in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning;
 - b. in het geval het bevoegde gezag geen beleidsregels zoals genoemd in lid a heeft vastgesteld, wordt voldaan aan de normen uit de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', zoals deze in dit bestemmingsplan zijn opgenomen in bijlage 1 en die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd en geen beleidsregels zijn vastgesteld, rekening wordt gehouden met de wijziging;
 - c. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging;
 - d. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die in volgende beleidsnota's worden vastgesteld; en dat indien deze nota wordt vernieuwd, rekening wordt gehouden met de nieuwe regels.

Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder 1, indien:

- a. aanpassing van het bouwplan om alsnog te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein redelijkerwijs niet kan worden verlangd;
- b. op een andere wijze is of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen;
- c. de betreffende ontwikkeling, mits voldoende ruimtelijk onderbouwd, niet valt in te delen binnen één van de gestelde categorieën uit de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie';

- d. het voldoen aan die bepalingen gezien het gebruik en/of het bouwplan van het betreffende plangebied, mede gezien de omgeving, niet noodzakelijk is en/of op overwegende bezwaren stuit.

Dit besluit moet worden voorzien van een motivering waaruit blijkt welke stedenbouwkundige, verkeerskundige en/of overige ruimtelijke overwegingen hiertoe aanleiding geven en op welke wijze de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft.

1.4 Leeswijzer

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 economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

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 The Joan 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 eenvoudiger 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.

Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid en heeft daarom uit bovenstaande drie doelen slechts dertien nationale belangen naar voren laten komen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. De dertien belangen van het Rijk zijn:

- een excellent ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- efficiënt gebruik van de ondergrond;
- een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
- het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorzieningen en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Doorwerking plangebied

Met dit initiatief 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 Beleid Rijkswaterstaat

Gezien de ligging van het plangebied direct aan de verbindingsweg van de A2-A10 bij knooppunt Amstel heeft reeds vooroverleg met Rijkswaterstaat plaatsgevonden en is het plan getoetst aan vigerend beleid. Geconcludeerd kan worden dat er op voorhand geen onoverkomelijke bezwaren zijn:

- Vanuit het Rijk ligt er geen ruimtereservering ten behoeve van verbreding op het betreffende traject. Dit geldt zowel voor de verbindingsweg A2-A10 als de A10 Oost.
- Het plangebied ligt voor een klein deel binnen de zone van het zogenaamde Wbr-gebied. Als er werken worden uitgevoerd op, onder of bij een rijksweg, dan is daarvoor meestal een vergunning voor nodig op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (de Wbr-vergunning, doorlooptijd 8 weken). Deze procedure wordt doorlopen. In de het proces tot gunning zal blijken of er geen onoverkomelijke bezwaren zijn. Het rooilijnenbeleid legt geen eisen op aan het plangebied.
- Vanuit verkeersveiligheid is het kader "Beoordeling van Objecten langs Auto(snel)wegen" van Rijkswaterstaat van toepassing. Dit beleid heeft onder meer betrekking op reclameobjecten. Hiermee is het plan niet in strijd.

2.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaven, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

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

Onderzoek

Er is door BRO een ladder voor duurzame verstedelijking opgesteld, aangezien het initiatief is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In deze ladderonderbouwing is onderzocht waarom er behoefte is aan de realisatie van een multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw met zelfstandige horeca. Hieronder worden in het kort de conclusies weergegeven, het gehele document is opgenomen in bijlage 1 bij dit bestemmingsplan.

Bedrijvigheid en creative office

Met dit planinitiatief wordt er meer kantoor- en (creatieve) bedrijfsruimte gerealiseerd in een gebied met relatief veel leegstand, al bevindt deze leegstand zich hoofdzakelijk aan de oostzijde van het spoor Amsterdam-Utrecht, rondom de Joop Geesinkweg en Wenckebachweg. Daar zijn in het verleden veel inflexibele kantoorruimtes gerealiseerd die niet of niet voldoende meer aansluiten op de huidige vraag.

In algemene zin geldt dat de kantoren- en bedrijfsruimtenmarkt zich positief ontwikkelt en dat er vooral vraag is naar moderne huisvesting van bedrijven en flexibele kantoorconcepten.

Voor dit plangebied is het van belang om een werkstad te creëren en door in te spelen op de vraag van de groeiende ICT- en zakelijke dienstverleningsbranche kan dit gerealiseerd worden.

De veranderende behoefte aan huisvesting voor kantoren en bedrijven heeft als gevolg dat een kwalitatieve benadering van groter belang is dan het sectorale bedrijven- of kantorenbeleid. Omdat bedrijven in met name de creatieve sector graag opereren vanuit levendige locaties waar ze soortgelijke, maar juist ook andere soorten gebruikers tegenkomen en de traditionele bedrijfsmatige activiteiten veranderen, passen dit soort initiatieven vaak goed in het stedelijk gebied. Dit soort gevestigde bedrijven trekken soortgelijke bedrijven en zorgen voor een gemêleerd gebied met bedrijvigheid en creative office.

Horeca

Er wordt veel waarde gehecht aan een stedelijke, levendige omgeving waar horeca en winkels zijn, waar winkels zijn en waar er sprake is van een goede fiets- en OV-bereikbaarheid. Bedrijven hebben steeds meer de neiging om naar dit soort gemengde stedelijke milieus te verplaatsen en de bouw en intensivering van kwalitatief hoogwaardige werkruimtes en voorzieningen bieden kansen voor centraal gelegen bedrijventerreinen als het Amstel Business Park Zuid. Door horeca toe te voegen, wordt het

imago van het bedrijventerrein verbeterd en wordt de omgeving aantrekkelijk om te verblijven. Tegelijkertijd concurreert horeca op een dergelijke locatie slechts beperkt met reguliere horeca in centrumgebieden in de omgeving. Dit maakt dat als gevolg van de beoogde horeca-ontwikkeling geen onaanvaardbare effecten te verwachten zijn.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er behoefte is aan de ontwikkeling van bedrijvigheid/creatieve office en horeca op deze plek. De kantoren- en (creatieve) bedrijfsruimtenmarkt ontwikkelt zich positief en er is vraag naar moderne huisvesting van bedrijven en flexibele kantoorconcepten. Daarnaast zijn er geen onaanvaardbare effecten te verwachten als gevolg van de geplande horeca-ontwikkeling. Horeca op deze plek concurreert slechts met reguliere horeca in centrumgebieden in de omgeving. Daarnaast zal het imago en de entree van het bedrijventerrein worden verbeterd met de komst van horeca en aantrekkelijker worden om te verblijven.

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 multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw ten behoeve van kantoren, (creatieve) bedrijven en zelfstandige horeca. Er is aangetoond dat er behoefte is aan een programma in deze vorm (paragraaf 2.1.3). Het ontwikkelen van het bedrijfsverzamelgebouw vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied op een bestaand bedrijventerrein. Met het toevoegen van horeca 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 ontwikkeling van The Joan sluit aan bij de aanwijzing van bestaand bebouwd gebied. Het planvoornemen ligt in lijn met de provinciale ruimtelijke verordening.

2.4 Regionaal beleid

Werkplan en Uitvoeringsstrategie Plabeka

Plabeka staat voor Platform Bedrijven en Kantoren en is een regionaal samenwerkingsverband waarin de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar afstemmen. Op 23 juni 2011 is de uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 vastgesteld door betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam. Het doel dat Plabeka stelt, luidt:

“Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven”.

In het werkplan wordt de urgentie voor 2014-2018 gelegd op vraaggerichte kwalitatieve profilering bij werklocaties en versterking van het kennisnetwerk. Waar het werkplan richtinggevend is, is de uitvoeringsstrategie maatgevend.

In de uitvoeringsstrategie zijn afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen, om verouderde bedrijventerreinen te herstructureren en om bestaande kantoren te herontwikkelen tot duurzame kantoorconcepten of andere functies (zie bijlage 1).

De behoefteraming aan kantoren in de uitvoeringsstrategie heeft alleen betrekking op de uitbreidingsvraag voor kantoren op formele kantorenlocaties. Er is echter ook een niet-geraamde kantorenvraag op informele werkmilieus. De deelregio's binnen de MRA wordt de mogelijkheid geboden van beperkte kantoorontwikkeling buiten formele kantorenlocaties. Partijen hebben in de uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 (20 juli 2017) afgesproken dat die ontwikkelingen per deelregio beperkt blijven tot maximaal 10.000 m² bvo per jaar.

Doorwerking plangebied

Het planvoornemen past binnen de doelstelling van het Werkplan Plabeka. De kantoren- en (creatieve) bedrijfsruimtenmarkt ontwikkelt zich positief en er is vraag naar moderne huisvesting van bedrijven en flexibele kantoorconcepten (zie par. 2.2.4). Daarnaast is er met het plan sprake van een zichtbare kwaliteitsverbetering aan de Joan Muyskenweg en een eerste stap in de herstructurering van dit gebied tot een aantrekkelijk werk- en verblijfsgebied aan de toekomstige stadsstraat. Tot slot past het beoogde programma binnen de afspraak uit de uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 om maximaal 10.000 m² bvo aan kantoorontwikkeling mogelijk te maken.

2.5 Gemeentelijke 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 bedrijfsverzamelgebouw, met horeca. Het bedrijfsverzamelgebouw draagt er toe bij om van Amstel Business Park Zuid een toekomstvast bedrijventerrein te maken. Met het toevoegen van horeca wordt de economische structuur verbreed en de werkomgeving aantrekkelijker. 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. The Joan voorziet in een ander, ruimer en gedifferentieerder functieaanbod met onder meer horeca. Dit leidt tot een kwalitatieve verbetering met meer levendigheid aan de Joan Muyskenweg. Daarnaast wordt The Joan een duurzaam gebouw.

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. The Joan voorziet in een ander, ruimer en gedifferentieerder functieaanbod met onder meer horeca. 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.

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.

Profiel Joan Muyskenweg

De vijf deelgebieden van ABP-Zuid hebben elk een eigen economisch profiel. Er zijn hierbij grote verschillen tussen de deelgebieden, zowel in programmering als in dynamiek. Aan de Joan Muyskenweg zijn de functies overwegend eenzijdig en grootschalig, met uitzondering van het kantoorgebouw Anckesteijn. Bedrijven zijn vaak van de weg afgekeerd of met hekken van de weg gescheiden. Hierdoor zijn er geen ogen op de weg en is er weinig levendigheid.

De wisselwerking tussen bebouwing en straat, privaat en publiek is de essentie van de stad. Om de ambitie van werkstad waar te maken moeten de mogelijkheden op de kavel worden verruimd en moeten eisen worden gesteld aan bebouwing en gebruik aan de stadsstraten, waaronder de Joan Muyskenweg.

Joan Muyskenweg: de nieuwe stadsstraat

De 'Nieuwe Stadsstraat', de Joan Muyskenweg, heeft een interessant perspectief op de langere termijn. De straat wordt losgekoppeld van de snelweg en direct verbonden met de Utrechtse Brug en Rijnstraat. Hierdoor ontstaat een stedelijke hoofdstraat, vergelijkbaar met de Spaklerweg, die op termijn in zuidelijke richting kan worden doorgetrokken richting De Nieuwe Kern. Dit biedt kansen voor verdichting en adressering aan de straat.

Voor een levendige stadsstraat is het activeren van de straat door de aangrenzende bebouwing een belangrijk punt: mensen die op de straat kijken en in en uit lopen maken de straat veilig en aantrekkelijk.

De nieuwe stadsstraat vormt de basis voor een nieuw stedelijk werk- en verblijfsmilieu en versterkt het netwerk van Amsterdam en Duivendrecht, waardoor de Zuidoostlob beter verbonden wordt met de stad.

Doorwerking plangebied

Het beoogde verzamelgebouw en bijbehorend programma draagt bij aan de stapsgewijze transformatie en vernieuwing van het gebied tot Werkstad Overamstel. Het ontwerp past binnen de ambities van de nieuwe stadsstraat. The Joan wordt een transparant gebouw dat zich presenteert aan de Joan Muyskenweg met onder meer een horecavoorziening. Mede hierdoor wordt het prettiger om in het gebied te verblijven. Het plan ligt daarmee in lijn met de Ruimtelijk-Economische Visie Amstel Business Park Zuid 2017.

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 initiatief wordt gebouwd op basis van verschillende uitgangspunten conform de gemeentelijke beleidsnotitie ten aanzien van energiebesparing, energieopwekking en mobiliteit. Het plan ligt daarmee in lijn met de visie van deze beleidsnotitie. Enkele te verwachten maatregelen zijn:

- Gebruik van milieuvriendelijke materialen met keurmerk (DUBO, FSC) (productie/levensduur/ hergebruik/verwerking/geen uitlopende of toxische materialen);
- Cradle to cradle, ook bouwen voor de lange termijn;
- Aanpasbaar en toekomstbestendig bouwen en inrichten; het gebouw is op meerdere manieren te gebruiken zonder dat dit bij de wisseling van het gebruik tot grote problemen en/of hoge investeringen leidt;
- Optimalisatie van de bouwconstructie en materiaalgebruik (materiaalgebruik minimaal, lange levensduur en weinig milieubelastend onderhoud en goed te scheiden en recycleren);
- Toepassing duurzame bouwmethoden (zoals houtskeletbouw);
- Waterbesparende voorzieningen;
- Optimale isolatie;
- Gebruik LED-verlichting, ook buiten;
- Inkoop groene stroom;
- Voorzieningen/oplaadpunten elektrisch rijden;
- 100% gebruik maken van groene/duurzame energie (zonnepanelen/restwarmte);
- Inrichten parkeerplaatsen dat elektrisch laden volledige wagenpark in de toekomst mogelijk is.

3. HET PROJECT

3.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt aan de Joan Muyskensweg te Amsterdam in de oksel van de A10 en is onderdeel van het Amstel Business Park Zuid. Aan de Joan Muyskensweg zit een aantal grote bedrijven: de drukkerij van de Persgroep, de Bouwmaat (leverancier voor professionele bouwers), G-Star en de busremise van het GVB zorgen voor relatief veel werkgelegenheid. Allen hebben grote bedrijfspanden en bepalen daarmee het beeld en de uitstraling van de omgeving. Kantoorverzamelgebouw Anckesteijn zorgt voor de vestiging van enkele zakelijke dienstverleners, ICT'ers en bedrijven in de categorie overig. Door de huidige positionering van de Joan Muyskensweg binnen de stad is het een locatie die enigszins lastig vindbaar is. Toch heeft het gebied kwaliteiten. De oostzijde ligt met de achterkant aan het water, de ligging aan de A2 en A10 zorgt voor een goede zichtbaarheid en de Amsterdamse Rivierenbuurt is dichtbij. De grote kavels in de omgeving maken echter dat de dynamiek zich vooral op de kavels zelf afspeelt en niet aan de straat.

In de huidige situatie is binnen het plangebied bouwmarkt Bouwmaat XL gevestigd. Het grootste deel van het plangebied bestaat uit de parkeerplaats behorende bij de bouwmarkt, een ander gedeelte van het plangebied bestaat momenteel uit bedrijfsbebouwing en een smalle groenzone tegen de A10 aan.



Figuur 3.1. Impressie huidige situatie plangebied

3.2 Toekomstige situatie

Voor de toekomst is de ambitie uitgesproken om het Amstel Business Park Zuid een intensiever en toekomstbestendig onderdeel van de stad te laten worden. Werken is en blijft daarom de kernactiviteit van het Business Park, maar omdat de stad en het bedrijventerrein naar elkaar toe zijn gegroeid, zijn er kansen voor een meer stedelijke werkomgeving. De ontwikkeling van ABP-Zuid naar een werkstad behoeft voor de toekomst een intensiever ruimtegebruik, meer ontmoetingsmogelijkheden, een hogere ruimtelijke kwaliteit en meer mening met andere functies.

3.2.1 Bouwplan en programma

Het plan voor The Joan I voorziet in de bouw van een multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw van in totaal 27.000 m² bvo ten behoeve van kantoren, (creatieve) bedrijven en zelfstandige horeca. Daarnaast voorziet het plan in de bouw van een parkeergarage voor in totaal 377 parkeerplekken (The Joan II). Voor het plan wordt het bestaande kantoorpand aan de Joan Muyskenweg afgebroken en verdwijnt het parkeerterrein van de Bouwmaat. De huidige parkeerplaatsen van de Bouwmaat (130 stuks) komen terug in de nieuwe parkeergarage. Het totale programma is weergegeven in onderstaande tabel.

The Joan I: multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw	Max. programma m ² bvo
Kantoren	10.000*
Bedrijfsruimte	4.000
Creatieve bedrijven	22.500*
Zelfstandige horeca	500
TOTAAL	27.000
The Joan II: parkeergarage	Programma m ² bvo
Parkeren	Conform parkeernorm (zie par. 3.2.2)

*gezamenlijke oppervlakte kantoren en creatieve bedrijven maximaal 22.500 m² bvo, waarvan maximaal 10.000 m² bvo aan kantoren.

The Joan I

Het bedrijfsverzamelgebouw (The Joan I) krijgt een maximale bouwhoogte van 40 meter, bestaande uit 35 meter hoofdgebouw en 5 meter reservering ten behoeve van duurzaamheidsvoorzieningen, zoals kassen en installaties. Het gebouw wordt gekenmerkt door het vele glas, groen en duurzame materialen. Andere uitgangspunten zijn:

- Een innovatieve, publiek toegankelijke en aantrekkelijke plint aan de Joan Muyskenweg;
- Een gebouw met veel daglicht, groene longen dat daarmee bijdraagt aan een circulaire en duurzame economie;
- Een kwaliteitsverhoging tussen The Joan en de Bouwmaat;
- Een gebouw dat functioneert als katalysator en netwerkplek voor bedrijvigheid;
- Een gebouw met uitgesproken architectuur dat bijdraagt aan het stapsgewijze proces naar een nieuwe stedelijke werkomgeving in het gebied (Werkstad Overamstel);
- Een functioneel en efficiënt gebouw met groene, duurzame en gezonde kenmerken:

- Goed zichtbaar vanaf de A10 en Joan Muyskenweg en zeer toegankelijk (voetganger, fiets, auto);
- Uitnodigende architectuur en een multifunctioneel gebouw;
- Intensief ruimtegebruik (publieke, semi-privaat en private ruimtes);
- Flexibele indeelbare vloeren met interactie en dynamiek tussen verdiepingen via de atria;
- Verticaal en horizontaal groen en opvang en hergebruik van regenwater;
- Natuurlijke lichtinval via atria en glazen façade;
- Duurzame materialen en energie (opwekking en besparing/ gebruik) en
- BREEAM certificering.

The Joan II

De parkeergarage (The Joan II) krijgt een maximale bouwhoogte van 17 meter. De parkeergarage voorziet primair in zowel parkeren voor The Joan I als de huidige parkeervoorziening van de Bouwmaat. Tussen de beide gebouwen komt een toegangsweg (zie het planboek in de bijlage bij dit bestemmingsplan).

Uitgangspunten voor The Joan II zijn:

- Een aangrenzend parkeerhuis, toekomstgericht, flexibel (mogelijk aanpasbaar, demontabel) en efficiënt;
- Bovengronds parkeren, grotendeels uit het zicht voor huurders van The Joan I en Bouwmaat.

Voor de Joan II is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op termijn zijn burgemeester en wethouders bevoegd om dit gebied onder voorwaarden te wijzigen in 'Gemengd' ten behoeve van bedrijven, creatieve bedrijven en/of broedplaatsen en gebouwde parkeervoorzieningen.

3.2.2 Parkeren

Beleid

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 parkeer ruimte 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 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.

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. Deze ontwikkelingen zullen niet allemaal in één keer plaatsvinden, maar in de loop van ten minste enige jaren. Om hiervoor voldoende tijd te hebben, wordt voornamelijk in veel gevallen uitgegaan van het bestaande beleid, hetgeen betekent de toepassing van de actuele CROW-kencijfers en bijbehorende gebiedsindeling.

Bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid (ABPZ)

In de nota parkeernormen wordt aandacht besteed aan verschillende (deel)gebieden binnen de gemeente Ouder-Amstel, waaronder bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid.

Voor het bedrijventerrein Amstel-Businesspark Zuid is een nieuwe ruimtelijk-economische visie voor het Amstel Businesspark vastgesteld (zie par. 2.5). 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, waaronder horeca.

Voor de parkeernormen geldt de CROW-norm behorende bij een zogenaamde B-locatie. Er geldt:

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

Paraplubestemmingsplan Parkeren

Ten behoeve van parkeren is een parkeergebouw voorzien. De regeling voor parkeren is vastgelegd in het Paraplubestemmingsplan Parkeren (zie par. 1.3). De bijbehorende regeling luidt samengevat als volgt:

- In het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;
- Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien wordt voldaan aan de normen die zijn neergelegd in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning.

Concreet betekent dit dat voor het programma van The Joan, uitgezonderd horeca, een parkeernorm geldt van 1:125 m² bvo.

Doorwerking plangebied

De parkeernorm betekent voor het aantal parkeerplaatsen het volgende:

Tabel 1: doorvertaling parkeerbeleid naar programma

The Joan I	Programma m ² bvo	Max. CROW-norm m ² bvo	Aantal parkeerplaatsen
Bedrijfsruimte	4.000	1:125	32
Creatieve bedrijven, kantoren	22.500	1:125	180
Zelfstandige horeca	500	7:100*)	35
SUBTOTAAL			247
Huidige Bouwmaat			130
TOTAAL MAX.			377

*) Conform bijlage 1 paraplubestemmingsplan: café/ bar, matig stedelijk, rest bebouwde kom. Opmerking: van deze functie kunnen alleen globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het aantal parkeerplaatsen op basis van de maximaal geldende normen mag bestaan uit maximaal 247 parkeerplekken. Met de huidige parkeervoorziening voor de Bouwmaat komt het totaal aantal daarmee op 377 parkeerplaatsen.

Conclusie

Het programma voor The Joan I voorziet conform de geldende parkeernormen voor een B-locatie (1:125 m² bvo) in voldoende parkeergelegenheid.

4. OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

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. De richtafstanden zijn geen harde normen, hier kan gemotiveerd van worden afgeweken.

Plangebied

Het project ligt in een gemengd gebied dat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van verschillende bedrijfsfuncties. Toegestaan zijn bedrijven met milieucategorie 1, 2 of 3.1. Per categorie is de aanbevolen minimumafstand tussen een bedrijfsterrein en een "rustige woonwijk" aangegeven. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. De aanbevolen afstand neemt toe naarmate op het betreffende terrein bedrijven uit een zwaardere categorie zijn toegestaan:

- Categorie 1 10 meter
- Categorie 2 30 meter
- Categorie 3.1 50 meter

In de VNG-brochure is vermeld dat de richtafstanden uit bijlage 1 met één afstandsstap kunnen worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype gemengd gebied. Aangezien alleen bedrijven met maximaal milieucategorie 3.1 zijn toegestaan geldt een maximale richtafstand van 30 meter. Er ligt geen bedrijf binnen een straal van 30 meter.

Doorwerking plangebied

Geconcludeerd wordt dat het plangebied niet binnen een milieucontour is gelegen van een bedrijf in de omgeving. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het bedrijfsverzamelgebouw.

4.2 Geluid

Toetsingskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (weg)verkeerslawaaï, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden bij vaststelling of herziening van het bestemmingsplan.

Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Doorwerking plangebied

Er is geen sprake van het toevoegen van geluidsgevoelige objecten, daarnaast liggen er ook geen geluidsgevoelige objecten in de directe omgeving van het plangebied. Het aspect "geluid" vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

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 kader van de ontwikkeling is een vooronderzoek bodem verricht² (zie bijlage 2). Hieruit blijkt dat ter plaatse sprake is van een bodemverontreiniging. Op het terreindeel van de Bouwmaat is sprake van een restverontreiniging (minerale olie). Voor deze saneringslocatie geldt de zorgmaatregel gesloten verharding handhaven. Uit de Nota bodembeheer blijkt tevens dat ter plaatse van de planlocatie en directe omgeving er een relatief grote kans is dat sprake is van (sterk) verontreinigde grond.

Doorwerking plangebied

Gebaseerd op de verzamelde gegevens dient de onderzoekslocatie als "verdacht" beschouwd te worden op het voorkomen van verhoogde gehalten in grond en grondwater.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw is het noodzakelijk om onderhavig vooronderzoek aan te vullen met een bodemonderzoek middels boringen en analyses. Dit onderzoek is verricht en uit de eerste bevindingen (27 augustus 2018) blijkt dat het opgeboorde bodemmateriaal deels visueel bijmengingen met puingranulaat bevat.

Wanneer op een locatie puin(resten) aanwezig zijn, dient de locatie conform de onderzoeksnorm als asbestverdacht te worden beschouwd en is het uitvoeren van een verkennend onderzoek naar asbest noodzakelijk. De NEN 5707/5897 geeft aan dat alleen indien voldoende kan worden onderbouwd of gemotiveerd dat het puin (ongeacht de mate van puin, dus ook puin sporen) en/of puingranulaat gezien typering, ouderdom, bijmengingen en historisch onderzoek niet kan worden gerelateerd aan asbest, de locatie als asbest onverdacht mag worden beschouwd. Indien onvoldoende kan worden onderbouwd of gemotiveerd dat in het aanwezige puin en granulaat geen asbest voorkomt, dan moet de

² Aeres Milieu, RAPPORT Vooronderzoek Joan Muyskenweg te Amsterdam, 21 november 2017

locatie altijd als asbestverdacht worden beschouwd en is (fysiek) onderzoek op de aanwezigheid van asbest noodzakelijk.

Een onderzoek naar asbest wordt verricht en wordt gecombineerd met de saneringswerkzaamheden die noodzakelijk zijn ten behoeve van de sloop van het bestaande kantoorpand aan de Joan Muyskenweg.

4.4 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van de opslag van of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is landelijke wet- en regelgeving van toepassing.

In de landelijke wet- en regelgeving zijn kwaliteitseisen en normen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Doel is om bepaalde risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Deze bedoelde risico's hangen vooral samen met:

- activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen;
- transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water.

Ook zijn er onder meer landelijke regels voor de opslag en verkoop van vuurwerk. Verder wordt bij de plaatsing van windmolens ook de externe veiligheid in ogenschouw genomen.

De risico's voor externe veiligheid komen tot uitdrukking via het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico kan op de kaart worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde plaatsgebonden risico. Via het plaatsgebonden risico wordt een basisbeschermingsniveau gewaarborgd. Bij het groepsrisico wordt wel beoordeeld hoeveel personen zich, redelijkerwijs, feitelijk in de omgeving kunnen bevinden. Voor het groepsrisico geldt geen grenswaarde, maar een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkwaarde waaraan veranderingen getoetst kunnen worden. Deze oriëntatiewaarde mag overschreden worden, mits goed beargumenteerd door het bevoegd gezag. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze argumentatie is een onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans, per jaar, op overlijden van een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen. De aanwezigheid van een persoon is fictief. Niet wordt beoordeeld hoe groot de kans op de aanwezigheid van een persoon feitelijk is.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans per jaar dat een groep van bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt ook beschouwd als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting.

Onderzoek

Er is een quickscan verricht naar de externe veiligheidssituatie³ (zie bijlage 3). Daarin wordt het volgende geconcludeerd.

Transport over water

De planlocatie ligt op circa 4800 meter van de dichtstbij gelegen Basisnet route. Het plangebied valt daarmee niet binnen het invloedsgebied van een waterweg; de risico's als gevolg van het transport over het water vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planlocatie.

Transport over de weg

Voor het plangebied zijn de volgende wegen voor vervoer van gevaarlijke stoffen relevant:

- A2;
- A10;
- A9 / Gaasperdammerweg;
- N522.

De A10 en de A2 bevinden zich binnen 200 afstand van het plangebied, waardoor de invloed van het plan op de hoogte van het groepsrisico voor deze wegen aanvullend kwantitatief inzichtelijk gemaakt dient te worden.

De A2, A10 en A9 dienen betrokken te worden in de verantwoording van het groepsrisico dat onderdeel dient uit te maken van de gemeentelijke besluitvorming. Voor de N522 is geen aanvullende beoordeling noodzakelijk.

Transport over het spoor

De risico's als gevolg van transporten met gevaarlijke stoffen over het spoor vormen geen harde belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied. Wel moeten de risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen over de genoemde spoorwegen worden meegenomen in een beperkte verantwoording.

Buisleidingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de 1%-letaliteitsafstand van een buisleiding. De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen geen aandachtspunt voor het plangebied.

³ Windmill, Quickscan Externe veiligheid Kantoorlocatie 'The Joan', 23 augustus 2017

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 in de omgeving aanwezige inrichtingen vormen geen aandachtspunt voor het plangebied.

Doorwerking plangebied

Er dient vervolgonderzoek plaats te vinden gezien de risico's van de A2, A10 en A9. Dit onderzoek is verricht.⁴ Hieruit blijkt dat voor de A10 en A2 ter hoogte van het plangebied geen plaatsgebonden 10⁻⁶ risicocontour aanwezig is, zodat dit aspect geen belemmering vormt voor de planvorming.

Wel is een PAG (Plasbrandaandachtsgebied) aanwezig. Gelet op de afstand tot het plangebied ligt het plangebied deels binnen dit PAG. De realisatie van een gebouw binnen een plasbrandaandachtsgebied heeft bouwkundige gevolgen conform het Bouwbesluit 2012, afdeling 2.16.

Aangetoond is dat ter plaatse van het plangebied in de huidige situatie de oriëntatiewaarde van het groepsrisico voor het traject C-x-B niet wordt overschreden.

Wel neemt als gevolg van de planontwikkeling de personendichtheid binnen het plangebied toe. De gewijzigde populatieaantallen resulteren in een toename van de hoogte van het groepsrisico, waardoor in de toekomstige situatie de hoogte van het groepsrisico boven de oriënterende waarde ligt.

Verantwoordingsplicht

In onderhavige situatie dient ingevolge artikel 7 en 8 van Bevt de hoogte van het groepsrisico voor de A10 en A2 uitgebreid verantwoord te worden. Deze verantwoordingsplicht⁵ is opgenomen in bijlage 5 bij dit bestemmingsplan. De punten ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid dienen voor advies aan de Veiligheidsregio te worden voorgelegd.

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Bevt (alsmede het Bevi) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. De adviestaak omvat de mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omgang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten. De aanvullende adviezen van brandweer/Veiligheidsregio dient de gemeente Ouder-Amstel mee te wegen in haar besluitvorming.

⁴ Windmill, Externe veiligheid weg, The Joan, Amsterdam, 4 juli 2018

⁵ Windmill, Notitie BRO013-0001-VGR-v1: Verantwoording groepsrisico, The Joan te Amsterdam, 5 juli 2018

4.5 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Hoofddijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

'Niet In Betekenende Mate'

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

Onderzoek: NIBM toets

Een bedrijfsverzamelgebouw van 27.000 m² genereert gemiddeld⁶ ca. 1.731 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag (bron: CROW, bijlage 6). Berekend is dat de bijdrage van het ontwikkelplan aan de concentraties voor NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. De berekening laat zien dat het extra verkeer ten gevolge van het ontwikkelplan maximaal 1,17 µg/m³ bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO₂. Voor de concentratie PM₁₀ zal het verkeer maximaal 0,27 µg/m³ bijdragen.

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

Jaar van planrealisatie		2020
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1731
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,17
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,27
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 4.1. NIBM-tool (Bron: Kenniscentrum InfoMil).

⁶ Dit betreft het gemiddelde van de berekening van de gemeente Ouder-Amstel en de gemeente Amsterdam in 2020 (bijlage 6)

Doorwerking plangebied

De bijdrage van het extra verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling draagt niet in betekende (NIBM) bij aan de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor 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 2016-2021, 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 drie-trapsstrategieën zijn leidend:

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

Het beheer van het water in de Amsterdamse binnenstad is 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 2016-2021' 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. De gemeente Amsterdam kent het 'Plan gemeentelijke watertaken Amsterdam'.

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken:

- inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- nemen van grondwatermaatregelen.

Situatie plangebied

Bij toename van meer dan 1.000 m² aan verharding in bestaand stedelijk gebied, dient bij ontwikkelingen een compensatie van 15% plaats te vinden om de effecten van de versnelde afvoer van regenwater te kunnen opvangen.

Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel volledig verhard, op enkele gras- en groenstrookjes na. In de nieuwe situatie wordt het overgrote deel van het plangebied eveneens verhard aangelegd, maar komt ook groen terug. Dit groen is beter van kwaliteit en naar verwachting een fractie omvangrijker

dan het huidige groen. Per saldo neemt de verharding daarmee waarschijnlijk (iets) af of wordt er minimaal waterneutraal gebouwd. Van een aanmerkelijke toename van verharding ($> 1.000 \text{ m}^2$) is geen sprake.

Doorwerking plangebied

Het plan kan minimaal waterneutraal worden ontwikkeld. Schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden. Zoals in het planboek is beschreven, wordt schoon hemelwater waar mogelijk opgevangen en hergebruikt. Schoon hemelwater van daken en gevels mag rechtstreeks worden afgevoerd op het oppervlaktewater. Voor de aansluiting van het vuilwater op de riolering is de gemeente Amsterdam het bevoegd gezag. Het aspect water vormt geen belemmering voor het project.

Voorliggende waterparagraaf is met het bevoegd gezag (Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet) afgestemd en naar aanleiding van de reactie d.d. 8 februari 2019 op onderdelen aangepast.

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

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.

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".

Doorwerking plangebied

De planlocatie heeft in het bestemmingsplan 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

Toetsingskader

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 diersoorten 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.

Onderzoek

In het kader van dit bestemmingsplan is, door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek, een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden⁷ (zie bijlage 7). Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. Het gehele onderzoek is te lezen in de bijlage. Hieronder zijn in het kort de conclusies weergegeven.

Vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen wordt niet noodzakelijk geacht. Er is getoetst op eventuele negatieve effecten als gevolg van het plan op soortengroepen en natuurgebieden (Natura-2000 en Natuurnetwerk Nederland). Negatieve effecten op vogels, vleermuizen, grondgebonden zoogdieren, reptielen, amfibieën, vissen, ongewervelde diersoorten en vaatplanten zijn uitgesloten. Gezien de afstand tot een Natura 2000-gebied (circa 7 km) en de aard van de plannen (nieuwbouw van een multifunctioneel bedrijfsverzamelgebouw op een bestaand bedrijventerrein), zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden redelijkerwijs uitgesloten. Aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland (op circa 500 meter) is evenmin aan de orde. Toetsing aan het onderdeel houtopstanden is in dit geval niet aan de orde.

Doorwerking plangebied

Negatieve effecten op soorten en natuurgebieden (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) zijn uitgesloten. Het aspect “ecologie” vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.9 M.e.r.-plicht

Met dit planvoornemen wordt een bedrijfsverzamelgebouw mogelijk gemaakt met horeca. Dit kan leiden tot een m.e.r.(beoordelings)-plicht. Om vast te stellen of een m.e.r.-procedure of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst C en D van het Besluit m.e.r. overschrijdt.

Doorwerking plangebied

In voorgaande paragrafen zijn de voorgenomen activiteit en bijbehorende milieueffecten beschreven. De voorgenomen activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit m.e.r. en is daarom niet aan te merken als een activiteit waarvoor een directe m.e.r.-plicht bestaat. Het is wel opgenomen in onderdeel D (categorie D.11.2) van bijlage II van het Besluit m.e.r. De activiteit betreft een stedelijk

⁷ Quicksan flora en fauna ‘The Joan, Amsterdam’, 23 augustus 2017.

ontwikkelingsproject, maar het valt onder de drempelwaarden (>200.000 m² bvo bedrijfsploeroppervlakte) die hier genoemd worden (zie onderstaande tabel).

	Activiteiten	Gevalen	Besluit
D.11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1: een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening --> het bestemmingsplan

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

De ontwikkeling dient getoetst te worden aan de Bijlage bij het Besluit m.e.r. De ontwikkeling van de woningen valt onder de activiteit stedelijk ontwikkelingsproject (*D 11.2*): *de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen*. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare of een bedrijfsploeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het programma voor The Joan I (totaal 27.000 m² bvo) beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.

4.10 Luchthavendelingbesluit

Het Luchthavendelingbesluit 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 zones 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 en het beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Conclusie

Het plan is getoetst aan het LIB. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het plan, met een maximale bouwhoogte van 40 m, ruim onder de minimale toetshoogte van 57 m. blijft. De maximale bouwhoogte bedraagt 40 meter en blijft hier dus onder. Het LIB vormt daarmee geen belemmering voor het plan (zie bijlage 8).

5. JURIDISCHE TOELICHTING

5.1 Inleiding

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding (plankaart). Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de planregels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer planregels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

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

Als uitgangspunt voor de opzet van de bestemmingsplanregeling heeft het geldende bestemmingsplan 'Amstel Business Park Zuid' gediend.

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. Deze aanduidingen zijn bestemmingsoverschrijdend en kunnen dus van toepassing zijn binnen meerdere bestemmingen.
- 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.
- algemene procedureregels.
- overige regels.

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 Regels

Bestemming Gemengd

Voor het nieuwe gebouw 'The Joan I' en omliggend terrein is de bestemming 'Gemengd' toegekend. Deze bestemming voorziet in bedrijvigheid c.a. tot maximaal categorie 3.2 als genoemd in de bij de planregels behorende Bijlage 1 Staat van Inrichtingen Amstel Business Park Zuid.

De gronden met deze bestemming zijn tevens bestemd voor creatieve bedrijven, broedplaatsen, kantoren en een zelfstandige horecavoorziening (cat. IV).

Onder 'creatieve bedrijven' worden (in algemene zin) verstaan: ambachtelijke bedrijven, bedrijven op het gebied van kunstbeoefening en entertainment, bedrijven op het gebied van media en automatisering en bedrijven die zich bezighouden met creatieve zakelijke dienstverlening, waaronder reclame, interieur, mode en architectuur.

Onder een broedplaats wordt verstaan een verzamelplaats van andere al dan niet bedrijfsmatige creatieve functies, hoofdzakelijk gericht op startende bedrijven en functies. Deze functies houden sterk verband met elkaar.

Voor alle toegestane functies binnen 'Gemengd' geldt een aantal specifieke gebruiksregels:

- Voor bedrijven en broedplaatsen geldt dat de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte maximaal 4.000 m² mag bedragen;
- Voor creatieve bedrijven, broedplaatsen en kantoren geldt dat de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte maximaal 22.500 m² mag bedragen. Daarvan mag de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte aan kantoren maximaal 10.000 m² bedragen;
- Voor horeca geldt dat de bruto vloeroppervlakte maximaal 500 m² mag bedragen.

De maximale bouwhoogte staat op de verbeelding aangegeven. Daarbij is voor het hoge deel van het gebouw (maximaal 40 meter) een beperkte flexibiliteitsmarge opgenomen. De maximale breedte van dit deel van het gebouw is ook opgenomen in de bouwregels. Het volledige bouwvlak mag worden bebouwd.

Bestemming Verkeer

Het gebouw 'The Joan II' aan de zuidkant van het plangebied is, evenals de tussenliggende weg met bijbehorend openbaar gebied, bestemd als 'Verkeer'. Ter plaatse van het gebouw is een bouwvlak opgenomen, dat volledig mag worden bebouwd met gebouwde parkeervoorzieningen. De maximale bouwhoogte bedraagt 17 meter.

Ter plaatse van het bouwvlak is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op termijn zijn burgemeester en wethouders bevoegd om dit gebied onder voorwaarden te wijzigen in 'Gemengd' ten behoeve van bedrijven, creatieve bedrijven en/of broedplaatsen en gebouwde parkeervoorzieningen.

De bestemming voorziet tevens in bijkomende voorzieningen zoals voet- en fietspaden, kunstwerken, parkeervoorzieningen, bermen, water, straatmeubilair en dergelijke. Er mogen buiten het bouwvlak uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Algemene regels

Het derde hoofdstuk (algemene regels) omvat een aantal regels die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar die van toepassing zijn op het gehele plangebied of betrekking hebben op meerdere bestemmingen. Het gaat daarbij onder meer om algemene bouw- en gebruiksregels. Ook zijn regels ten aanzien van de toepassing van parkeernormen opgenomen.

Overgangs- en slotregels

Het laatste deel van de regels omvat de overgangsbepalingen (voor wat betreft de met het voorliggende bestemmingsplan strijdige bouwwerken en het met het voorliggende plan strijdige gebruik), alsmede de slotbepaling die de naam vermeldt waaronder het plan kan worden aangehaald.

6. UITVOERBAARHEID

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

6.1 Economische uitvoerbaarheid

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.

Ten behoeve van de voorziene ontwikkeling wordt voor dit bestemmingsplan een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer gesloten.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken, van 7 februari 2019 tot en met 20 maart 2019. Gedurende deze periode kon eenieder zijn zienswijzen kenbaar maken tegen het plan. Er zijn twee zienswijzen ingediend. Deze zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van beantwoording zienswijzen Ontwerp bestemmingsplan The Joan (bijlage 10). De zienswijzen hebben deels geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Het plan is vervolgens op 3 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad.

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.

