



Ruimtelijke onderbouwing

**Ten behoeve van de bouw van een busremise door Vervoerregio Amsterdam op het
bedrijventerrein Baanste Noord te Purmerend.
02-12-2021**

Algemene gegevens
202131 ACS-2021-11-30 Ruimtelijke Onderbouwing

Datum 02-12-2021
Versie 1.1.

Advisering:

Ariëns cs Architecten & Ingenieurs
E-mail: architecten@ariens-cs.nl
Contactpersoon: dhr. H. Ariëns

Teunissen Consultancy
E-mail: wil@teunissenconsultancy.nl
Contactpersoon: dhr. W. Teunissen

Inhoudsopgave

1	Ruimtelijke onderbouwing (algemeen)	4
2	Aanpassing BVO-index	6
3	Aanpassing Milieu categorie	8
4	Aanpassing Bouwen in de Rooilijn	9
5	Bijlagen	
	Bijlage 1 – Ligging in het plangebied	10
	Bijlage 2 – Indelingsvarianten	11
	Bijlage 3 – Referentie (opstelterreinen)	13

Ruimtelijke onderbouwing

Ten behoeve van de bouw van een busremise door Vervoerregio Amsterdam op het bedrijventerrein Baanste-Noord te Purmerend.

Behoort bij aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van een Remise, ingediend d.d. 13 december 2021 met nummer 6579799.

Datum:

Gegevens initiatiefnemer

Naam bedrijf: Vervoerregio Amsterdam
Contactpersoon: mevr. S. van Breukelen
E-mailadres: s.vanbreukelen@vervoerregio.nl

Adres: postbus 626
Telefoon: 06 31924117

Inleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld in het kader van de procedure waarmee van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Baanste-Noord' wordt afgeweken. Vervoerregio Amsterdam is voornemens een bedrijfsgebouw op het perceel Kavel 18 te bouwen. Hiervoor moet van het bestemmingsplan afgeweken worden.

Bedrijf

De Vervoerregio Amsterdam is een bestuurlijk samenwerkingsverband van 15 gemeenten in de regio Amsterdam. Een van haar taken is het organiseren van goed openbaar regionaal vervoer waaronder ook het regelen van concessies. Voor de locatie Purmerend dient een nieuwe remise gebouwd te worden die beheert zal gaan worden door de toekomstige concessiehouder (winnaar van aanstaande Europese Aanbesteding).

Projectomschrijving

Vervoerregio Amsterdam wil op de Baanste-Noord de voorbereidingen treffen om de bouw van een nieuwe busremise mogelijk te maken. Daartoe wil ze de aanvraag voor een Omgevingsvergunning in gang gaan zetten.

In deze fase is de indeling van de kavel nog niet definitief bepaald maar is middels een aantal varianten (referentie-projecties) wel bekend hoe het terrein mogelijkerwijs bebouwd gaat worden en wat daarbij het aantal m² bebouwd en onbebouwd oppervlak zal gaan zijn.

De aanvraag voor een Omgevingsvergunning zal uiteenvallen in twee fasen;

Fase 1:

Afstemming met de gemeente Purmerend om te voldoen aan de eisen van het vigerende bestemmingsplan. Twee mogelijke indelingsvarianten (opgezet vanuit een globaal opgezet Programma van Eisen) worden als potentiële verkavelingen ingezet om de aanvraag op de diverse eisen vanuit het bestemmingsplan te toetsen en te doorlopen. Op voorhand is bekend dat er daarbij een aantal afwijkingen van de regels uit het bestemmingsplan zijn.

Geconstateerde afwijkingen worden in deze ruimtelijke onderbouwing besproken waarbij tevens gemotiveerd wordt waarom daarvan kan worden afgeweken.

Fase 2:

Aanvraag van de bouwkundige en milieukundige activiteiten.

In deze fase vindt de verdere aanvraag van het plan plaats. Toetsing aan het bestemmingsplan is dan niet meer nodig. Wel vindt toetsing plaats aan oa Welstand, Bouwbesluit en eisen gesteld vanuit een duurzaam energie- en materiaalgebruik.

Locatie

Het perceel waar het bedrijfsgebouw op moet komen betreft Kavel 18.

Verkaveling- terreinindeling met gebouwsituering

(gemiddelde oppervlaktes op basis van referentie-projecties, zie bijlage)

		Footprint	BVO
a	Kaveloppervlakte	37.846 m ²	
b	Werkplaats	1.500 m ²	1.850 m ²
c	Wasplaats	380 m ²	380 m ²
d	Kantoor	750 m ²	1.500 m ²
e	Facilitaire gebouwtjes	275 m ²	275 m ²
	Totaal b-e	2.900 m ²	4.000 m ²
	Opstel terrein bussen (deels overdekt)	12.000 m ²	6.000 m ²
	Aantal parkeerplaatsen	220 stuks	

Bestemmingsplan

Het perceel waar het bouwplan op gepland is valt binnen het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Baanstee-Noord'. Dit plan, vastgesteld op 3 maart 2008, geeft aan de grond de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden I' en verbindt enkele bouw- en gebruiksvoorschriften aan deze bestemming.

Het bouwplan past om de volgende redenen niet in het bestemmingsplan

- Afwijking BVO-index
- Afwijking Milieu-categorie
- Afwijking Bouwen in de rooilijn

Hieronder zal per onderdeel gemotiveerd worden toegelicht waarom deze afwijkingen geaccepteerd kunnen worden.

AANPASSING BVO-INDEX:

Het bestemmingsplan bepaalt in artikel 3, derde lid onder a, dat de bruto-vloeroppervlakindex (BVO) niet lager mag zijn dan op de van het bestemmingsplan deel uitmakende plankaart is aangegeven. Deze eis komt voort uit de wens om de bouwkavels intensief te laten bebouwen om zo efficiënt met de grond om te gaan. Voor dit perceel geldt dat op de plankaart een minimale BVO-index van 0,8 is gegeven.

In dit geval wordt aan deze index niet voldaan.
De reden hiervoor is dat de bedrijfsactiviteiten zich niet lenen voor bebouwing in meerdere bouwlagen.

Afwijking van dit percentage is mogelijk met dien verstande dat in dat geval wel minimaal 25% van het kaveloppervlak (zijnde $0,25 \times 37.846 = 9475 \text{ m}^2$) als BVO gerealiseerd dient te worden.

*Onderscheid daarbij dient gemaakt te worden tussen footprint (gebouw oppervlak op begane grond niveau gemeten langs de buitengevels) en het bruto-vloeroppervlak (BVO). Het bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlakte inclusief alles, gemeten op vloerniveau. Dit betekent dus inclusief gevels, vides en dragende wanden.
(De oppervlakte van de footprint is dus lager dan die van het BVO).*

De nieuwe remise zal in principe uit de volgende onderdelen bestaan (Footprint / BVO):

Werkplaats (groot ongeveer 1500 / 1850 m²).

Hier zal onderhoud plaats gaan vinden aan bussen waarbij er onderhoudswerkplekken zijn met daarbij technische ondersteuningsruimten en magazijnen. Tevens zijn er een aantal werkplaatskantoren met was- en kleedruimten.

Wasplaats (groot ongeveer 380 / 380 m²).

Deze hal, voorzien van 2 wasstraten, dient voor het reinigen van de bussen (zowel exterieur, als interieur).

Kantoor gebouw (groot 750 / 1500 m²).

Het kantoor biedt ruimte aan diverse kantoorruimten onder andere ten behoeve van Operationeel beheer als van werkzaamheden in het kader van de Concessie verlening. Onderdeel daarvan vormt ook de Opkomstruimte. Deze ruimte is voor chauffeurs die hier de dienst starten of beëindigen.

Diverse facilitaire voorzieningen (groot 275 / 275 m²).

Voor ondersteuning van bovengenoemde functies zullen er op het terrein een aantal kleine voorzieningen worden geplaatst. Hierbij moet gedacht worden aan fietsenstalling, afvaldepots, trafohuis en gebouwde voorzieningen voor het leveren van energie ten behoeve van de bussen.

De toekomstige concessiehouder kan, op basis van eigen bedrijfsoverwegingen, kiezen voor een ander ontwerp/projectie. In hoofdlijnen zal bovenstaande opzet echter uitgangspunt zijn.

Bovenstaande gebouwen geven een BVO van ongeveer 4000 m².
Aanvullend dient daarbij nog ca 6000 m² aan overkapping van de bus-opstelruimte gebouwd te worden. Deze 6000 m² is indicatief; het werkelijk bebouwd oppervlak wordt bepaald door de projectie van de kolommen van de draagconstructie i.r.t. tot de projectie van de brandmuren.

Opstelterrein bussen

Het terreingedeelte waar de bussen gestald worden is 12.000 m² groot. Het bus wagenpark zal bestaan uit ongeveer 180 elektrische bussen van 13,5m lengte. De bussen worden middels laadpalen en stekkers gevoed. Daartoe wordt in een aantal perrons op het terrein voorzien, waar genoemde laadvoorzieningen aanwezig zijn. Indien hierover (deels) een overkapping wordt gebouwd, van minimaal 6.000 m², kan daarmee worden voldaan aan de BVO-index. De overkapping dient in samenhang met de overige bebouwing op de kavel te worden gepositioneerd.

Parkeerterrein auto's.

Een groot deel van het personeel, zowel van werkplaats en kantoor maar ook van het rijdend personeel (buschauffeurs), zal met de auto naar de locatie komen. Hiervoor dienen voldoende parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Voor Baanste Noord wordt door de gemeente een parkeernorm van 1 op 50m² BVO geëist. Uitgaande van 10.000 m² BVO betekent dit $10.000/50 = 200$ parkeerplaatsen.

Om in de eigen behoefte te kunnen voorzien dienen er echter meer parkeerplaatsen te worden gerealiseerd; chauffeurs 180, werkplaatspersoneel 20, kantoorpersoneel 30, bezoekers 10. Dit geeft totaal 240 parkeerplaatsen. Met dit aantal parkeerplaatsen wordt dus voldaan aan het minimale aantal benodigde aantal.

Voordeel van het bouwen van een overkapping is dat deze tevens kan fungeren als draagconstructie voor zonnepanelen waarmee zonne-energie opgewekt kan worden die deels in eigen behoefte voorziet en tegelijkertijd ook invulling geeft aan de duurzaamheidseisen.

Door dit dubbele ruimtegebruik op een deel van het kavel blijft er sprake van een goede ruimtelijke ordening. In 2015 heeft de gemeenteraad van Purmerend overwogen en vastgesteld dat de schaarste van grond niet langer een knelpunt is en dat van deze eis afgeweken mag worden. Het belang van derden wordt door deze afwijking (van de BVO-index uit het bestemmingsplan) niet geschaad.

AANPASSING MILIEU-CATEGORIE:

Milieukwalificatie busstalling.

Achtergrond.

De milieukwalificatie voor garagebedrijven valt onder het Besluit Activiteiten Leefomgeving onder de categorie 3.8.4 met de daarbij behorende milieuregels.

Een buswerkplaats is klassiek ingedeeld in de milieu categorie 3.2, terwijl voor het kavel een milieucategorie 3.1 geldt.

De milieubelastende activiteit *garage, autoschadeherstelbedrijf, autowasstraat en carrosseriebouw* wordt in paragraaf 3.8.4 van het Bal aangewezen. Deze activiteit kan schadelijk zijn voor het milieu. De nadelige gevolgen zijn vooral verontreiniging van bodem en lucht, lozingen en gebruik van energie. De milieubelastende activiteit bestaat uit de kernactiviteit en eventuele functioneel ondersteunende activiteiten.

De kernactiviteit is:

- het onderhouden, repareren, schoonmaken en ombouwen van gemotoriseerde voertuigen voor eigen gebruik

- het bieden van gelegenheid voor het schoonmaken van gemotoriseerde voertuigen.

Kenmerkend voor de categorisering is het hanteren van geluidsnormering via een viertal zones met oplopende geluidruimte. De daarbij gehanteerde afstanden tot een rustige woonwijk en gemengd gebied sluiten aan bij de nu nog veel gebruikte systematiek uit de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering, voor respectievelijk de milieucategorieën 2, 3.1, 3.2 en 4.1.

Voor het bedrijfsterrein geldt een kwalificatie volgens 3.1 (nominale afstand tot overige bebouwing van 50 m), terwijl een klassiek openbaar vervoer busbedrijf wordt ingeschaald volgens 3.2 waarbij een nominale afstand geldt van 100m).

Praktische situatie:

Logistiek verkeer (bussen): Omdat de locatie enkel wordt gebruikt door elektrisch aangedreven bussen geldt voor al het logistieke verkeer dat dit met zeer lage geluidemissies wordt uitgevoerd; er is geen motorgeluid en door de maximum snelheid van 30 km/uur op de locatie is er ook geen sprake van afrogluiden.

Onderhoud bussen: Het groot onderhoud aan de voertuigen (inclusief schade herstel) wordt niet op locatie uitgevoerd, maar is uitbesteed aan de leverancier van de voertuigen; enkel de inspectiebeurten (planmatig onderhoud) en het kleinere correctieve onderhoud wordt op locatie uitgevoerd in een gesloten gebouw. Er wordt niet gewerkt met de deuren open.

Washal bussen: de voertuigen worden gewassen in een gebouw(eventueel uitgevoerd met kunststof snel-sluit deuren, waarbij de wasmachine stationair is opgesteld en de voertuigen op eigen kracht elektrisch door de machine worden gereden. Behalve de rotatiemotoren van de wasmachine borstels zijn geen aandrijvingen aanwezig.

Schadeherstel en spuitwerkzaamheden: Schadeherstel is beperkt tot het vervangen van lossen, kleinere carrosseriedelen zoals bumperhoeken, bumpers en schortplaten. Er vindt geen spuitwerk plaats. Er is dus geen sprake van een grote afzuig installatie of een risico van geurhinder. Verder worden in eigen beheer ruiten vervangen.

Conclusie:

Een busremise met uitsluitend elektrische bussen kent een veel lagere geluid-, stof en geuremissie dan een klassieke busremise voor diesalbussen of aardgasbussen.

De aard en omvang van de geprojecteerde busremise kan praktisch worden ingeschaald op categorie 3.1, waarbij deze aansluit bij de kwalificatie welke is opgelegd op het terrein.

AANPASSING BOUWEN IN DE ROOILIJN:

Beeldkwaliteitsplan

Vanuit het beeldkwaliteitsplan wordt aangegeven dat de bebouwing in de rooilijn van de kavel dient te worden geplaatst. Dat geldt met name voor de rooilijn aan de zijde van de Polderweg.

Voor kavel 18 kan dit, ivm benodigde ruimte voor rijbewegingen (bestreken baan) van de bussen, niet worden gerealiseerd. De gebouwen kunnen wel dusdanig op het terrein worden geprojecteerd dat de (gebogen) rooilijn zoveel mogelijk zal worden gevolgd. De definitieve invulling van de kavel met de definitieve afstand gebouwen t.o.v. de rooilijnen zal later met de previsor worden afgestemd.

Het belang van derden wordt door het niet plaatsen in de rooilijn niet geschaad.

OVERIG

Alle andere aspecten die van belang zijn bij de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zijn al aan bod gekomen in het bestemmingsplan. Hierin is al ingegaan op de nut en noodzaak van dit terrein, de landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidskaders en op de milieu- en andere regelgeving.

Procedure

Voor onderhavig project kan planologische medewerking worden verleend via het afwijken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo. Voor een dergelijke categorie omgevingsvergunningen geldt in het algemeen dat de raad hiervoor een verklaring van geen bedenkingen af dient te geven (artikel 6.5 Bor), tenzij zij eerder verklaard heeft dat een dergelijke verklaring niet vereist is (artikel 6.5 lid 3 Bor).

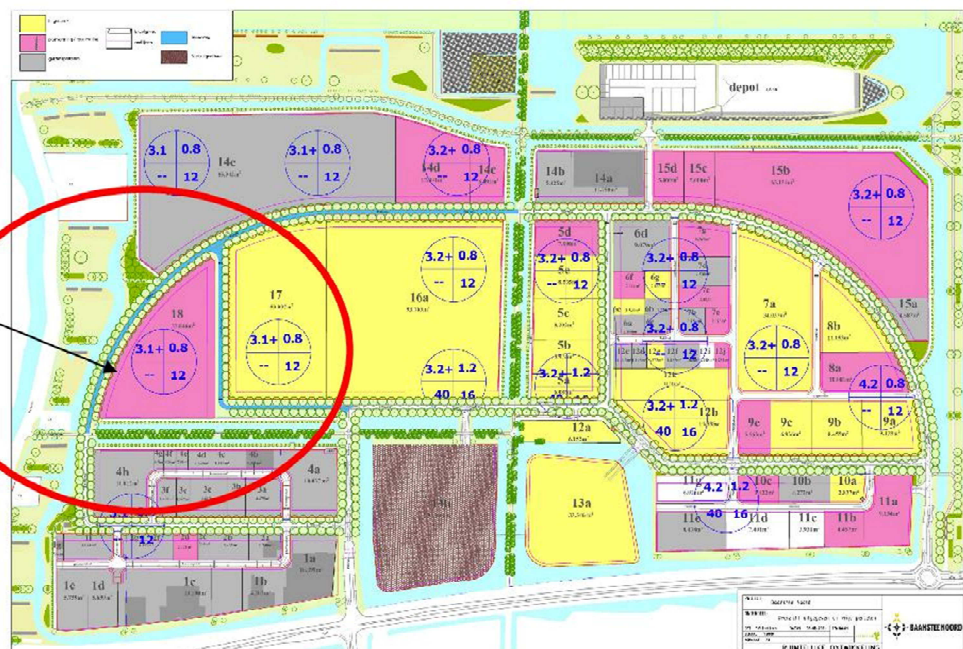
Op 1 oktober 2015 heeft de gemeenteraad besloten categorieën van gevallen aan te wijzen waarvoor geen verklaring van bedenkingen is vereist om een omgevingsvergunning te kunnen verlenen. Onder deze categorie vallen projecten die liggen binnen het gebied dat op de daarbij behorende kaart is aangewezen. Het perceel waar het nu om gaat ligt binnen dit gebied en valt daarmee onder deze categorie. Een verklaring van geen bedenkingen van de raad is daardoor niet vereist. In de ruimtelijke onderbouwing die voor dit project is opgesteld (bijlage 2) wordt aangetoond dat er, ondanks het niet-voldoen aan de bvo- en parkeerindex, sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Met deze procedure wordt de weg naar een vergunning mogelijk gemaakt, de uiteindelijke verlening van de vergunning zal afhangen van het definitieve bouwplan.

Bijlage 1:

Ligging kavel in plangebied

Baanstee Noord
Kavel 18



Indelingsvarianten terrein
Variant 1 (S01)



Bijlage:3

Referenties (opstelsterreinen)



Remise Utrecht Europalaan met overkapping (parkeerdek)



Remise Utrecht Westraven (met brandmuren)



Remise Nieuwegein (perrons met stekkerladen)