

**Omgevingsvergunning in afwijking van het
bestemmingsplan Amstelveen Zuid West
2014, Legmeerdijk 160**

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 10 oktober 2016 is een aanvraag ingediend voor de nieuwbouw van een vrijstaande woning op het perceel Legmeerdijk 160, te Amstelveen (Z-2016/055192).

De publiceerbare aanvraag omgevingsvergunning is opgenomen in bijlage 1 (aanvraagformulier) en bijlage 2 (relevante bouwtekeningen).

1.2 Aard en doel

Van toepassing op de projectlocatie is het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014 en de bestemming 'Wonen' zoals bedoeld in artikel 26 van het bestemmingsplan. Het voorste gedeelte van de woning valt in de bestemming 'Tuin' zoals bedoeld in artikel 18 van het bestemmingsplan. Tevens rusten op het betreffende perceel een tweetal dubbelbestemmingen, te weten: Archeologie (artikel 38.3.2) en Waterkering (artikel 40.3.1).

Conform artikel 26.2.1 onder a, van de voorschriften mag een hoofdgebouw uitsluitend worden gerealiseerd binnen het bouwvlak. Ter plaatse van de aangevraagde woning is in het huidige bestemmingsplan geen bouwvlak aangegeven op de Verbeelding. Het ingediende bouwplan is hiermee in strijd met de betreffende bouwvoorschriften en/of gebruiksvoorschriften (zie 2.3).

Er is een buitenplanse afwijking ex artikel 2:12, lid 1 sub a, onder 3° Wabo nodig om het bouwplan te kunnen realiseren. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft tot doel te motiveren dat bij de voorgenomen ontwikkeling sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zodat de gevraagde omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan kan worden verleend. De omgevingsvergunning is van toepassing op het besluitvlak NL.IMRO.0362.OIAVHB12xG-OW01 (bijlage 3).

Gelet op de dubbelbestemming Archeologie is een afwijking van het geldende bestemmingsplan haalbaar, mits bij de aanvraag een archeologisch onderzoek wordt bijgevoegd (zie paragraaf 4.7). Gelet op de dubbelbestemming Waterkering kan de omgevingsvergunning alleen worden verleend als door de bouw en situering van de bebouwing geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de waterkering. Er dient (vooraf) een watervergunning te worden aangevraagd bij de Waterbeheerder (Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) en indien deze akkoord gaat, kan worden afgeweken van van deze dubbelbestemming (zie paragraaf 4.2).

1.3 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied heeft een groote van circa 1389.5 m² ligt aan de Legmeerdijk ter hoogte van de wijk Westwijk.

Het onderhavige plangebied bestaat uit een onbebouwd perceel, is gelegen aan de oostzijde van de Legmeerdijk en ten westen van de straat Westhove (in Westwijk). Aan de noordzijde van het perceel ligt de woning Legmeerdijk 158 en aan de zuidzijde nummer 162. Op de betreffende locatie heeft niet eerder een woning gestaan.

Het bestemmingsplangebied waarbinnen het perceel Legmeerdijk 260 ligt, is gesitueerd in het zuidwesten van Amstelveen en van de woonwijk Westwijk. Het omvat het gebied dat globaal begrensd wordt door de Beneluxbaan in het noorden, de J.C. van Hattumweg in het zuiden, de Legmeerdijk in het westen en de Bovenkerkerweg in het oosten.

In de figuren 1 en 2 is het één en ander weergegeven.



Figuur 1. ligging projectgebied



Figuur 2. Begrenzing projectgebied

1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt. Na de inleiding in dit hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het project. Daarbij wordt ingegaan op de bestaande situatie en de beoogde situatie in relatie tot de vigerende planologische regeling. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de voorwaarden vanuit het ruimtelijke beleid van rijk, provincie en gemeente. De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 4 aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bouwplan toegelicht. Hoofdstuk 6 is het slothoofdstuk en bevat de samenvatting en eindconclusie.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving

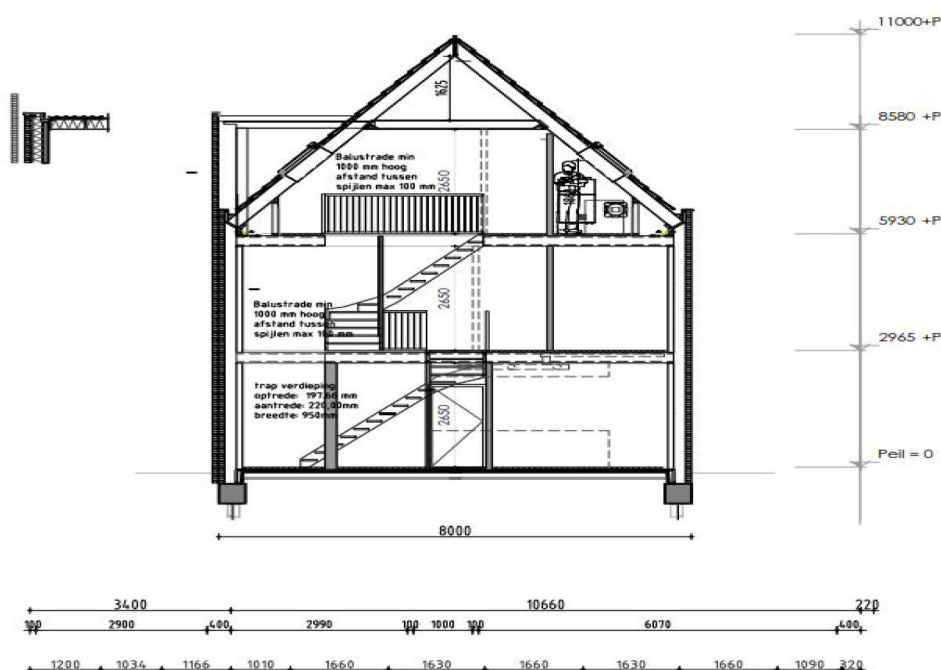
2.1 Huidige situatie

Vanaf de Bronstijd tot en met de vroege Middeleeuwen bestond het gebied uit een uitgestrekt veenmoeras. Vanaf de late Middeleeuwen is het gebied ontgonnen en geschikt gemaakt voor landbouw. Door inklinking van de gronden en door veenwinning daalden de gronden en onstonden er meren. Bewoning vond plaats alleen ter plaatse van de smalle dijken, zoals de Legmeerdijk. Omdat uit onderzoek is gebleken dat ophogingslagen ontbreken, wordt eerdere bewoning van deze locatie als niet aannemelijk gezien. Het perceel aan de Legmeerdijk 160 is voor zover bekend dus sinds het jaar 1900 onbebouwd. Aan de zuidzijde van de locatie is een toegangspad aanwezig.

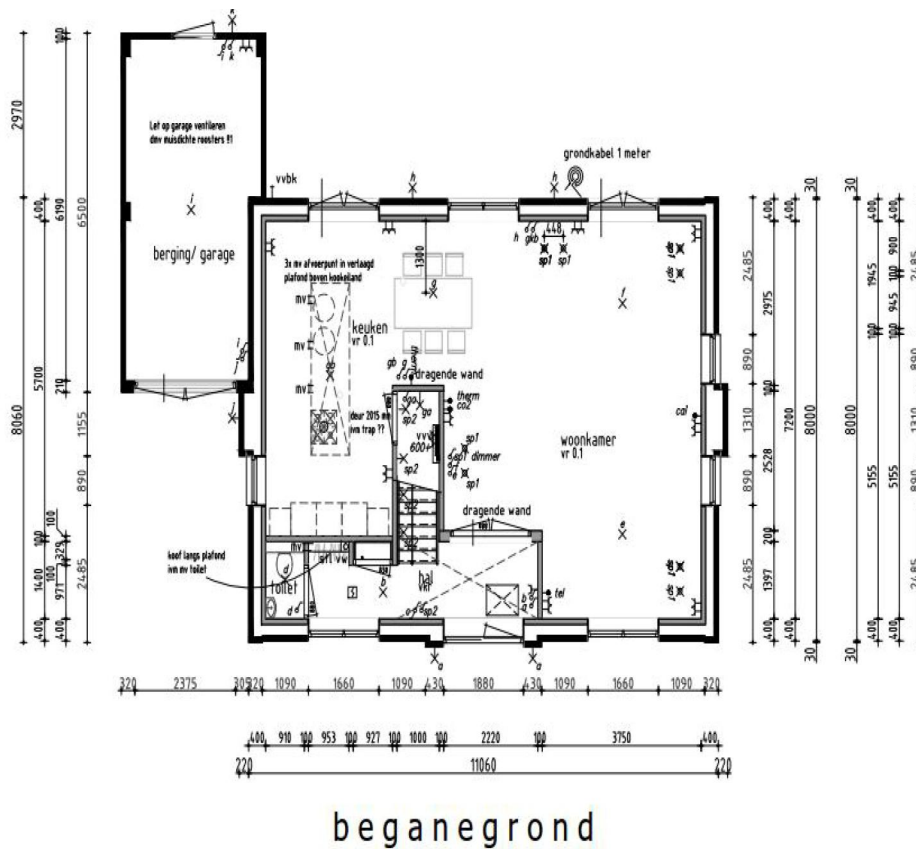
2.2 De ontwikkeling

Op 10 oktober 2016 is een aanvraag ingediend voor de nieuwbouw van een vrijstaande, particuliere woning op het perceel Legmeerdijk 160, te Amstelveen (Z-2016/055192). Naast het hoofdgebouw bestaat het bouwplan uit een berging/garage aan de zijkant (westzijde) van de woning.

De woning heeft een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6,5 en 11 meter, een diepte van circa 8 meter en een breedte van circa 11 meter. De breedte van de berging/garage is circa 3,5 meter. In de figuren 3, 4 en 5 wordt bovenstaande nader verduidelijkt.



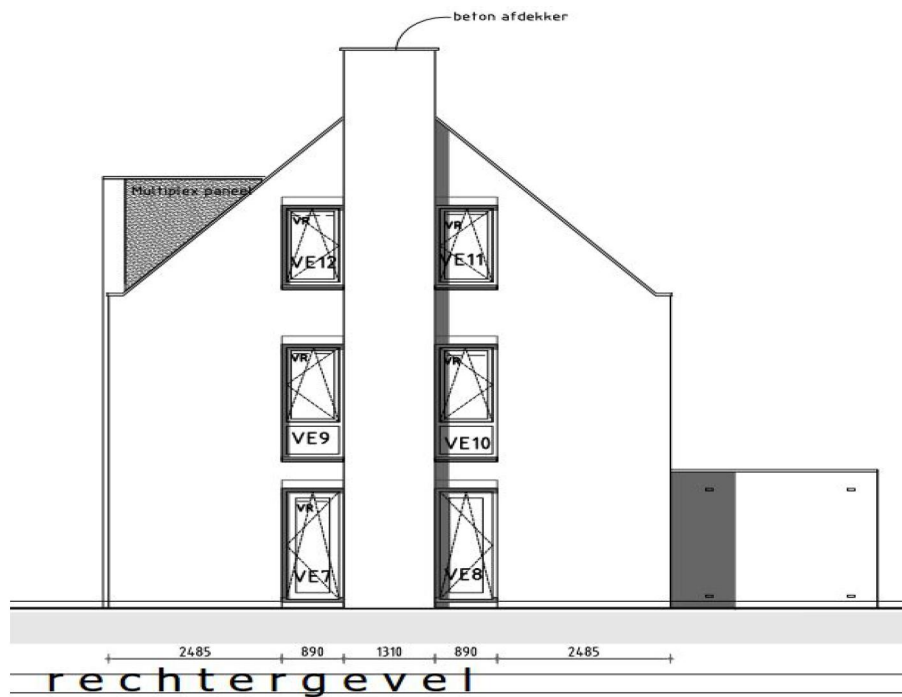
Figuur 3. Doorsnede zijgevel woning



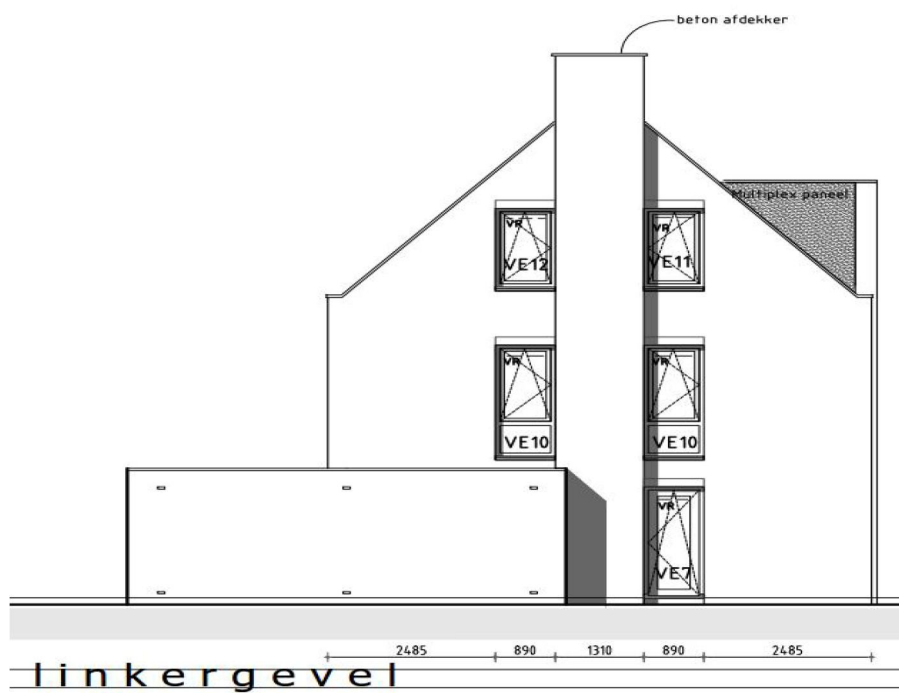
Figuur 4. Doorsnede bovenaanzicht woning; begane grond



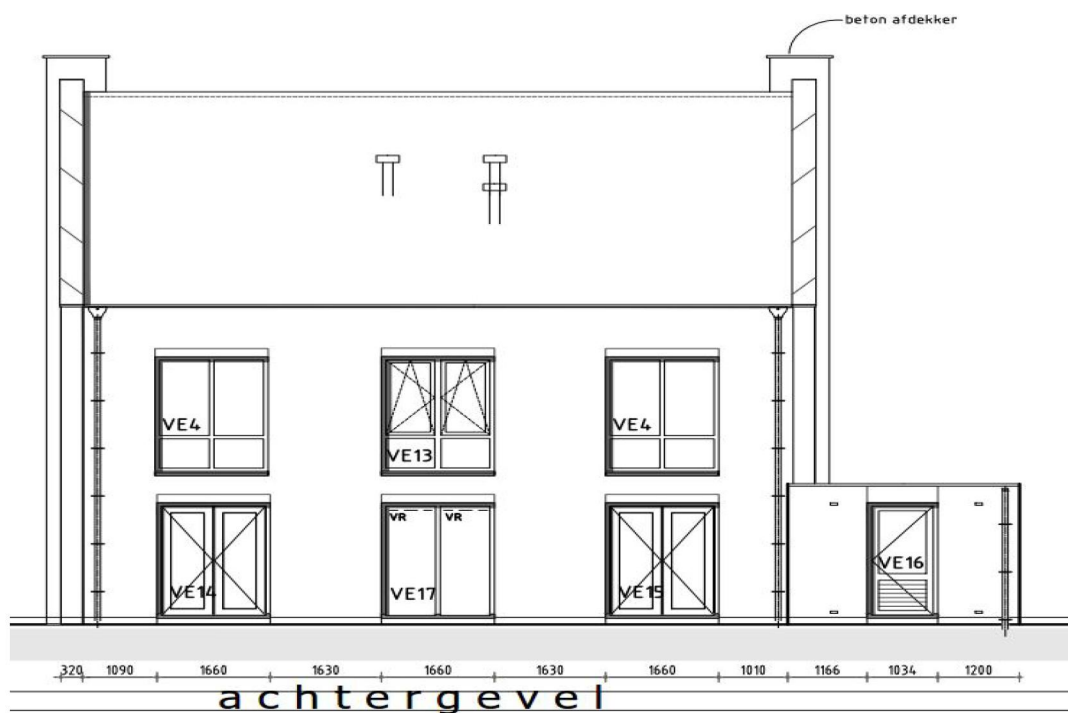
Figuur 5. Voorgevel woning



Figuur 6. Rechtergevel



Figuur 7. Linkergevel

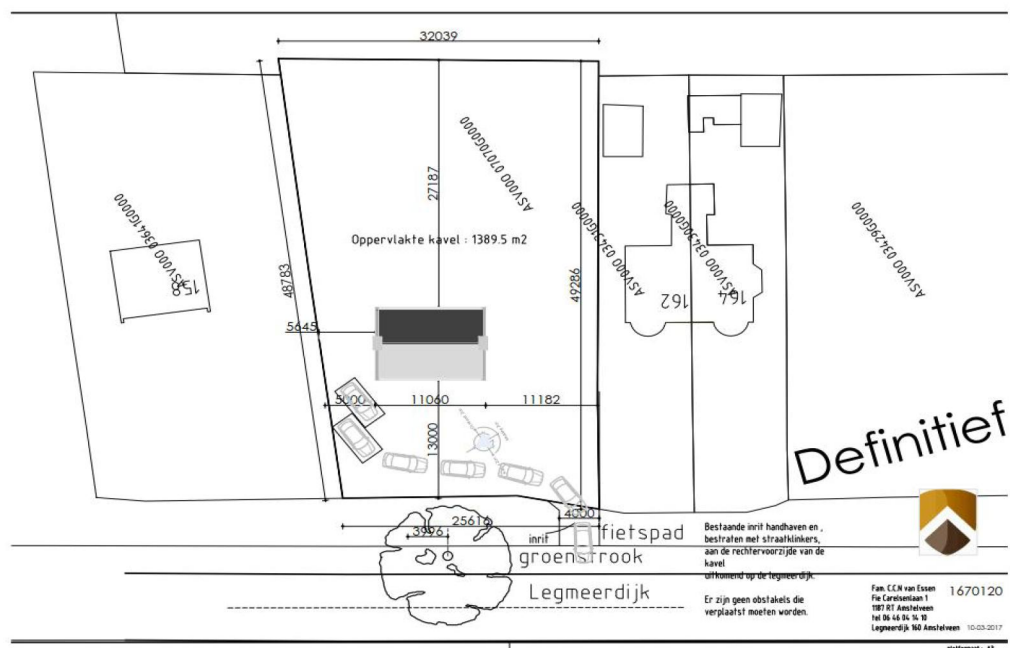


Figuur 8. Achtergevel



Figuur 9. Artist impression woning

Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande in- en uitrit. Het parkeren vindt volledig op eigen terrein plaats.



Figuur 10. Bovenaanzicht met situering en maatvoering van de kavel, de woning, de parkeerplaatsen en de uitrit

2.3 Bestemmingsplan

Voor het projectgebied is van toepassing het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014, zoals is vastgesteld door de gemeenteraad op 13 maart 2013 en onherroepelijk geworden op 15 mei 2013. Tevens is voor deze locatie het Paraplubestemmingsplan Herziening Begripsbepaling Peil van toepassing (vastgesteld op 1 oktober 2014).

2.3.1 Planregels en Verbeelding

Uit onderstaande verbeelding blijkt dat het perceel in het vigerende bestemmingsplan de enkelbestemming 'Wonen' (zoals bedoeld in artikel 26 van het bestemmingsplan) heeft. De voorste helft van de woning binnen de bestemming 'Tuin' (zoals bedoeld in artikel 18 van het bestemmingsplan).

Naast de genoemde enkelbestemmingen gelden tevens de dubbelbestemmingen 'Archeologie' en 'Waterkering'. Op de in lid 38.1 (Archeologie) bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van een overige aan deze gronden toegekende bestemming worden gebouwd. De bouwhoogte van deze bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 1.50 meter bedragen. Volgens artikel 40.2.1 (Waterkering) mogen op of in deze gronden ten behoeve van de primaire bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Tevens rust op het perceel de gebiedsaanduiding geluidzone - zonebesluit (artikel 43 'Geluidzone Schiphol'). Op gronden welke aangeduid zijn met deze geluidzone geldt dat nieuwe geluidgevoelige objecten niet mogen worden gerealiseerd vanwege een hoge geluidsbelasting ten gevolge van industrielaawaai van het industriegebied Schiphol-Oost. Mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de geluidbelasting op de gevel, kan met een omgevingsvergunning van het bovengenoemde verbod worden afgeweken. Deze geluidbelasting op de gevels mag niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde, of een door het bevoegde gezag verleende hogere grenswaarde.



Figuur 11. Uitsnede bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014; Legmeerdijk 160

2.3.2 Strijdigheden en afwijkingsmogelijkheden

Kort opgesomd bestaat de aanvraag uit de volgende strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan:

- Artikel 18.1: het gebruik van gronden voor een woonfunctie op gronden waar dit niet is toegestaan;
- Artikel 18.2: het realiseren van een gebouw op gronden waar dit niet is toegestaan (bestemming Tuin);
- Artikel 26.2.1. onder a: het realiseren van een hoofdgebouw buiten het bouwvlak;
- Artikel 38.2: het realiseren van een gebouw op gronden waar dit niet is toegestaan zonder archeologisch onderzoek (Dubbelbestemming Waarde - Archeologie);
- Artikel 40: het realiseren van een gebouw op gronden waar dit niet is toegestaan zonder Watervergunning van de Waterbeheerder (dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering);
- Artikel 43.1: het realiseren van een geluidgevoelig object op gronden waar dit niet is toegestaan.

Volgens artikel 26.2.1 onder a, van de planvoorschriften mag een hoofdgebouw uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd. Er is ter plaatse geen bouwvlak aangegeven op de plankaart. Het bouwen van een woning op die locatie is dan ook in strijd met het bestemmingsplan (strijd met bestemming Wonen en Tuin). Gelet op de dubbelbestemmingen 'Archeologie' en 'Waterkering' is de aanvraag ook in strijd met het bestemmingsplan. Tot slot bestaat er strijd met de gebiedsaanduiding 'Geluidzone Schiphol'.

In artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bepaald dat een omgevingsvergunning bij strijdigheid met het bestemmingsplan dient te worden geweigerd, tenzij het bevoegd gezag (in dit geval ons college) toepassing geeft aan de bevoegdheid tot het nemen van een afwijkingsbesluit. Een afwijkingsbesluit dient te worden gemotiveerd en mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. De goede ruimtelijke ordening wordt aangetoond door middel van voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

Gelet op de dubbelbestemming Archeologie is een afwijking van het geldende bestemmingsplan haalbaar, mits bij de aanvraag een archeologisch onderzoek wordt bijgevoegd (zie paragraaf 4.8). Gelet op de dubbelbestemming Waterkering kan de omgevingsvergunning alleen worden verleend als door de bouw en situering van de bebouwing geen schade wordt of kan worden toegebracht aan de waterkering. Er dient (vooraf) een watervergunning te worden aangevraagd bij de Waterbeheerder (Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht) en indien deze akkoord gaat, kan worden afgeweken van van deze dubbelbestemming (zie paragraaf 4.2). Gelet op de gebiedsaanduiding 'Geluidzone Schiphol' kan een omgevingsvergunning worden verleend mits wordt aangetoond dat geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan de geluidbelasting op de gevel (zie paragraaf 4.3).

HOOFDSTUK 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Barro

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Het bij de structuurvisie behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) was al op 30 december 2011 in werking getreden. In de structuurvisie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. De nieuwe structuurvisie vervangt verschillende beleidsnota's, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

In de structuurvisie zijn drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn tot 2028. Het gaat hierbij om de volgende doelstellingen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden 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.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn.

Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Relevantie projectgebied

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige project. De betreffende onderwerpen zijn i.c. niet aan de orde.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

De voorliggende omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik, wordt verleend op basis van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3, van de Wabo. Artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) bepaalt ten aanzien van een dergelijke vergunning onder meer, dat artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) van overeenkomstige toepassing is.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Het gaat om een nadere motiveringseis die in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen ten behoeve van een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Bij elke nieuwe stedelijke ontwikkeling moet gemotiveerd worden dat er behoefte is aan deze ontwikkeling. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe

ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling. De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1. lid 1 Bro) luidt als volgt:

"Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

In de Handreiking staat dat er geen ondergrens is bepaald voor wat een 'stedelijke ontwikkeling' is. Op basis van jurisprudentie blijkt dat één of enkele woningen zoals in het onderhavige geval niet gezien worden als een stedelijke ontwikkeling (zie ondermeer ABRvS 18 december 2013, zaaknummer 201302867/1/R4 (Weststellingwerf)). Het begrip "woningbouwlocatie" (zoals opgenomen in de omschrijving van het begrip "stedelijke ontwikkeling" in artikel 1.1.1 Bro) is niet nader gedefinieerd.

Relevantie projectgebied

Gelet op de kleinschalige woningbouw die het onderhavige plan mogelijk maakt (1 vrijstaande burgerwoning), voorziet dit initiatief niet in een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1 Bro. Met het oog hierop is een onderbouwing aan de hand van de ladder voor duurzame verstedelijking niet vereist.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

In het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) dat hoort bij de Schipholwet uit 2003 zijn ruimtelijke maatregelen in verband met de luchthaven Schiphol opgenomen. Op gronden zoals bedoeld in artikel 2.2.1, 2.2.2, 2.2.2a en 2.2.3 van het Luchthavenindelingbesluit gelden in bepaalde gebieden rondom Schiphol aanvullende bepalingen met betrekking tot bebouwing en gebruik van bebouwing, bouwhoogten en functies met een vogelaantrekkende werking.

Het besluitgebied valt binnen de invloedzones van luchthaven Schiphol. Ter plaatse gelden beperkingen ten aanzien van hoogte (artikel 2.2.2. Luchtvaartverkeerzone beperking bouwhoogte: toetshoogte maximaal 41 meter). Tevens gelden ter plaatse beperkingen ten aanzien van vogelaantrekkende werking (artikel 2.2.2. Luchtvaartverkeerzone vogelaantrekkende werking). Op basis van het laatstgenoemde artikel zijn geen vogelaantrekkende functies toegestaan, zoals: industrie in de voedselsector met extramurale opslag of overslag, viskwekerijen met extramurale bassins, opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking, natuurreservaten of vogelreservaten, moerasgebieden of oppervlaktewater groter dan 3 hectare.

Op dit moment is een wijziging van het Lib in voorbereiding voor zover het betreft de regels met het oog op externe veiligheid en geluid. Het ontwerpwijzigingsbesluit is met ingang van 24 oktober 2016 gedurende vier weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. De regelwijziging ziet op een eigen bevoegdheid voor het lokaal bestuur om binnen bestaand stedelijk gebied woningen toe te voegen. In het gebied binnen zone 4 blijft wel de grens van 25 woningen per bouwplan gehandhaafd. In het bestaand stedelijk gebied tussen de grens van zone 4 en de 20 Ke-contour gelden nu en ook straks onder het regime van het nieuwe Lib geen kwantitatieve beperkingen aan woningbouw. In het landelijk gebied zal een verbod worden verankerd in het Lib op nieuwe woningbouwlocaties. Op 30 januari 2017 heeft de staatssecretaris een anticipatiebeleid van de Inspectie Leefomgeving en Milieu afgekondigd. Totdat het wijzigingsbesluit in

werking is getreden zal de IL&T bij de beoordeling van aanvragen om een verklaring van geen bezwaar ex artikel 8.9 Wet luchtvaart besluiten conform de regels en het beleid van het ontwerpwijzigingsbesluit, zoals ter inzage gelegd.

Relevantie plangebied

Geen van de twee van toepassing zijnde artikelen (betreffende de maximale toetshoogte en vogelaantrekkende werking) met bijbehorende beperkingen heeft invloed op de voorgestelde ontwikkeling. Het LIB vormt hiermee geen belemmering voor de aangevraagde ontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De structuurvisie van de provincie Noord-Holland is op 21 juni 2010 vastgesteld en op 28 september 2015 geactualiseerd. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Daarmee is het een leidraad voor de manier waarop de ruimte in Noord-Holland de komende dertig jaar zou moeten worden ontwikkeld. In het bijbehorende uitvoeringsprogramma is dit uitgewerkt in concrete activiteiten om de visie te realiseren en via de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is de doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld.

De drie hoofdbelangen die Noord-Holland met de structuurvisie heeft vastgelegd zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Zo wordt de komende dertig jaar het bestaand bebouwd gebied verder verdicht, onder meer door zo'n 200.000 woningen in de provincie bij te bouwen, en zet de provincie in op de ruimtelijke ontwikkeling van OV-knooppunten in Noord-Holland. Op die manier blijft volgens de provincie meer ruimte over om het buitengebied te behoeden en zijn er voldoende mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkelingen, recreatie en natuur.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 hebben provincies de bevoegdheid gekregen een ruimtelijke verordening vast te stellen. In deze verordening kan de provincie regels stellen met betrekking tot de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, (tijdelijke) afwijkingsbesluiten en beheersverordeningen.

Bij het stellen van deze regels moeten provinciale belangen in het geding zijn. In een verordening kunnen regels worden opgenomen ter bescherming van specifieke waarden (zoals natuur-, landschappelijke of cultuurhistorische waarden) of ten behoeve van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld vestigingsregels voor intensieve veehouderij of detailhandelsvoorzieningen).

De gemeente heeft de plicht bestemmingsplannen en afwijkingsbesluiten vast te stellen in overeenstemming met de PRV. Op 1 maart 2017 is de laatste herziening van het PRV in werking getreden. Gelet op de datum van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning (oktober 2016) is de verordening, zoals die gold vóór 1 maart 2017, van toepassing.

Relevantie plangebied

De ontwikkeling vindt plaats binnen het Bestaand Bebouwd Gebied zoals aangeduid in de PRV. De PRV stelt voor het overige geen regels die betrekking hebben op deze ontwikkeling. De aangevraagde ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met de PRV.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amstelveen 2025+

De gemeenteraad van Amstelveen heeft op 21 september 2011 de Structuurvisie Amstelveen 2025+ vastgesteld. Het is op de eerste plaats een ruimtelijke visie, maar ondersteunt ook maatschappelijke ontwikkelingen. Het biedt daarmee helderheid aan inwoners, ondernemers, instellingen en andere overheden over de gewenste ontwikkeling van Amstelveen en de prioriteiten die het bestuur hierbij stelt. De wettelijk verplichte structuurvisie vormt de grondslag voor bindende bestemmingsplannen en exploitatieplannen.

Amstelveen is in een aantal decennia stormachtig gegroeid door zijn gunstige ligging en door ondernemend op het juiste moment kansen te grijpen. Inmiddels staat de concurrentiepositie van de metropoolregio Amsterdam onder druk. De tijd dat Amstelveen kon meeliften op de groei van de regio is voorgoed voorbij. Dat vraagt om een andere instelling. Vraag is nu meer wat Amstelveen kan betekenen voor de regio.

Wonen

Het uitgangspunt is dat de woningmarkt in Amstelveen in beweging gebracht moet worden. Dit wordt bereikt door de doorstroming te bevorderen door nieuwe kwalitatief hoogwaardige woningen toe te voegen, zowel in centrumstedelijke, landelijke als suburbane woonmilieus. Centrumstedelijke woonmilieus kunnen ontwikkeld worden rond verkeersassen zoals de Beneluxbaan. Hier zijn transformatiezones voorzien door een mogelijke ontwikkeling van stations voor de toekomstvaste openbaar vervoerverbinding. Voor verschillende doelgroepen kunnen deze potentiële ontwikkelingslocaties een aantrekkelijk gemengd woon/werkmilieu vormen.

Daarnaast is de locatie in combinatie met het woningbouwprogramma geschikt als nieuw suburbaan woonmilieu. Hierdoor komt de doorstroming weer op gang.

Daarnaast wordt ingezet op de verduurzaming van de woningvoorraad. De woningen zijn energiepositief waardoor energielasten beperkt zullen blijven of op duurzame wijze wordt opgewekt.

Werken

Amstelveen heeft een grote kantorenvorraad met een relatief hoge leegstand. Gelet op de toekomstige trends zal de leegstand alleen maar meer toenemen. Uitbreiding van het kantoorareaal is ongewenst, er moet eerder gezocht worden in het vervangen van bestaande kantoormilieu en transformeren van kantoormilieu naar andersoortig gebruik.

De strook tussen de Beneluxbaan en de Startbaan heeft door de ligging binnen de gemeente en buiten de beperkingen van luchthaven Schiphol (LIB) meer kansen om te transformeren naar woonfuncties dan andere kantorenlocaties (zoals Kronenburg). Het ligt dan ook niet voor de hand om het te herontwikkelen perceel langs de Startbaan een kantoorfunctie te realiseren.

Energie

De gemeente Amstelveen heeft de ambitie met regiogemeenten een energieneutrale regio in 2040 gerealiseerd te hebben. Om te beginnen worden met wooncorporaties afspraken gemaakt het energieverbruik van bestaande woningen te laten afnemen. Daarna wordt bij nieuwbouw de graad van energiebesparing stapsgewijs opgevoerd. Dit initiatief is in lijn met deze ambitie.

3.3.2 Woonvisie 2011-2015

In oktober 2011 heeft de raad de Amstelveense woonvisie 'Wonen in Amstelveen, doorstroming en duurzaamheid' vastgesteld. Deze Woonvisie vormt voor de komende vijf jaar het richtinggevende kader voor Amstelveen.

De volgende speerpunten staan centraal in de nieuwe Woonvisie:

Doorstroming

Amstelveen wil bouwen voor de doorstroming door in het middeldure en dure segment meer woningen toe te voegen, in diverse woonmilieus (centrumstedelijk, landelijk en suburbaan). Dat zorgt ervoor dat de meeste mensen hun woonwensen kunnen realiseren. Daarnaast zal Amstelveen ook segmenten (middeldure huur, sociale en betaalbare koop) aan de woningmarkt toevoegen die nodig zijn om midden- en hogere inkomens te verleiden uit de sociale huurvoorraad te verhuizen.

Verduurzaming van de woningvoorraad

Verduurzaming is hoogst noodzakelijk omdat binnen niet al te lange periode de energielasten mogelijk hoger zullen zijn dan de huurlasten. Voor lagere inkomens is het van groot belang om in een energiezuinig huis te wonen. Met de corporaties is afgesproken dat zij meer gaan investeren in de verduurzaming van hun woningvoorraad. Voor het woonbeleid betekent dit dat er meer gestuurd wordt op woonlasten en minder op huurniveaus.

Ondernemerschap en zeggenschap

In de Politieke agenda is een aantal belangrijke kernwaarden van Amstelveen opgenomen: internationaal, ondernemend, duurzaam en betrokken. Amstelveen wil breken met een lange traditie van woningbouw, waarbij projectontwikkelaars nieuwbouwwijken realiseren en de bewoners woonconsumenten zijn. De tijd is hier rijp voor: de verhoudingen tussen verschillende partijen zijn veranderd, als gevolg van de huidige economische recessie. Er wordt meer ruimte gegeven aan (collectief) particulier opdrachtgeverschap. Hierdoor kan beter ingespeeld worden op de effectieve vraag naar woningen. Bewoners meer zeggenschap geven en ruimte bieden de stad 'te bouwen', sluit naadloos aan op de ambitie om uit te groeien tot een duurzame, betrokken en ondernemende stad.

Relevantie initiatief

Het initiatief voorziet in een woning in het dure segment. De woning is energiepositief waardoor energielasten beperkt zullen blijven of op duurzame wijze wordt opgewekt. Het project draagt bij aan de verduurzaming van de woningvoorraad.

3.3.3 Parkeernota 2005 - 2010

De parkeernota 2005-2010 (2004) geeft uitgangspunten, richtlijnen en instrumenten voor het auto parkeerbeleid voor de periode 2005-2010. Het parkeerbeleid dient een bijdrage te leveren aan een sociaal, veilig, groen en duurzaam Amstelveen. Om dit te realiseren wordt gekozen voor een beleid dat gericht is op het faciliteren en reguleren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. De mate waarin de parkeervraag gefaciliteerd wordt, vergt een voortdurende afweging tussen bereikbaarheid, economische ontwikkeling, leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. In de nota wordt per gebied (stadshart, woon- en werkgebied) ingegaan op verschillende thema's. Thema's als parkeercapaciteit, parkeernormen en verschijningsvorm/parkeerlocatie zijn het meest ruimtelijk relevant. De parkeernota bestaat uit een beleidsmatig deel en een deel met een beschrijving van het beschikbare instrumentarium.

Met de Parkeernotitie 2012 zijn een aantal maatregelen van kracht geworden om de parkeerregulering in goede banen te leiden zoals digitaliseren vergunningparkeren, parkeren op kenteken, blauwe zones en handhaving. Deze notitie vervangt de Parkeernota voor wat betreft het thema parkeerregulering.

Daarnaast heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen 2016 vastgesteld. Deze nota bevat de parkeernormen die voor Amstelveen gelden en de bijbehorende toepassingsregels. Deze nota vervangt de Parkeernota voor wat betreft het thema parkeernormen.

Parkeercapaciteit

In het algemeen is de parkeercapaciteit in Amstelveen toereikend. Aangezien de ontwikkelingen in de toekomst per gebied verschillend kunnen zijn, zal de gemeente per gebied monitoren of de parkeercapaciteit toereikend blijft of waar problemen dreigen te ontstaan.

Parkeernormen en nieuwbouw

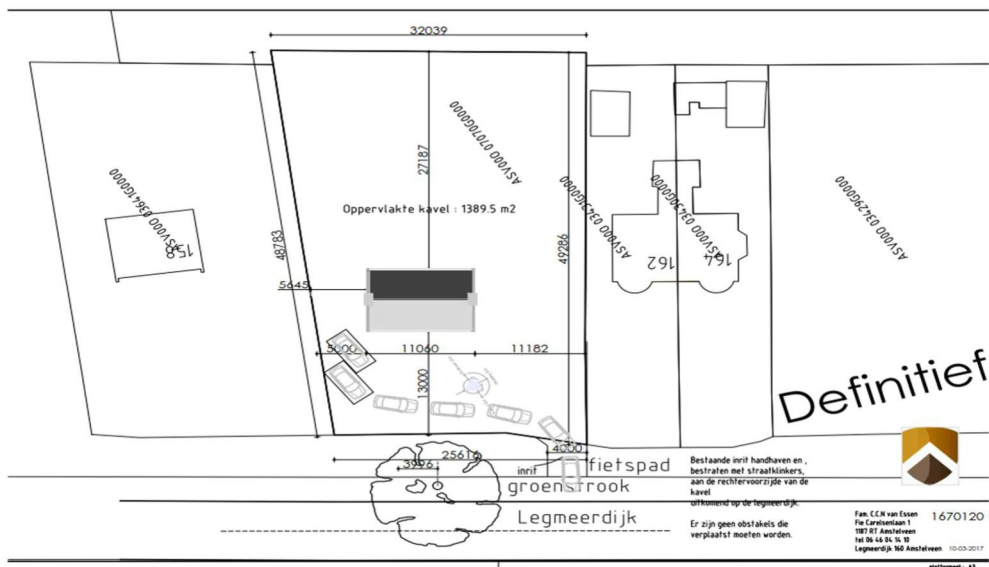
Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functie wijziging. Het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid is direct gelieerd aan de te hanteren parkeernormen: het verhogen van de norm leidt tot een toename van de automobilititeit, terwijl toepassing van een te krappe norm parkeerproblemen tot gevolg kan hebben.

Verschijningsvorm en parkeerlocatie

De parkeercapaciteit in de gemeente Amstelveen bevindt zich grotendeels op maaiveld. Alleen in het Stadshart zijn parkeergarages aanwezig die openbaar en permanent toegankelijk zijn voor consumenten. Het doel is om in de toekomst parkeerplaatsen vooral onder te brengen in gebouwde voorzieningen (minder blik in het zicht) en om parkeerplaatsen meer te concentreren (minder zoek verkeer). Uitgangspunt is dat doelgroepen zo dicht mogelijk bij hun bestemming moeten kunnen parkeren en dat dit bij voorkeur op eigen terrein gebeurt.

Relevantie plangebied (parkeren en ontsluiting)

De aanvraag voorziet in de (nieuw)bouw van 1 vrijstaande eengezinswoning in het lint. De parkeerbehoefte voor deze woning is 2 parkeerplaatsen, welke conform de aanvraag volledig op eigen terrein zullen worden aangelegd. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande in- en uitrit.



Figuur 12. Situatietekening kavel met hierop de woning, de parkeerplaatsen en de uitrit op de Legmeerdijk

3.3.4 Nota Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten 2007-2012

De nota 'Duurzaam Bouwen, naar duurzame bouwresultaten' geeft een kader voor duurzaam bouwen in de gemeente Amstelveen. De noodzaak van dit kader komt voort uit in- en externe ontwikkelingen: nationale- en Europese wet- en regelgeving, ontwikkelingen in inzichten en instrumenten voor duurzaam bouwen. Het kader vindt zijn basis in de eigen praktijk van duurzaam bouwen. Een belangrijke impuls gaat naar verwachting uit van de nieuwe werkwijze voor duurzaam bouwen: prestatiegericht werken met het instrument GPR Gebouw (Gemeentelijke Praktijk Richtlijn). Deze werkwijze verbreedt de reikwijdte van het beleid naar kwaliteitsthema's: gezondheid en woonkwaliteit. Tevens verbeteren de mogelijkheden voor monitoring van beleid en voor communicatie van de resultaten naar ontwikkelaars en consumenten. Beide worden gezien als belangrijke succesfactoren voor effectief beleid.

De doelstelling van de gemeente Amstelveen is om door middel van duurzaam bouwen in de woningbouw en utiliteitsbouw (nieuwe en bestaande voorraad) een bijdrage te leveren aan het terugbrengen van de milieubelasting en het verhogen van de bouw- en leefomgevingskwaliteit.

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Bodem

4.1.1 Beleidskader

Het bodembeleid heeft tot doel een balans te vinden tussen bodemgebruik en bescherming van bodemfuncties. Met bescherming wordt bedoeld dat een bodemgebruik duurzaam, veilig en gezond is. Bescherming is niet alleen tegen verontreiniging gericht, maar in principe tegen elke aantasting die het gebruik kan benadelen.

Het beleid voor bodembescherming kent drie sporen. Het eerste spoor bestaat uit het oplossen van de knelpunten die zijn ontstaan door historische verontreinigingen. Hiervoor is een programmatische aanpak opgesteld, die in de Wet bodembescherming is opgenomen. Het doel, om in 2015 geen locaties meer te hebben waar acute gezondheidsrisico's optreden, is in Amstelveen bereikt. Het tweede spoor richt zich op het voorkomen van nieuwe aantasting door het stellen van regels aan activiteiten in en op de bodem. De Wet Milieubeheer vormt hiervoor de basis. Het derde en laatste spoor is het ruimtelijke spoor (Wro) dat tot doel heeft te komen tot een 'goede ruimtelijke ordening'. Dit gebeurt door nieuwe gebruiksfuncties alleen te bestemmen op gronden met voldoende bodemkwaliteit. Bij bestaand bodemgebruik worden natuurlijk momenten aangegrepen om de bodemkwaliteit zonodig te verbeteren. Als ijkpunt kunnen de bodemnormen uit de Regeling bodemkwaliteit worden toegepast.

De drie sporen komen te zijner tijd samen in de Omgevingswet. De uitgangspunten van de Nota bodembeheer worden dan vertaald in de omgevingsvisie en in omgevingsplannen.

4.1.2 Provinciale milieuverordening

De provincie beschermt aardkundig interessante gebieden, 'aardkundige waarden', die iets vertellen over manier waarop het landschap is ontstaan. Ze vormen ons aardkundig erfgoed. Dit is vastgelegd in de Provinciale milieuverordening. Gebieden met aardkundige waarden dienen planologisch te worden beschermd.

4.1.3 Relevantie plangebied

Op 22 januari 2016 heeft AsmA B.V. het onderzoek 'Verkennd bodemonderzoek ter plaatse van de Legmeerdijk 160 te Amstelveen' geleverd (bijlage 4: Verkennd bodemonderzoek ter plaatse van Legmeerdijk 160 te Amstelveen, datum: 22 januari 2016, projectcode: 11152). In het onderzoeksrapport wordt aangegeven dat tijdens het onderzoek in de opgeboorde grond bijmengingen met puin zijn waargenomen. Verder wordt aangegeven dat zowel het maaiveld ter plaatse van de verrichte boringen als de opgeboorde grond zintuiglijk is geïnspecteerd op aanwezigheid van asbestverdachte materialen. Op het maaiveld en in de grond, ter plaatse van de verrichte boringen, zijn geen aanwijzingen gevonden die duiden op de aanwezigheid van asbest. Uit de analyseresultaten blijkt dat in de bovengrond geen verontreinigingen zijn aangetoond. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehalten aan zink, lood en molybdeen aangetoond. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium, zink en molybdeen aangetoond. Geconcludeerd wordt dat de bovengenoemde, verhoogde gehalten geen risico voor de volksgezondheid en/of het milieu vormen.

Uit het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de milieuhygienische kwaliteit overeenkomt met de verwachting 'niet verdacht'. Aanpassing van deze verwachting / hypothese is, net als het uitvoeren van een nader onderzoek, niet noodzakelijk. De milieuhygienische kwaliteit vormt geen belemmering voor het voorgenomen gebruik en bouwplan.

4.2 Water

Bij ruimtelijke ingrepen dient een watertoets te worden uitgevoerd. Doel van de watertoets is om de relatie tussen planvorming en de waterhuishouding te versterken. Bouwplannen dienen daartoe te worden getoetst door de waterbeheerder. Daarbij moeten alle gevolgen met betrekking tot water tegen het licht worden gehouden.

Relevantie plangebied

Gebleken is dat de werkzaamheden ook onder de werkingssfeer van de Waterwet vallen en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hiervoor het bevoegd gezag is. Uit de gegevens in de aanvraag blijkt dat de werkzaamhedenvergunningplichtig zijn op grond van de Keur AGV. Voor de werkzaamheden is bij het Hoogheemraadschap op 26 februari een vergunningaanvraag ingediend (met casecode W-16.024083) voor het nieuw op te richten woonhuis ter hoogte van Legmeerdijk 160. Waternet beslist in dit geval namens het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Op 2 juni 2016 is de watervergunning, met kenmerk W-16.00619 ontvangen (bijlage 5). De waterbeheerder heeft hiermee aangegeven akkoord te gaan met voorliggend initiatief.

4.3 Archeologie

De gemeente Amstelveen heeft in 2008 haar archeologische beleid vastgesteld. Hiertoe is een archeologische verwachtingskaart opgesteld. Op deze kaart zijn in verschillende gradaties de verwachte archeologische waarden opgenomen, waaraan criteria met betrekking tot de toegestane bodemverstoring zijn verbonden.

Het archeologisch beleid en bijbehorende verwachtingenkaart is in 2016 geactualiseerd. De gebieden met de hoogste verwachting zijn vermeld als AMK-terrein (Archeologische Monumentenkaart). Dit zijn de op kaart paars gekleurde gebieden (Amsterdamseweg, oude dorp en voormalige buitenplaatsen langs de Amstel). Hiervoor geldt dat bij bodemverstoringen van meer dan 50 m² en dieper dan 30 cm onder maaiveld een archeologisch onderzoek dient te worden gestart. In de zones waar historische bebouwing heeft plaatsgevonden (Amsterdamseweg, Handweg en Legmeerdijk, het gehele verhoogde dijklichaam langs de Amstel) geldt verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoringen groter dan 100 m² en dieper dan 3 cm onder maaiveld. In de zone van het onverveend bovenland (langs de Amstel) geldt dat bij bodemverstoringen groter dan 500 m² en dieper dan 30 cm onderzoek dient te worden verricht, en in het kreekruigen-gebied geldt dit bij bodemverstoringen met een oppervlakte van groter dan 5.000 m² en een diepte dieper dan 30 cm. Tenslotte geldt in het Verveend en drooggemaakte gebied het oppervlaktecriterium van 10.000 m² en dieper dan 30 cm onder maaiveld.

Relevantie plangebied

In opdracht van de initiatiefnemer heeft ADC ArcheoProjecten in januari 2017 een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (bijlage 6: Legmeerdijk 160, Amstelveen (gemeente Amstelveen); een Bureauonderzoek en Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek, datum 7 februari 2017) op deze projectlocatie naar aanleiding van de aanvraag voor omgevingsvergunning voor een woning.

Bureauonderzoek

De eerste, voor het bureauonderzoek opgestelde onderzoeksvraag is: 'zijn er mogelijk archeologische waarden in het plangebied aanwezig, en zo ja, wat is de specifieke archeologische verwachting?'. Deze vraag is als volgt beantwoord: 'in de diepere ondergrond die naar verwachting uit kwelderafzettingen (Laagpakket van Wormer, Naaldwijk Formatie) bestaat kunnen archeologische sporen uit het Neolithicum aanwezig zijn. Aangezien in de directe omgeving van het plangebied tot op heden geen vondsten of sporen uit deze periode in deze afzettingen zijn aangetroffen, is het echter de vraag in hoeverre deze afzettingen geschikt waren voor bewoning'.

In de periode Bronstijd t/m de Vroege Middeleeuwen bevond zich ter plaatse van het onderzoeksgebied een uitgestrekt veenmoeras. Op grond van de natte omstandigheden en afwezigheid van voor bewoning geschikte rivierafzettingen wordt de kans op archeologische sporen in het veen (Hollandveen Laagpakket, Nieuwkoop Formatie) gering geacht.

Vanaf de Late Middeleeuwen werd het gebied op grote schaal ontgonnen en in gebruik genomen voor de landbouw. De intensieve ontginningen leidden tot oxidatie en inklinking van het veen, waardoor het gebied steeds lager kwam te liggen waardoor de bewoning genoodzaakt was zich te verplaatsen naar de hogere delen. Ook de winning van turf leidde tot een daling van het maaiveld. Dit leidde tot het ontstaan van meren, die door oevererosie sterk in omvang toenamen en aaneengroeiden tot grote plassen. Dit proces werd nog verstrekt door natte verveningen. De bewoning was geconcentreerd op smalle stroken land, waaronder de Legmeerdijk, die kan worden beschouwd als een ontginningsbasis.

In een zone langs deze zogenoemde 'veenrestdijk' kunnen bewoningsresten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd worden aangetroffen. Deze resten, waaronder resten van funderingen en andere aan bewoning gerelateerde sporen, zullen zich in de bovenste 30 cm van het veen bevinden. Aardewerk en bouw materiaal zullen naar verwachting goed bewaard zijn gebleven. Organisch vondstmateriaal zal naar verwachting alleen goed bewaard zijn gebleven in sporen die tot beneden de grondwaterspiegel reiken. Hierbij moet worden opgemerkt dat oude kaarten geen duidelijke aanknopingspunten geven voor de aanwezigheid van bewoning in het plangebied zelf. Mogelijk zijn enkel aan agrarisch grondgebruik gerelateerde sporen aanwezig.

Inventariserend veldonderzoek (in de vorm van een verkennend booronderzoek)

Om de verwachting uit het bureauonderzoek te toetsen en waar nodig aan te vullen is in het plangebied een verkennend booronderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de diepere ondergrond wordt gevormd door kalkrijke, sterk gelaagde kwelderafzettingen (Laagpakket van Wormer binnen de Formatie van Naaldwijk). Deze afzettingen worden afgedekt door een compact veenpakket, dat geheel veraard is en in dikte varieert van 105 cm in het noordwestelijk deel tot 20 cm in het zuidoostelijk deel van het plangebied. Dit veen wordt op zijn beurt afgedekt door een 25 tot 75 cm dik (sub)recent opgebracht kleipakket. Gezien het ontbreken van oude ophogingslagen lijkt de aanwezigheid van bewoningssporen niet waarschijnlijk.

Het veenpakket betreft een overblijfsel van het voor de laatmiddeleeuwse ontginningen aanwezig natuurlijke veen. Het vormt een veenrestdijk, een smalle strook onverveend

land tussen de Oosteinderpoelpolder en de Legmeerpolder. Bij de aanleg van de funderingen van de op te richten woning zal dit pakket plaatselijk worden aangesneden. Aangezien de aanlegdiepte 3,72 m –NAP zal bedragen, zal de verstoring beperkt blijven tot maximaal de bovenste 30 cm van het veen in het noordwestelijk deel van het plangebied. Elders bevindt de top van het veenpakket zich lager (ten opzichte van NAP) en zal in het geheel niet worden aangesneden. Wel moet rekening worden gehouden met verstoringen die samenhangen met de plaatsing van heipalen. Deze verstoringen zijn evenwel lokaal en hebben een geringe omvang.

Conclusie, advies en aanbeveling

Op basis van het huidige ontwerp van de funderingsconstructie wordt geadviseerd het terrein vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 5.10 van de Erfgoedwet.

4.4 Geluid

De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag voor spoor- en wegverkeerslawaaai en gezoneerde industrieterreinen in de Wet geluidhinder en voor vliegverkeerslawaaai in de Wet luchtvaart en het bijbehorende Luchthavenindelingbesluit. Daarnaast vindt de beoordeling van geluid zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening, op grond van een goed woon- en leefklimaat.

Relevantie plangebied

Akoestisch onderzoek; Wegverkeerslawaaai en Industrielawaaai woning Legmeerdijk 160 te Amstelveen

De nieuw te bouwen woning is geprojecteerd in het lint van de Legmeerdijk, ter hoogte van de straat Westhove in Westwijk. De woning ligt direct aan de Legmeerdijk, welke aan de westzijde van de woning ligt. Om deze reden is op 7 februari 2017 een akoestisch onderzoek (door Voortman Ingenieurs, met kenmerk: R-JVO/1136) verricht (bijlage 7). Het doel van dit onderzoek is om in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing de geluidsbelasting op de woning ten gevolge van wegverkeerslawaaai en industrielowaaai te bepalen en te toetsen aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid.

I. Wegverkeerslawaaai en Besluit hogere waarden Wet Geluidhinder

Uit akoestisch rapport blijkt dat de woning ten aanzien van wegverkeerslawaaai gelegen is binnen de geluidszone van de Legmeerdijk en de invloedssfeer van een 30 km/h weg (Westhove). Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat:

- de berekende geluidbelasting ten gevolge van de Legmeerdijk ten hoogste 56 dB, incl. aftrek artikel 110g Wgh, bedraagt. Deze geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer;
- de berekende geluidbelasting ten gevolge van de Westhove ten hoogste 36 dB, incl. aftrek artikel 110g Wgh bedraagt; 30 km/h wegen hebben van rechtswege geen geluidszone en worden in het kader van de ruimtelijke ordening niet getoetst aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder;

Hogere grenswaarde Wet Geluidhinder (wegverkeerslawaaai. Zie bijlage 9)

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting veroorzaakt door het wegverkeerslawaaai van de Legmeerdijk zorgt voor een geluidsbelasting van uiterlijk 56

dB, inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh. Deze geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB maar niet hoger dan de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer in stedelijk gebied van 63 dB, inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh. De aangevraagde ontheffing van de voorkeursgrenswaarde bedraagt 56 dB met betrekking tot de noordwestgevel van de woning, 52 dB met betrekking tot de noordoostgevel van de woning en 52 dB met betrekking tot de zuidwestgevel van de woning.

Maatregelen

In situaties waar nieuw te bouwen woningen een geluidbelasting ondervinden boven de voorkeursgrenswaarde, dient onderzocht te worden of de geluidbelasting gereduceerd kan worden door het treffen van maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied of bij de ontvanger. Indien deze maatregelen onvoldoende effect hebben dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kunnen burgemeester & wethouders van de gemeente Amstelveen (onder voorwaarden) een hogere waarde vaststellen voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

De Wet geluidhinder geeft aan geluidsreducerende maatregelen de volgende prioriteit:

1. bronmaatregelen zoals het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype;
2. overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woningen en de weg of het toepassen van geluidschermen of grondwallen;
3. ontvangermaatregelen, zoals de toepassing van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van zogenaamde "dove" gevels of het treffen van geluidwerende voorzieningen aan de gevel. Dove gevels zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige verblijfsruimte.

Maatregelen aan de bron

Het wegdek van de Legmeerdijk bestaat uit standaard asfalt (DAB). Door middel van het toepassen van een geluidsreducerend wegdek kan de geluidbelasting weliswaar 3 à 4 dB gereduceerd worden, maar nog niet voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde. Verder zal deze maatregel bezwaren ondervinden van financiële aard. De aanvraag voor een hogere grenswaarde blijft hierdoor noodzakelijk.

Maatregelen in het overdrachtsgebied

Als voorbeeld: het vergroten van de afstand van de woningen tot de weg. Om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen zal de woning ten opzichte van de geprojecteerde situatie dermate ver van de Legmeerdijk af gesitueerd moeten worden dat de woning niet meer op het kavel gerealiseerd kan worden. Het plaatsen van (ca. 6 meter hoge) geluidschermen langs de Legmeerdijk om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde is technisch gezien mogelijk maar zal bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige en financiële aard.

Ontvangermaatregelen

Voor de woning zijn aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk in de vorm van bijvoorbeeld geluidgedempte ventilatie-openingen en zwaardere beglazing.

Geconcludeerd kan worden dat aanvullende maatregelen om de geluidbelasting te verlagen tot de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer op deze locatie niet doelmatig zijn en bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige en financiële aard. Om deze reden dienen hogere waarden te worden vastgesteld. Omdat de woning beschikt over een geluidluwe gevel, wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid.

Met oog op bovenstaande is het mogelijk een hogere grenswaarde vast te stellen.

II. Industrielawaai

Tevens is de woning ten aanzien van Industrielawaai binnen de geluidzone van luchthaven Schiphol gesitueerd. Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat:

de geprojecteerde woning net binnen de grens ligt van de 50 dB(A) geluidscontour van industrieterrein Schiphol-Oost;

Hogere grenswaarde (industrielawaai. Zie bijlage A)

Aangezien de geprojecteerde woning binnen de 50 dB(A) geluidcontour van Schiphol valt, dient voor Industrielawaai eveneens een ontheffing hogere grenswaarden te worden verleend.

III. Gecumuleerde geluidbelasting (L_{cum}; wegverkeerslawaaï en Industrielawaai)

De gecumuleerde geluidsbelasting mag niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. Volgens het Hogere Waarde Beleid Regio Amstelland - de Meerlanden, verwoord in de regionale Deelnota Hogere Waarden 2007 mag de gecumuleerde geluidbelasting van alle geluidsbronnen niet meer bedragen dan de ten hoogste te verlenen hogere waarde +3 dB.

De berekende gecumuleerde geluidbelasting (L_{cum}) ten gevolge van wegverkeerslawaaï en Industrielawaai bedraagt ten hoogste 61 dB. Op de overige gevels is de gecumuleerde geluidbelasting lager. De gecumuleerde geluidbelasting voldoet daarmee aan de Deelnota Hogere waarden 2007. Voor de gecumuleerde geluidbelasting is een ontheffing niet vereist.

Akoestisch onderzoek; Geluidwering gevels woning Legmeerdijk 160 te Amstelveen

Door Voortman Ingenieurs is het 'Akoestisch onderzoek Geluidwering gevels woning Legmeerdijk 160 te Amstelveen' (bijlage 8. Datum: 3 maart 2017, kenmerk: R-JVO/1145) uitgevoerd in het kader van de nieuwbouw van een woning aan de Legmeerdijk. Zoals eerder duidelijk werd bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van de voorgevel maximaal 61 dB, exclusief de aftrek op grond van artikel 110g Wet geluidhinder.

Het doel van dit onderzoek is de karakteristieke geluidwering van de gevel te bepalen, te toetsen het Bouwbesluit en de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen te bepalen om aan het Bouwbesluit te voldoen. Het voldoen aan het Bouwbesluit maakt onderdeel uit van het voldoen aan een goede ruimtelijke ordening.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Voor de woning zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen noodzakelijk in de vorm van zwaarder glas ter plaatse van de voor- en zijgevels en geluidgedempte ventilatieopeningen middels zogenaamde susroosters in de zijgevels;
- Door een zorgvuldige toepassing van de in paragraaf 3.4 en bijlage 2 van het onderzoek (zie bijlage) weergegeven constructies zal de karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie van de verblijfsgebieden voldoen aan de eisen zoals weergegeven in afdeling 3.1 van het Bouwbesluit 'Bescherming tegen geluid van buiten, nieuwbouw'.

4.5 Luchtkwaliteit

Op 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Het NSL beoogt alle overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen op te lossen. Het NSL omvat een omvangrijk pakket maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Alleen projecten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit worden uitgevoerd. Een project draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging, indien aannemelijk is (door berekening of motivering) dat de 3%-grens niet wordt overschreden. Deze grens is 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM10 als NO2. Dit criterium is een of-benadering. Wanneer een project voor één stof de grens van 3% overschrijdt, moet het project worden aangemerkt als een project dat de luchtkwaliteit in betekenende mate verslechtert.

De 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen, zoals:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg; 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg; 200.000m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen.

Relevantie plangebied

Het initiatief betreft de toevoeging van een (1) vrijstaande burgerwoning. Het toevoegen van een dergelijk aantal woningen houdt een Niet In Betekenende Mate (NIBM) bijdrage aan de Luchtkwaliteit in. Zoals eerder werd vermeld vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering in een geval als deze en is onderzoek naar de Luchtkwaliteit is niet vereist.

4.6 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's die derden lopen als gevolg van bepaalde activiteiten. In Amstelveen gaat het met name om de risico's van inrichtingen met gevaarlijke stoffen, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen in de omgeving van het bedrijf. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die vallen onder het BRZO (Besluit Risico's Zware Ongevallen), LPG-tankstations en opslagplaatsen met gevaarlijke stoffen.

Belangrijke begrippen in het kader van externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico is in het Bevi gedefinieerd als het "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Het groepsrisico is gedefinieerd als de "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is".

Verder zijn kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van belang. Kwetsbare objecten zijn bijvoorbeeld scholen, kantoorgebouwen met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² en woningen met een dichtheid van meer dan twee woningen per hectare. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder meer sporthallen, zwembaden en woningen met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare.

Het Bevi bevat eisen voor het plaatsgebonden risico en regels voor het groepsrisico. Voor het plaatsgebonden risico geldt onder meer een grenswaarde van 10-6 per jaar voor kwetsbare objecten in nieuwe situaties. Voor het groepsrisico geldt dat de gemeenteraad verantwoording moet afleggen over de wijze waarop het groepsrisico is meegewogen in de besluitvorming.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Op 1 april 2015 is de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen inwerking getreden. Deze wet vervangt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het doel van Basisnet is om gevaarlijke stoffen te kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en in het buitenland en de risico's voor omwonenden langs de routes binnen de wettelijke grenzen te houden. Het systeem Basisnet heeft betrekking op de vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen regelt de taken en verantwoordelijkheden van leidingexploitanten en gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn: ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico, verantwoording van het groepsrisico en een ruimtelijke reservering voor zogenoemde belemmeringenstroken met een aanlegvergunningstelsel.

Relevantie plangebied

Uit de risicokaart blijkt dat er in de omgeving van het bouwplan geen risicovolle bedrijven, activiteiten en/of hogedruk gasleidingen aanwezig zijn. Het plangebied ligt dus niet binnen het invloedsgebied van een gasleiding, lpg-tankstation of opslagplaats met gevaarlijke stoffen. Er zijn daarom geen risicocontouren waarbinnen de geplande woning komt te liggen. Nader onderzoek naar het groepsrisico (GR) of plaatsgebonden risico (PR) is niet nodig.

Er is verder geen route gevaarlijke stoffen ter plaatse. Vervoer van gevaarlijke binnen de bebouwde kom moet vermeden worden, tenzij het niet anders kan, dit is vastgelegd in artikel 19 van de Wet vervoer van gevaarlijke stoffen.

Vanwege het groepsrisico (GR) geldt er in het algemeen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen een veiligheidszone van 200 meter vanuit de as van de betreffende vervoerslijn. Het plangebied ligt binnen de veiligheidszone van de Legmeerdijk, en dit deel van de Legmeerdijk ligt wel in het verlengde van de oude route gevaarlijke stoffen en zal nu ook nog regelmatig gebruikt worden, maar het toevoegen van een (1) extra woning maakt geen wezenlijk verschil in de toename van het groepsrisico.

Conclusie

Het uitvoeren van een externe veiligheidsonderzoek is om die reden niet vereist.

4.7 Ecologie

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Doel van deze wet is de bescherming van soorten en leefgebieden. De wet is een implementatie van Europeesrechtelijke en internationale verplichtingen (Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn).

De wet kent een beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, voor soorten van de Habitatrichtlijn en voor andere soorten. Het komt er onder andere op neer dat soorten niet opzettelijk gedood, gevangen of verstoord mogen worden. Ook het beschadigen of vernielen van voortplantingsplaatsen en rustplaatsen is verboden. Gedeputeerde Staten kunnen in sommige gevallen ontheffing verlenen van de verbodsbepalingen. Vrijwel alle vogels zijn beschermd ingevolge de Vogelrichtlijn. Habitatrichtlijnsoorten zijn bijvoorbeeld alle vleermuissoorten. Onder andere soorten vallen onder andere de ringslang en de grote modderkruiper.

Relevantie plangebied

Het terrein tussen Legmeerdijk 158 en 162 is een ideaal broedgebied voor kleine zangvogels. Voorgeschreven wordt het verwijderen van de begroeiingen niet in de broedtijd uitvoeren (maart t/m augustus). Het bouwterrein is in deze hoedanigheid geen leefgebied van de rugstreeppad die in de directe nabijheid is aangetroffen. Aanwezigheid verblijfplaatsen vleermuizen in deze jonge begroeiing is uitgesloten.

HOOFDSTUK 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overeenkomstig de uniforme openbare voorbereidingsprocedure is het voornemen tot planologische afwijking inclusief de bijbehorende stukken, waaronder het ontwerp van de omgevingsvergunning (zie bijlagen) en voorliggende ruimtelijke onderbouwing, gedurende zes weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor een ieder een mondelinge dan wel een schriftelijke zienswijze naar voren te brengen.

De stukken hebben van 6 juli tot en met 16 augustus 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing ligt samen met het omgevingsvergunningsbesluit en bijbehorende stukken voor 6 weken ter inzage. Gedurende deze - in de publicatietekst genoemde - termijn staat beroep open bij de rechtbank.

5.2 Juridische uitvoerbaarheid

De gewenste ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Legmeerpolder Zuid. Er is dan ook een omgevingsvergunning ex artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) noodzakelijk om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014, Legmeerdijk 160 dat de nieuwbouw van vrijstaande brugwoning inhoudt. Ter plaatse van de geprojecteerde woning gelden de enkelbestemmingen Tuin en Wonen. De functie betreft particuliere bewoning.

5.3 Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid

5.3.1 De financiële uitvoerbaarheid

De gemeente heeft met aanvrager een overeenkomst gesloten als beschreven in paragraaf 5.3.2. Niet is gebleken dat de aanvrager over onvoldoende middelen beschikt om de exploitatiebijdrage aan de gemeente te voldoen.

5.3.2 De vorm van het kostenverhaal van de grondexploitatiekosten

De gemeente is op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om bij het mogelijk maken van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, een exploitatieplan vast te stellen ten behoeve van het verhalen van de door de gemeente te maken kosten, tenzij voorafgaand aan de vaststelling van de bestemmingswijziging een overeenkomst tot stand is gekomen waarin dit kostenverhaal is verzekerd. Voorliggend project voorziet in de bouw van een hoofdgebouw. Op grond van artikel 6.2.1 sub b van het Bro betreft het derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld. De gemeente heeft met de aanvrager, ten behoeve van onderhavige grondexploitatie, een anterieure overeenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op aanvrager. Het is niet nodig een tijdvak of fasering of regels danwel een uitwerking van regels publiekrechtelijk op te leggen. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

HOOFDSTUK 6 Conclusie

Op het perceel Legmeerdijk 160 is een aanvraag om omgevingsvergunning ingediend voor het realiseren van een vrijstaande burgerwoning in het lint.

Het bouwplan en de bijbehorende activiteiten passen op onderdelen niet binnen de bouw- en gebruiksvoorschriften van het bestemmingsplan Amstelveen Zuid-West 2014. Ingevolge de buitenplanse afwijking ex artikel 2:12, lid 1 sub a, onder 3 van de Wabo kan het bouwplan worden gerealiseerd. De gevraagde vergunning kan worden verleend, indien is aangetoond dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Het plan is in overeenstemming met het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. Gelet op de verschillende omgevingsaspecten zijn er geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan. De juridische en economische uitvoerbaarheid zijn gewaarborgd. De maatschappelijke uitvoerbaarheid blijkt uit de uitkomsten van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

Geconcludeerd wordt, dat het bouwplan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, zodat het is geoorloofd toepassing te geven aan het bepaalde in artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3 van de Wabo. Naar aanleiding van de tervisielegging van het ontwerpbesluit omgevingsvergunning, het ontwerp van de ruimtelijke onderbouwing en van de bijbehorende stukken zijn geen zienswijzen naar voren gebracht. De aangevraagde omgevingsvergunning kan worden verleend.