Van Riezen & Partners
bureau voor planalogie & gianontwikkeling bv

Behoort bij besluit d.d.:

26 MEI 2017

- 4 MEI 2017
2658793

✖ Gemeente
✖ Amsterdam
✖ Zuid

RUIMTELIJKE MOTIVERING

Valschermkade 37

Ten behoeve van een procedure ex artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (binnenplanse afwijking)

4 mei 2017

02

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Beschrijving locatie en project 4

2.1 Bedrijventerrein Schinkel 4

2.2 Bestaande situatie 4

2.3 Nieuwe situatie 5

3. Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan 8

3.1 Beschrijving geldend bestemmingsplan 8

3.2 Afwijkingen geldend bestemmingsplan 9

3.3 Procedure 10

4. Beleid 11

4.1 Europees en rijksbeleid 11

4.2 Provinciaal beleid 12

4.3 Gemeentelijk beleid 13

5. Uitvoerbaarheid 15

5.1 Verkeer en parkeren 15

5.2 Bodem 15

5.3 Geluidhinder 16

5.4 Luchtkwaliteit 16

5.5 Archeologie en cultuurhistorie 17

5.6 Waterhuishouding 17

5.7 Externe veiligheid 18

5.8 Flora en fauna 19

5.9 Bedrijven en milieuzonering 19

5.10 Luchthaven Schiphol 19

5.11 M.e.r.-beoordeling 20

5.12 Regionale behoefte 21

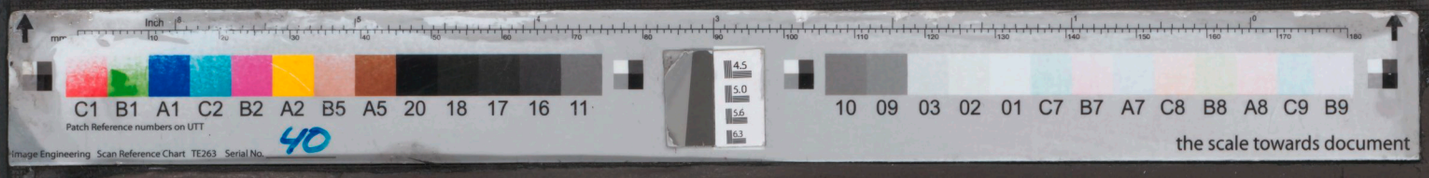
5.13 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 21

5.14 Economische uitvoerbaarheid van het project 22

5.15 Planschade 22

6. Motivering 23




Inch
C1 B1 A1 C2 B2 A2 B5 A5 20 18 17 16 11
Patch Reference numbers on UTT
4.5
5.0
5.6
6.3
10 09 03 02 01 C7 B7 A7 C8 B8 A8 C9 B9
the scale towards document
Image Engineering Scan Reference Chart TE263 Serial No. 40

1. Inleiding

ZZDP Architecten is van plan om een nieuw bedrijfsverzamelgebouw aan de Valschermkade 37 op het bedrijventerrein de Schinkel (Amsterdam Zuid) te realiseren, mede ten behoeve voor de verhuizing van haar eigen vestiging aan de Generaal Vetterstraat 76F naar het nieuwe pand. De ligging van de nieuwbouwlocatie is op de onderstaande afbeelding weergegeven.



Afbeelding: Ligging projectlocatie (bron: Google Maps)

Het project betreft de nieuwbouw van een bedrijfsverzamelgebouw met parkeervoorziening. Het project wijkt op één aspect af van het vigerende bestemmingsplan: de maximum bouwhoogte wordt met 1,2 meter overschreden.

Om het project te kunnen realiseren dient een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend te worden. Deze afwijking kan met toepassing van artikel 22 'Algemene afwijkingsregels' gerealiseerd worden, zodat artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (binnenplanse afwijking) van toepassing is. Voor toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is een motivering nodig waaruit blijkt dat de afwijking niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening. Het nu voorliggende document voorziet in deze motivering.

2. Beschrijving locatie en project

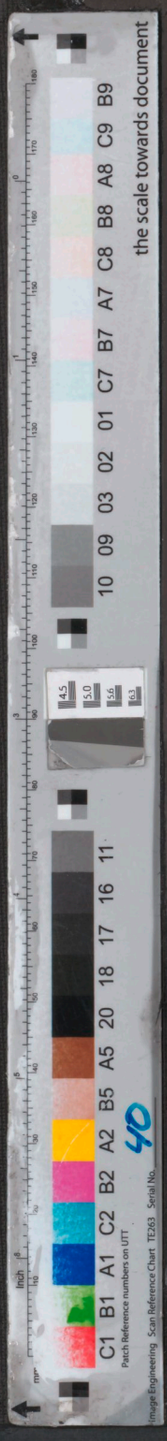
2.1 Bedrijventerrein Schinkel

De projectlocatie bevindt zich op het bedrijventerrein Schinkel. Het terrein, gelegen tussen de Ringweg A10, de Henk Sneevlietweg, de Rijnsburgstraat en de Schinkel, grenst in het oosten aan het Jaagpad en de Schinkel. In 1940 zijn bebouwingslijnen voor het gebied vastgesteld en in 1950 is het Uitbreidingsplan industrieterrein Schinkel vastgesteld. De stedenbouwkundige structuur van het gebied bestaat uit een grid-vormig stratenplan. Het terrein wordt opgedeeld door de industriële insteekhavens Riekerhaven en Westlandgracht. In het noordelijke deel van het bedrijventerrein bevinden zich vooral relatief grote percelen, waaronder het omvangrijke terrein van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium. Op het bedrijventerrein zijn met name kleine tot middelgrote bedrijven gevestigd. De bouwhoogte varieert van bebouwing van één laag tot gebouwen van vijf tot zes lagen.

Het bedrijventerrein was ontwikkeld voor de meer hinderlijke bedrijven. Zo hebben zich hier vooral de klassieke bedrijven gevestigd, zoals installatiebedrijven en garages. Daarnaast vestigen zich hier steeds meer creatieve bedrijven, waaronder mediabedrijven, reclame- en architectenbureaus. Deze creatieve bedrijven, die hun vloeroppervlak veelal als kantoor gebruiken, zijn gevestigd in industriële panden of nieuw ontwikkelde bedrijfsverzamelgebouwen. Op het bedrijventerrein zijn verder onder meer een dansschool en diverse afhaalpunten ten behoeve van internetwinkels aanwezig.

2.2 Bestaande situatie

De projectlocatie bevindt zich in de zuidoosthoek van het bedrijventerrein Schinkel. De bestaande bebouwing is recentelijk gesloopt en het perceel ligt braak. Het is momenteel in gebruik als bouwplaats voor de nieuwbouw op het naastgelegen perceel.

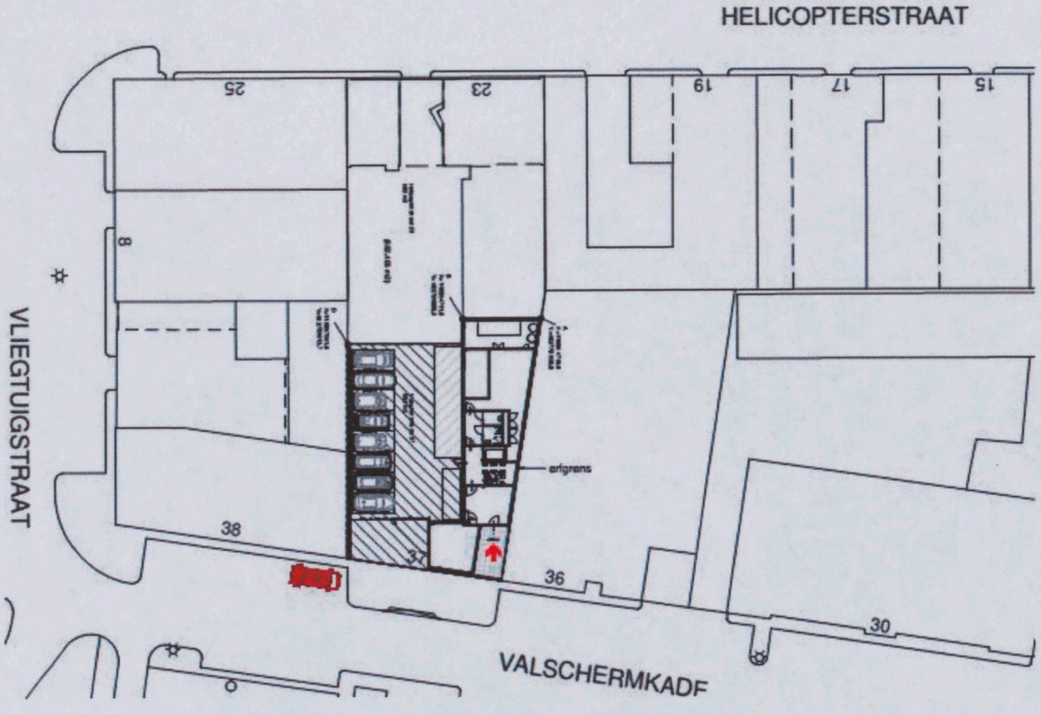




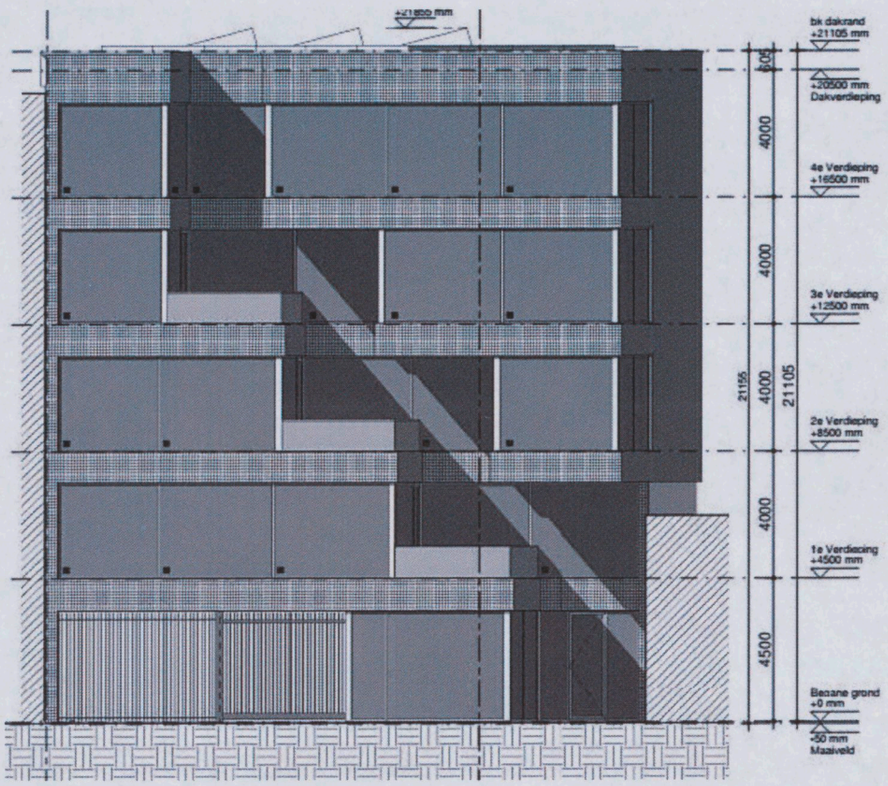
Afbeelding: projectlocatie huidige situatie

2.3 Nieuwe situatie

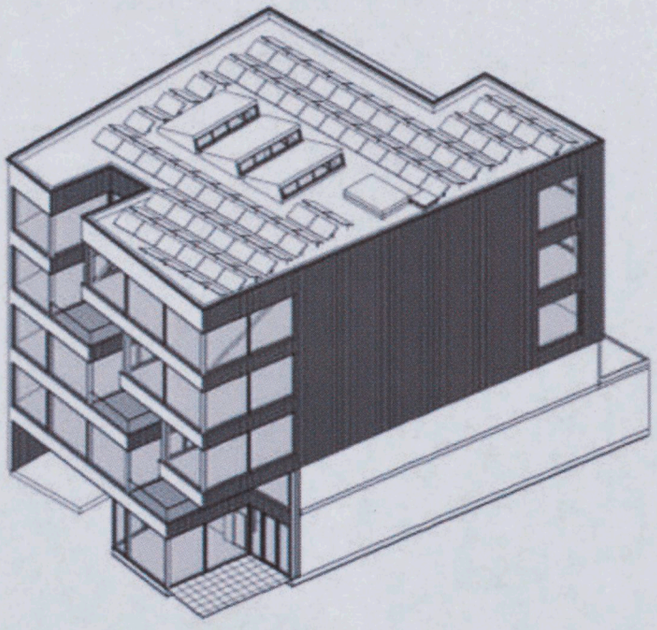
Het project voorziet in de nieuwbouw van een bedrijfsverzamelgebouw in vijf bouwlagen met een maximale bouwhoogte van circa 21,2 meter. De eerste bouwlaag is 4,5 meter hoog, de overige bouwlagen 4 meter. Het totale bruto vloeroppervlak (bvo) van het gebouw bedraagt maximaal circa 2.100 m^2.



Afbeelding: inpassing nieuwbouw op het adres Valschermkade 37

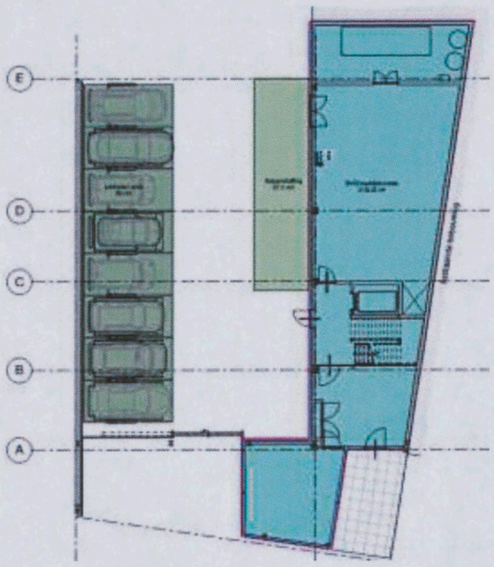


Afbeelding: gevelaanzicht aan de Valschermkade



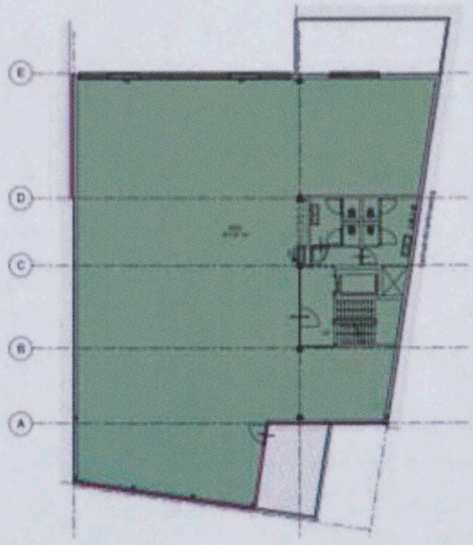
Afbeelding: Vogelvlucht nieuwbouw

Op de begane grond (van in totaal 470 m^2 bvo) is circa 210 m^2 bvo voor bedrijfsruimte ingevuld, 95 m^2 voor autoparkeren, 37 m^2 voor fietsparkeren en de rest als verkeersruimte. De ruimten op de verdiepingen zijn bedoeld voor creatieve functies, de begane grond is een reguliere bedrijfsfunctie.



Afbeelding: begane grond nieuwbouw

Het autoparkeren betreft 16 inpandige, gestapelde parkeerplaatsen gerealiseerd die via een nieuwe inrit worden ontsloten. Hiervoor wordt een inritvergunning aangevraagd. Naast de inrit bevindt zich ook een fietsenstalling.



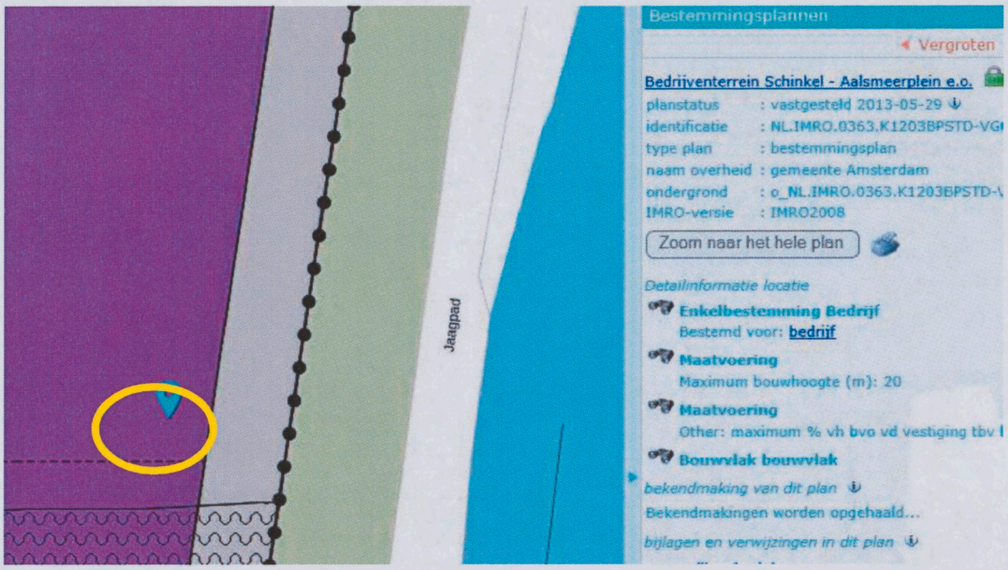
Afbeelding: verdieping nieuwbouw

Op de verdiepingen bevinden zich casco bedrijfsruimten van circa 425 tot circa 490 m^2 bvo per verdieping. De initiatiefnemer van het project (ZZDP architecten) zal als bureau gevestigd zijn op de 3^e verdieping. De 1^e, 2^e en 4^e verdieping worden separaat verhuurd aan externe bedrijven. Hierdoor ontstaan 4 separate bedrijven met een vestigingsgrootte van minder dan 500 m^2. De bedrijfsruimte op begane grond heeft nog geen definitieve functie gekregen, maar gedacht wordt aan een maquettebouwer. Dat is een functie waarbij gewerkt wordt met karton, kunststof, glas en verf.

3. Afwijkingen van het geldende bestemmingsplan

3.1 Beschrijving geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie geldt het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Schinkel – Aalsmeerplein e.o.' van stadsdeel Zuid. De geldende bestemming is 'Bedrijf'. Binnen deze bestemming zijn onder andere bedrijven van categorieën 1, 2, 3.1 en 3.2 (conform Bijlage 1 van de regels: Staat van inrichtingen), creatieve functies (conform Bijlage 2 van de regels: Creatieve functie) en parkeervoorzieningen toegestaan.



Afbeelding: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan, projectlocatie geel omcirkeld

Creatieve functies zijn uitsluitend toegestaan in de tweede bouwlaag en hoger, waarbij de toegang hiervan ook op de begane grond is toegestaan.
In geval van sloop-nieuwbouw of nieuwbouw:

- bedraagt het maximum bvo van een creatieve functie 500 m^2 per vestiging.
- mag het totaal maximum brutovloeroppervlak creatieve functies binnen de bestemming 'Bedrijf' vanaf het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan worden uitgebreid met 35.000 m^2.

In geval van sloop-nieuwbouw of nieuwbouw geldt voor creatieve functies een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo van de vestiging. De benodigde parkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. Parkeervoorzieningen in het hoofdgebouw zijn

uitsluitend toegestaan, mits de parkeervoorziening niet naar de straatzijde is gekeerd en maximaal 20% van het bvo van de eerste bouwlaag als parkeervoorziening wordt gebruikt. Daaronder zijn toegangen en in- en uitritten niet begrepen.

Het gebouw is geprojecteerd in een bouwvlak en er geldt een maximale bouwhoogte van 20 meter.

3.2 Afwijkingen geldend bestemmingsplan

Het project betreft een nieuwe vestiging van een reguliere bedrijfsfunctie en een parkeervoorziening op de begane grond, de ruimten op de verdiepingen zijn bedoeld voor creatieve functies. Het plan wijkt op het volgende punt af van het bestemmingsplan:

De maximum bouwhoogte wordt met 1,2 meter overschreden (deze afwijking kan met toepassing van artikel 22 'Algemene afwijkingsregels' gerealiseerd worden)

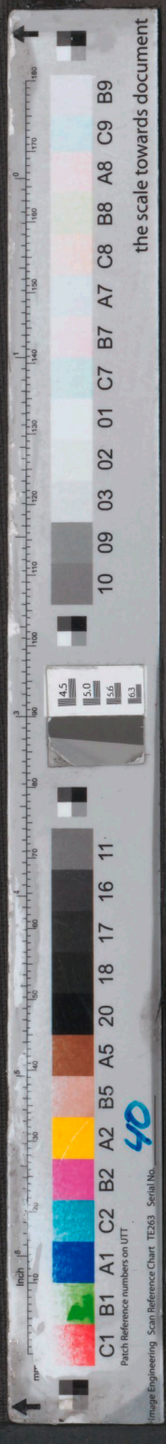
Voor het overige voldoet het bouwplan aan het bestemmingsplan:

- op de begane grond worden geen creatieve functies gerealiseerd, maar een reguliere bedrijfsruimte van 210 m^2 bvo;
- de vestigingsgrootte van de creatieve functies op de verdiepingen is niet groter dan 500 m^2 bvo;
- er wordt voldaan aan de parkeernorm voor creatieve functies, aangezien voor de 1.860 m^2 bvo creatieve functies 15 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. De 16^e parkeerplaats is voor de reguliere bedrijfsruimte, waarvoor in het bestemmingsplan geen parkeernorm is opgenomen;
- de parkeervoorziening op de begane grond is niet groter dan 20% van de eerste bouwlaag, aangezien de parkeervoorziening 95 m^2 meet en de eerste bouwlaag een oppervlak heeft van 470 m^2 bvo.

3.3 Procedure

Om het project te kunnen realiseren dient een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan verleend te worden.
Deze afwijking kan met toepassing van artikel 22 'Algemene afwijkingsregels' gerealiseerd worden, zodat artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (binnenplanse afwijking) van toepassing is.

De procedure omgevingsvergunning is regulier (§3.2 Wabo) met een beslistermijn van 8 weken, die eenmalig met 6 weken kan worden verlengd.



4. Beleid

4.1 Europees en rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
c. 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.

Het realiseren van een bedrijfsverzamelgebouw binnen bestaand stedelijk gebied, met een geringe overschrijding van de toegelaten bouwhoogte, raakt geen nationale belangen die zijn genoemd in de Structuurvisie.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden en op 1 oktober 2012 is het Barro aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onder meer Rijksvaarwegen, hoofdwegen, grote rivieren en de Waddenzee. Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het project. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde voor het project.

4.2 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

In de provinciale structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 vastgesteld en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De laatste wijziging van de PRV is op 12 december 2016 vastgesteld en is op 1 maart 2017 in werking treden. Voor vergunningaanvragen die vóór 1 maart 2017 zijn ingediend, zoals de nu voorliggende aanvraag, blijft de hiervoor geldende PRV toetsingskader.

Bestaand bebouwd gebied

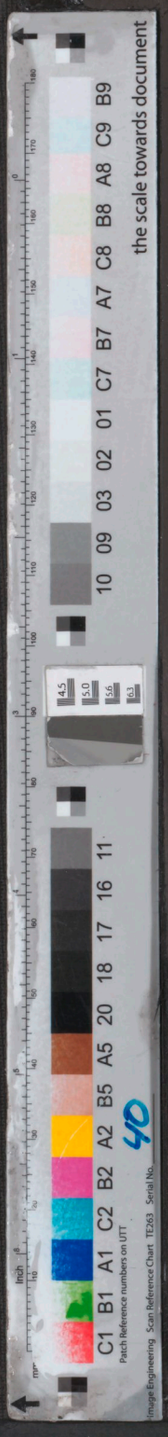
Conform artikel 9 van de PRV is 'bestaand bebouwd gebied' (BBG) de bestaande of de bij een op het moment van inwerkingtreding van de verordening geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing. Ter plaatse van de projectlocatie is op grond van het vigerende bestemmingsplan bebouwing toegestaan en de planlocatie is daarmee onderdeel van het 'bestaand bebouwd gebied'.

De voorliggende omgevingsvergunning is dan ook in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Ook wanneer getoetst zou worden aan de PRV die per 1 maart 2017 in werking is getreden is sprake van 'bestaand stedelijk gebied' is de aanvraag in overeenstemming met de PRV.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het BBG. Een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. De voorliggende omgevingsvergunning voorziet echter niet in een nieuw bedrijventerrein of uitbreiding daarvan, zodat er geen toetsing aan de planningsopgave nodig is en er geen strijd is met de PRV.



4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 14 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad. In de Structuurvisie zijn keuzes vastgelegd voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. In de structuurvisie is als centrale ambitie verwoord dat Amsterdam zich als kernstad verder dient te ontwikkelen binnen een internationaal concurrerende duurzame Europese metropool. Deze ambitie wordt in het document verder uitgewerkt in onder meer de doelstelling om de bestaande stad intensiever te gebruiken.

In de Structuurvisie staat dat het handhaven van bedrijventerreinen binnen de Ringweg A10 noodzakelijk is. Hoe belangrijk deze terreinen momenteel zijn voor het functioneren van de stad blijkt uit de beperkte leegstand van 3 procent. Bovendien tonen prognoses aan dat de vraag naar deze binnenstedelijke bedrijventerreinen in de toekomst onverminderd hoog blijft. Hier komt bij dat zeventigduizend woningen erbij in de stad ook een groeiende vraag naar bouw- en onderhoudswerkzaamheden, naar voedsel, naar diensten met zich mee zal brengen.

De toekomst van de binnenstedelijke bedrijventerreinen kan op verschillende manieren vorm krijgen: behoud als stadsverzorgend bedrijventerrein, transformatie naar werk-woongebied of transformatie naar woon-werkgebied. Bedrijventerrein Schinkel is in de Structuurvisie opgenomen als een tot 2040 te behouden stadsverzorgend bedrijventerrein.

Stadsverzorgende bedrijventerreinen zijn speciaal bedoeld voor stadsverzorgende bedrijven, zoals ambachten, bouwbedrijven, onderhoud- en reparatiebedrijven, afval- en reinigingsdiensten, groothandels en toeleveranciers. In het stedelijk milieu moet ruimte blijven voor de werkplaats van de ambachtsman, voor de loodgieter en voor de apk-garage, maar ook voor bouwbedrijven, afval- en reinigingsdiensten en voor toeleveranciers. Dit scala aan bedrijfjes, de stadsverzorgende bedrijvigheid, draagt er in belangrijke mate toe bij dat de stad kan blijven functioneren als volwaardig leefmilieu. Daarom richten de binnenstedelijke, stadsverzorgende bedrijventerreinen zich in het bijzonder op deze typen bedrijven.

Het realiseren van een bedrijfsverzamelgebouw op bedrijventerrein Schinkel, met een geringe overschrijding van de toegelaten bouwhoogte, is in overeenstemming met de Structuurvisie.



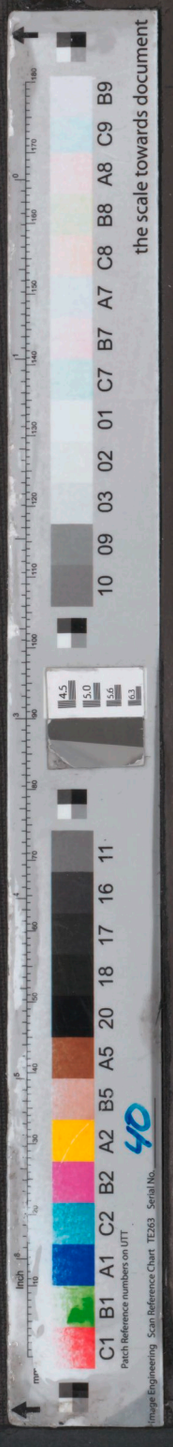
Parkeerbeleid

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd. In 2017 wordt vaststelling van nieuw Amsterdamse parkeerbeleid verwacht. Het concept van het nieuwe parkeerbeleid is in december 2016 in inspraak gebracht.

Zowel het bestaande als het nieuwe parkeerbeleid gaat uit van een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m^2 bedrijf.

Het geldende bestemmingsplan kent een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m^2 bvo creatieve functies, voor reguliere bedrijfsruimte is geen parkeernorm in het bestemmingsplan opgenomen.

De voorliggende omgevingsvergunning voorziet in 15 parkeerplaatsen voor 1.860 m^2 bvo creatieve functies. De 16^e parkeerplaats is voor de reguliere bedrijfsruimte, waarvoor in het bestemmingsplan geen parkeernorm is opgenomen. De parkeervoorziening voldoet daardoor zowel aan het maximum uit het parkeerbeleid als aan het minimum uit het bestemmingsplan.



5. Uitvoerbaarheid

5.1 Verkeer en parkeren

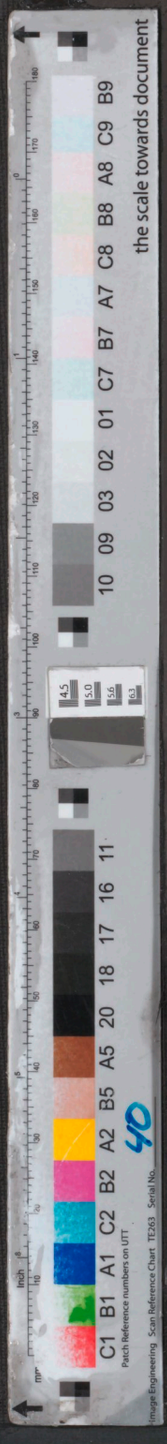
Het project voorziet in een bedrijfsverzamelgebouw, dat op grond van het geldende bestemmingsplan al is toegestaan. De afwijking van het bestemmingsplan (bouwhoogteoverschrijding van 1,2 meter) leidt niet tot andere verkeersintensiteiten dan het bestemmingsplan reeds mogelijk maakt.
Het project heeft dus geen negatief invloed op de verkeersproductie van het perceel en dus ook geen gevolgen op de verkeersafwikkeling op wegen in de omgeving.

Parkeren wordt volledig op eigen terrein opgelost, waarbij wordt voldaan aan de parkeernormering. Het geldende bestemmingsplan kent een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo creatieve functies, voor reguliere bedrijfsruimte is geen parkeernorm in het bestemmingsplan opgenomen.
De voorliggende omgevingsvergunning voorziet in 15 parkeerplaatsen voor 1.860 m² bvo creatieve functies. De 16e parkeerplaats is voor de reguliere bedrijfsruimte, waarvoor in het bestemmingsplan geen parkeernorm is opgenomen. De parkeervoorziening voldoet daardoor zowel aan het maximum uit het parkeerbeleid als aan het minimum uit het bestemmingsplan.

5.2 Bodem

In de 'Wet bodembescherming' zijn bepalingen opgenomen ter behoud en verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. Wanneer (graaf-) werkzaamheden worden uitgevoerd is een (verkennend) bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of het nodig is om eventuele vervuilde grond te saneren.

Ingenieursbureau Search heeft een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 uitgevoerd (30 maart 2015, zie bijlage). Daarin is geconcludeerd dat de boven- en ondergrond niet zijn verontreinigd met de onderzochte parameters. Het grondwater is licht verontreinigd met 1,2-dichlooretheen en vinylchloride.
Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de opgestelde hypothese "niet verdachte locatie" strikt genomen niet juist is. Gezien de relatief lage



gehalten en de huidige c.q. toekomstige bestemming van de locatie is er echter geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek met een aangepaste hypothese. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen zijn met betrekking tot de voorgenomen aanvraag van een omgevingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) ten behoeve van sloop en nieuwbouw.

5.3 Geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt, moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Het onderhavige project voorziet niet in een geluidsgevoelige functie, zodat geen akoestisch onderzoek benodigd is voor de verlening van de onderhavige omgevingsvergunning.

5.4 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat er bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een Wabo afwijking, moet worden getoetst aan de grenswaarden.

In het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen' is bepaald dat indien een project kan worden beschouwd als 'niet in betekenende mate' er geen toetsing aan de grenswaarden hoeft plaats te vinden. In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' is voor een aantal specifieke projecten een berekening gemaakt bij welk bouwprogramma er nog sprake is van 'niet in betekenende mate'. Dit is als het project betrekking heeft op maximaal 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren (bij één ontsluitingsweg) of een combinatie van beiden.

Het voorliggende project heeft een dusdanig kleinschalig karakter dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt. In paragraaf 5.1 is bovendien al toegelicht dat er geen nieuw verkeer wordt aangetrokken.

Besluit gevoelige bestemmingen en Richtlijn luchtkwaliteit Amsterdam

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om gevoelige bestemmingen (zoals scholen en ziekenhuizen) te realiseren op minder dan 300 meter van de rand van een rijksweg en op minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof (dreigen te) worden overschreden.
De voorliggende omgevingsvergunning heeft geen betrekking op een gevoelige bestemming. Er is zodoende geen strijd met de bepalingen uit het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

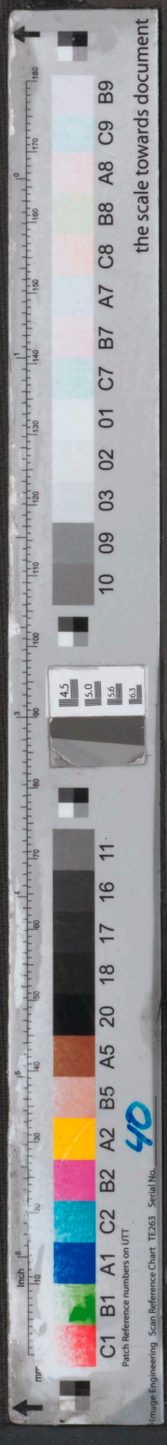
In het kader van het ter plaatse geldende bestemmingsplan is door BMA een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat het bedrijventerrein Schinkel, waar zich de onderhavige projectlocatie bevindt, een lage archeologische verwachting heeft. Er zal daarom ook geen sprake zijn van een eventuele verstoring van archeologische waarden. Nader onderzoek is dan ook niet nodig.

Cultuurhistorie

Er bevinden zich geen cultuurhistorische waarden in en rond de projectlocatie. Onderzoek naar cultuurhistorie is daarom niet nodig.

5.6 Waterhuishouding

Het voorliggende project voorziet in nieuwbouw ter plaatse van een recentelijk gesloopt gebouw. De projectlocatie was voor de sloop van het gebouw volledig bebouwd. Er is dus geen sprake van een toename aan bebouwing of verharding. De nieuwbouw voorziet niet in ondergrondse bouwlagen, zodat het project geen negatieve invloed op de waterhuishouding heeft. Nader onderzoek is niet nodig.



5.7 Externe veiligheid

Inrichtingen

Het 'Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen' (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden.

Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het projectgebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het projectgebied. Indien hiervan sprake is, zal vastgesteld moeten worden of voor het project wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

Er zijn in of in de nabijheid van de projectlocatie geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. Nader onderzoek is derhalve niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor verlening van de voorliggende omgevingsvergunning.

Transportroutes gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het Besluit externe veiligheid transportroutes kader. Daarin is bepaald dat buiten een zone van 200 meter van de transportroute in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het beoogde gebruik van gronden en gebouwen.
De projectlocatie ligt niet binnen de zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Onderzoek is daarom niet nodig.

Buisleidingen

De projectlocatie bevindt zich niet binnen de invloedssfeer van een hogedruk aardgasleiding. Onderzoek is niet nodig.

5.8 Flora en fauna

Voor de bescherming van diersoorten is de Flora en faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet.

De bestaande bebouwing is recentelijk gesloopt. De locatie ligt braak en wordt momenteel gebruikt als bouwterrein. Er worden geen ecologische waarden op het onderhavige perceel verwacht. Ecologisch onderzoek is niet nodig.

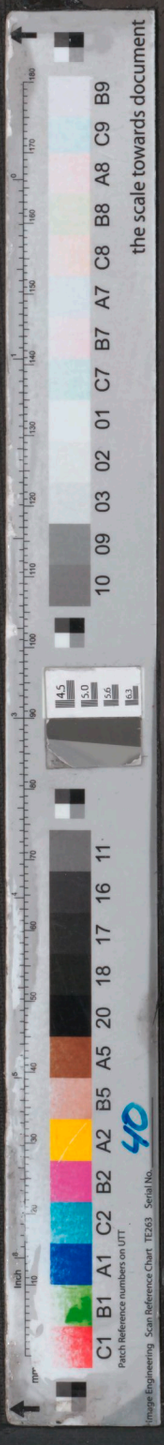
5.9 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen, ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd, maar ook rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven. In de ruimtelijke ordening wordt algemeen gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering, editie 2009' om te bepalen welke afstand bedrijven zouden moeten aanhouden ten opzichte van milieugevoelige functies. De gegeven afstanden betreffen richtafstanden, afhankelijk van het gebiedstype. Daar kan gemotiveerd van afgeweken worden.

De omgevingsvergunning leidt niet tot de vestiging van nieuwe overlastgevende bedrijven die niet reeds op grond van het bestemmingsplan zijn toegestaan. Dit aspect vormt geen belemmering voor het onderhavige project.

5.10 Luchthaven Schiphol

Met ingang van 2 november 2015 is wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden. In het LIB is rond de luchthaven Schiphol een beperkingengebied aangewezen. Hierbinnen gelden regels omtrent beperking van bestemming en gebruik van grond in verband met het externe veiligheidsrisico en de geluidbelasting vanwege het luchthavenverkeer.



De op grond van het LIB geldende maximale bouwhoogte wordt niet overschreden. Het project voorziet niet in de realisatie van vogelaantrekkende functies. Geconcludeerd kan worden dat het project voldoet aan de bepalingen uit het LIB.

5.11 M.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. In het besluit wordt onderscheid gemaakt in m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten en m.e.r.-plichtige activiteiten. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije MER-beoordeling gehanteerd.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
2. belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De diepgang van de vormvrije m.e.r.-beoordeling hangt af van:

1. de aard van de voorgenomen activiteit;
2. de (gevoeligheid van de) omgeving waarin de activiteit is gesitueerd;
3. de maatschappelijke aandacht voor de activiteit;
4. mate van beschikbaarheid van informatie, bijvoorbeeld over de gevoeligheid van gebieden.

De voorliggende afwijking van het geldende bestemmingsplan (bouwhoogteoverschrijding van 1,2 meter) bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied op een bedrijventerrein en voorziet niet in een nieuw overlastgevend gebruik. Het project voorziet niet in een significant groter gebouw of een groter programma (zowel qua omvang en impact), zodat een negatief effect op de omgeving niet wordt verwacht. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu



(waaronder luchtkwaliteit, flora en fauna, waterhuishouding) doen zich niet voor. Het opstellen van een milieueffectrapportage is daarom niet nodig.

5.12 Regionale behoefte

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. Teneinde een zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren dient op grond van artikel 3.1.6 Bro bij het mogelijk maken van een nieuwe stedelijke ontwikkeling gemotiveerd te worden dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

In artikel 5.20 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is bepaald dat artikel 3.1.6 Bro en dus het motiveringsbeginsel ook van toepassing is voor de Wabo afwijking op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° van de Wabo. Daaruit volgt à contrario dat dit niet van toepassing is voor de toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1° van de Wabo (binnenplanse afwijking).

Er is evenmin sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening, nu de bestemmingsplanafwijking zich beperkt tot een bouwhoogteoverschrijding van 1,2 meter.

Niettemin is het nodig te motiveren dat het plan voorziet in een behoefte. Het onderhavige project voorziet in een bedrijfsverzamelgebouw op een binnenstedelijk bedrijventerrein. Blijkens de Structuurvisie is er een blijvende behoefte aan dit soort vestigingslocaties voor kleinschalige bedrijven. Het nieuwe gebouw wordt deels in gebruik genomen door de initiatiefnemer ZZDP Architecten zelf. Hierdoor wordt dan ook voorzien in een specifiek behoefte.

5.13 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is bij een afwijkingsprocedure ex artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 2º Wabo geen uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing, maar ingevolge artikel 3.7 lid 1, van de Wabo is de een reguliere procedure van toepassing. Dat betekent dat bezwaar en (hoger) beroep kan worden ingesteld tegen het besluit om een omgevingsvergunning te verlenen. Er wordt over de verlening van de omgevingsvergunning geen inspraak of participatie georganiseerd.

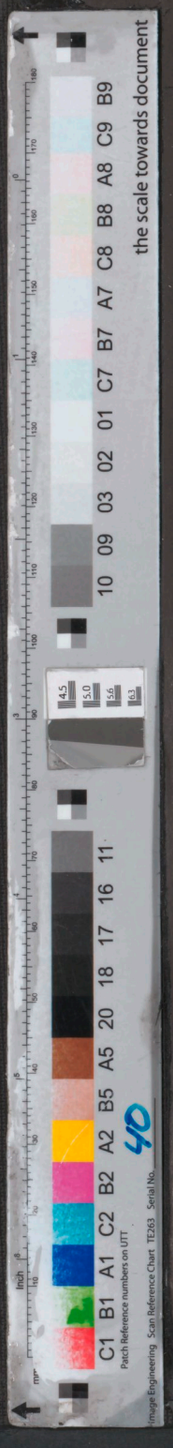


5.14 Economische uitvoerbaarheid van het project

Wanneer het project wordt aangevraagd zullen voor de behandeling van de aanvraag legeskosten worden gerekend die worden betaald door de initiatiefnemer.

5.15 Planschade

Planschade kan ontstaan wanneer een nieuw planologisch besluit (in voorliggend geval een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan) wordt genomen dat afwijkt van het geldende planologische kader. De verwachting is dat dit project niet zal leiden tot planschade.



6. Motivering

De bestemmingsplanafwijking bestaat uit een bouwhoogteoverschrijding van 1,2 meter. De bouwhoogteoverschrijding is het gevolg van de verhoogde eerste bouwlaag die conform de bestemmingsplanbepalingen 4,5 meter bedraagt en de verdiepingshoogte van 4 meter op de hogere bouwlagen, die een flexibel gebruik voor bedrijfsfuncties mogelijk maakt. Een lagere verdiepingshoogte zou de gebruiksmogelijkheid van de etages beperken tot kantoor.

De dakrand van het gebouw heeft een hoogte van circa 65 cm (van 20,5 +peil tot 21,125 +peil) en draagt deels bij aan de hoogteoverschrijding. De hoogte van de dakrand is bepaald door het isolatie pakket, het afschot en het deels onttrekken van de PV panelen aan het zicht.

De totale overschrijding van 1,2 meter valt binnen de marge van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Artikel 22, vijfde lid maakt mogelijk dat de in de regels toegestane maximale bouwhoogten wordt overschreden met maximaal 1,5 meter.

De afwijking is dermate gering dat geen nadelige ruimtelijke effecten optreden.

Conclusie

Het bouwplan leidt tot de vergroting van de voorraad kleinschalige bedrijfsruimten in Amsterdam binnen de ring A10. Daarmee wordt bijgedragen aan de in de Structuurvisie en het bestemmingsplan vastgelegde beleidsdoelstelling.

De bestemmingsplanafwijking is gering naar aard en omvang, het gaat slechts om een bouwhoogteoverschrijding met 1,2 meter. De afwijkingen zijn niet in strijd met het beleid van rijk, provincie of gemeente. De afwijkingen van het bestemmingsplan leiden niet tot onaanvaardbare ruimtelijke effecten.

De bouwhoogteoverschrijding kan worden vergund door toepassing van de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid op grond van artikel 22, vijfde lid van het bestemmingsplan.

Voor deze afwijking is in de voorgaande twee paragrafen een goede motivering gegeven. Er is dan ook voldoende aanleiding om het bouwplan in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening te achten en de omgevingsvergunning te verlenen.

