



Gemeente Amsterdam

Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

Nota van beantwoording Bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel

Gemeente Amsterdam

21 maart 2013

Het ontwerp bestemmingsplan Studentenhuisvesting Ravel heeft met ingang van 22 november 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. In deze Nota van Beantwoording is de gemeentelijke reactie per onderdeel weergegeven. Een kopie van de volledige zienswijze is hierna ingevoegd.

1

Bij de ontwikkeling van studentenhuisvesting in Amsterdam wordt uitgegaan van een parkeernorm van nul parkeerplaatsen per studentenwoning. Dat in een groep van honderden studenten geen enkele student over een auto beschikt lijkt op voorhand bijzonder onwaarschijnlijk. In het gemeentelijke beleidsstuk waarop de bovengenoemde parkeernorm is gestoeld ('Studentenhuisvesting, werken aan 9000 eenheden', 19 januari 2011) is deze niet onderbouwd door tellingen, ervaringscijfers of verwijzingen naar algemeen geaccepteerde kencijfers van bijvoorbeeld het CROW.

In het beleidsdocument 'Parkeren in Zuid- Nota parkeren 2011' staat op pagina 28:
“Voor studentenhuisvesting heeft de centrale stad aparte richtlijnen geformuleerd. Gezien het lage autobezit onder studenten in Amsterdam is het in de meeste gevallen niet nodig parkeerplaatsen voor studenten te realiseren. Bij grootschaliger projecten (> 350 eenheden) en projecten waarbij een deel van de woningeenheden bestemd is voor short-stoy (hotelfunctie) en/ of afgestudeerden hanteert de centrale stad een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning(eenheid.)”

Ook in de toelichting van het bestemmingsplan zelf zijn passages opgenomen die erop duiden dat de gemeente de afwezigheid van autobezit onder studenten onwaarschijnlijk acht. Zo staat in paragraaf 6.1 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan opgetekend:

“Voor de studentenwoningen is de verkeersgeneratie aangehouden van huurwoningen buiten centrum met een hoge dichtheid. Uit onderzoek van DRO blijkt dat het autobezit onder studenten circa 66% lager ligt dan het landelijke gemiddelde. Zodoende is de verkeersgeneratie voor studentenwoningen ook verlaagd met 66% ten opzichte van huurwoningen.”

Voor studentenhuisvesting zou aldus een parkeernorm moeten worden gehanteerd die ook in de orde van grootte van 66% lager is dan de parkeernorm voor huurwoningen. Daarbij zou wel rekening moeten worden gehouden met een eventueel afwijkend gebruikspatroon van dat van gemiddelde huurders en het gegeven dat de parkeernorm niet alleen gebaseerd zou moeten zijn op het autobezit onder de studenten zelf, maar ook de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door bezoekers van de studenten.

In de naastgelegen wijk Vivaldi is overdag reeds sprake van een zeer hoge parkeerbezetting en geen enkele ruimte om een extra parkeerdruk op te vangen.

Reactie

Bij het bepalen van de parkeernorm behorend bij de onderhavige ontwikkeling is het gemeentelijk beleid ten aanzien van parkeren bij studentenhuisvesting als

uitgangspunt genomen. Dat beleid is verwoord in de beleidsnotitie 'Studentenhuisvesting, Werken aan 9000 eenheden'. Voor studentenhuisvesting wordt in die beleidsnotitie een parkeernorm van 0 parkeerplaatsen aangegeven. Daarbij wordt ruimte geboden voor een verhoging bij projecten van meer dan 300 eenheden tot 0,1 parkeerplaatsen per studentenwoning, als de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Deze relatief lage parkeernormen volgen met name uit het feit dat een relatief klein deel van de studenten een auto bezit. Het gaat bij dit project uitsluitend om studentenwoningen. De bewoners hebben alle een zogeheten campuscontract. Dit houdt in dat het huurcontract na beëindiging van de studie wordt beëindigd. Daarmee is dus gegarandeerd dat het alleen om studenten gaat.

Voor wat betreft de bezoekers van de studentenhuisvesting is in de eerste plaats van belang dat de sociale omgeving van deze studenten met name bestaat uit medestudenten. Verwacht mag worden dat deze bezoekers, gezien hun lage gemiddelde autobezit, veelal niet met de auto komen. Daarnaast zullen studenten in beperkte mate bezoek krijgen van anderen (bijvoorbeeld ouders). Deze bezoeken zullen voor een groot deel buiten kantooruren plaatsvinden.

In het algemeen wordt bij voorzieningen binnen Amsterdam uitgegaan van 1 parkeerplaats per 100 m² voorzieningen. De voorzieningen bij het onderhavige project (maximum bruto vloeroppervlak 1000 m²) richten zich met name op de studenten die ter plaatse woonachtig zijn. Een lagere parkeernorm is om die reden aanvaardbaar.

Het plangebied is gelegen op een uitstekend per openbaar vervoer te bereiken locatie: Een fijnmazig stedelijk netwerk van (snel)tram en bus en in de toekomst de Noord/Zuidlijn, alsook een goede aansluiting op het landelijke spoorwegennet (station Zuid en station RAI). Het plangebied is tevens gelegen in de directe nabijheid van de Vrije Universiteit.

Het aan de oostzijde van het plangebied grenzende deelgebied Vivaldi telt 168 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en een openbare parkeergarage (Q-Park bij het Holiday Inn-hotel). Aan de westzijde van het plangebied zijn 570 parkeerplaatsen aanwezig bij het sportcentrum BL46. In 2010 en 2012 is in opdracht van Stadsdeel Zuid onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk binnen het stadsdeelgebied. Uit dit onderzoek komt naar voren dat rond het plangebied overdag circa 30 % van de parkeerplaatsen niet bezet is. Buiten kantooruren ligt dit percentage ruimschoots hoger (60-90%). Dit betekent dat rondom het plangebied ruimschoots parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Naast bovenstaande factoren geldt als de beleidsambitie om het autogebruik in Amsterdam in zekere mate te ontmoedigen. Een toename van het autoverkeer betekent immers ook een verdere druk op de wegcapaciteit. In de gegeven omstandigheden is een prima alternatief voor het autogebruik voor handen in de vorm van een goed openbaar vervoernetwerk. Daarbij moet worden aangetekend dat ter plaatse overdag een betaaldparkeerregime van kracht is. Dit houdt in dat

men, voor zover niet in het bezit van een parkeervergunning, per uur moet betalen. Het stadsdeel geeft geen nieuwe parkeervergunningen meer uit. Verwacht mag worden dat dit gegeven het autobezit onder de studenten ontmoedigt.

Op grond van bovenstaande omstandigheden (studentenhuisvesting, beperkte omvang voorzieningen voor met name eigen bewoners, goed openbaar vervoer, bestaande parkeermogelijkheden, en de beleidsambitie om het autoverkeer te beperken) is een parkeernorm die uit gaat van maximaal 40 parkeerplaatsen goed te onderbouwen.

Tot slot moet in dit verband worden opgemerkt dat de praktijk leert dat gerealiseerde parkeervoorzieningen bij studentenwoningen in Amsterdam, bijvoorbeeld op het Science Park, zeer beperkt worden gebruikt.

Overigens is het zo dat bij de verkeersberekeningen, zoals aangegeven in de zienswijze, inderdaad is uitgegaan van een ruimer percentage autobezit om zodoende een veilige marge in de berekeningen aan te houden.

2

Het is de vraag of met de extra verharding voor de parkeervoorziening rekening is gehouden in de waterparagraaf.

Reactie

Volgens de Keur dient oppervlaktewater dat wordt gedempt 100% gecompenseerd te worden elders in het watersysteem. Bovendien dient extra verharding gecompenseerd te worden met extra oppervlaktewater (15% voor de Binnendijkse Buitenveldertse Polder).

In de plannen voor de tijdelijke studentenhuisvesting wordt geen water gedempt maar wel circa 8.400 m² extra verhard oppervlak gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie. Om de toename van de verharding te compenseren is 1.260 m² extra oppervlaktewater noodzakelijk. Zodoende wordt 1.600 m² extra oppervlaktewater gerealiseerd. Binnen de plannen is daarmee sprake van een waterbergingsoverschot van 340 m².

3

In het ontwerpbesluit hogere waarden is niet onderbouwd waarom een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde nodig is voor de genoemde aantallen woningen. Dat maakt dat niet op voorhand gesteld kan worden dat het te nemen hogere waarde besluit voldoende zal zijn om het project uitvoerbaar te maken.

Reactie

Uitgaande van een woningbreedte van 3,1 meter is per zijde het maximale aantal woningen bepaald dat redelijkerwijs kan worden gerealiseerd. Aldus zijn de aantallen woningen die zijn aangegeven in het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere geluidwaarden toereikend. Om met de bestemmingsplanregeling te borgen dat deze aantallen niet worden overschreden stellen wij de gemeenteraad voor om in de bestemmingsplanregels per gevelzijde het maximum aantal woningen op te nemen.

4

Als er wel een inrichtingstekening bestaat waarop de locatie van de woningen in relatie tot de meetpunten uit het akoestisch rapport inzichtelijk zijn gemaakt, had deze tekening met het ontwerpbesluit hogere waarde ter inzage moeten worden gelegd.

Reactie

Met het onderhavige bestemmingsplan wordt de vormgeving van de bebouwing niet exact vastgelegd. De ambitie is om met dit bestemmingsplan de noodzakelijke randvoorwaarden vast te leggen, maar ook waar mogelijk ruimte te laten voor verschillende invullingen. De concrete invulling wordt in een volgende fase van het bouwplan nader uitgewerkt. Het akoestisch rapport gaat dan ook uit van de uiterste grenzen zoals deze met het bestemmingsplan zijn vastgelegd.

5

Als een blinde gevel moet worden gerealiseerd, zijn de hogere waarden voor woningen achter die gevel helemaal niet nodig.

Reactie

Aangenomen mag worden dat in de zienswijze, daar waar gesproken wordt over een 'blinde gevel', bedoeld wordt op een dove gevel, zijnde een gevel zonder te openen delen, zoals omschreven in artikel 1 van het bestemmingsplan.

In de toelichting bij het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere geluidwaarden is aangegeven dat tijdens de uitwerking van het plan mogelijk zal blijken dat het niet nodig is om bepaalde geveldelen doof uit te voeren of van een geluidwerend vlies te voorzien omdat, bijvoorbeeld vanwege afscherming door andere delen van het gebouw, de geluidsbelasting minder zal zijn dan 53 dB. In het bestemmingsplan is daarom bepaald dat in dergelijke gevallen van een dove gevel kan worden afgezien. Deze afwijkmogelijkheid is per abuis niet in de regels van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Wij stellen de gemeenteraad dan ook voor deze bepaling alsnog toe te voegen.

Ook kan blijken dat een geluidwerend vlies de gevel onvoldoende zal afschermen. Om die redenen wordt een hogere waarde vastgesteld van 53 dB voor de gevels waarvoor een dove gevel of geluidwerend vlies is voorgeschreven.

6

Zoals in hoofdstuk 17 van het bestemmingsplan terecht wordt opgemerkt hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld door uw raad, wanneer de gemeentelijke exploitatiebijdragen 'anderszins geregeld zijn'. Uit de economische paragraaf blijkt echter niet of exploitatiebijdragen als plankosten en planschade ook gedekt kunnen worden door de opbrengsten uit verhuur van de kavel, of dat die kosten op de ontwikkelaar worden verhaald op basis van een anterieure overeenkomst. Een publicatie van de zakelijke inhoud van een overeenkomst heb ik in ieder geval niet kunnen vinden. Als deze exploitatiebijdragen niet anderszins geregeld zijn, had een ontwerp exploitatieplan gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage moeten worden gelegd.

Reactie

Met de opbrengsten uit de verhuurovereenkomst zijn tevens de kosten gedekt zoals bedoeld in het hoofdstuk 'Grondexploitatie' van de WRO. Aldus zijn de kosten anderszins verzekerd zoals bedoeld in artikel 6.8 lid 1 onder b WRO en is geen anterieure overeenkomst aan de orde.

7

Dat het project economisch uitvoerbaar is voor de ontwikkelaar zelf is eveneens de vraag, vooral nu het rendement op de verhuur van studentenwoningen door de invoering van een huurplafond van 4,5% van de WOZ-waarde van de woningen én bijkomende verhuurdersheffing in het nieuwe regeerakkoord vrijwel nihil of zelfs negatief wordt.

Reactie

Het bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van studentenhuisvesting mogelijk. De beoogde ontwikkelaar heeft in zijn plan rekening gehouden met het voorgenomen rijksbeleid (nog niet vastgesteld). Daarnaast geeft ontwikkelaar aan over voldoende maatregelen te beschikken om uitvoering te kunnen geven aan dit plan mocht deze beleidsregeling doorgang vinden.

8

Het bestemmingsplan staat onder andere horeca toe, inclusief terrassen, maar mist een paragraaf over milieuzonering. Of voldoende afstand tussen de toegestane horecagelegenheden en omliggende woningen en andere gevoelige functies aanwezig blijft om een goed woon- en leefklimaat te kunnen borgen valt daarom niet na te gaan.

Reactie

In zijn algemeenheid is horeca III (horecacategorie restaurant, café e.d.) zoals toegestaan op grond van het voorliggende bestemmingsplan, een functie die in een gemengd gebied als de Zuidas direct grenzend aan woningbouw kan worden

gerealiseerd. Dit moge in zijn algemeenheid ook blijken uit het feit dat horeca binnen de Staat van Inrichtingen uit de VNG-publicatie over milieuzonering wordt aangeduid als een functie uit milieuhindercategorie 2 (een indeling van mogelijk milieuhinderlijke functies op grond van te verwachten milieuhinder). Functies uit milieuhindercategorie 2 zijn in genoemde VNG-publicatie aangeduid als aanvaardbaar binnen een gemengd gebied, zonder dat daarbij een zekere afstand tot woningbouw in acht hoeft te worden genomen.

9

Het laden en lossen is conform artikel 5.3 van het bestemmingsplan slechts toegestaan aan de noordzijde van het bestemmingsvlak 'Wonen', terwijl de horeca uitsluitend in het zuidoostelijke deel van dat bestemmingsvlak is toegestaan. Onduidelijk is hoe die horecagelegenheid wordt bevoorraadt.

Reactie

De horeca zal via de noordzijde van het bestemmingsvlak 'Wonen', worden bevoorraadt. Dit betekent dat er binnendoor een route zal zijn. Dit geldt ook voor het bedrijfsafval dat aan de noordzijde dient te worden aangeboden.

10

Een steiger over het volledige oppervlak van de aanduiding 'horeca' voldoet niet aan de 'Beleidsregels Keurvergunningen' van het waterschap en is dus niet uitvoerbaar.

Reactie

De huidige omvang van de aanduiding 'terras/steiger' zoals aangegeven in het bestemmingsplan biedt flexibiliteit bij het ontwerpen van (een) steiger(s). Anders gezegd; het laat een keuze open ten aanzien van de uiteindelijke locatie. Vanuit het oogpunt van het bestemmingsplan (lees: een goede ruimtelijke ordening) is een nadere aanduiding van de locatie niet noodzakelijk.

Het hele vlak overkluizen met een steiger is op grond van de Keur echter niet mogelijk. Het uiteindelijke ontwerp van de steiger wordt ook getoetst aan de regels van de Keur. Waternet/AGV heeft aangegeven dat steigers tot een breedte van 3 meter zijn toegestaan als deze (onder andere) toegankelijk zijn voor de bewoners.

11

Het bestemmingsplan voldoet niet aan de SVBP 2008 of SVBP 2012. Wanneer een plan functies uit verschillende hoofdgroepen toestaat, zoals detailhandel, dienstverlenende bedrijven, horeca en woningen, dient de bestemming 'Gemengd' te worden gebruikt.

Reactie

De hoofdbestemming binnen het betreffende bestemmingsvlak is wonen. De overige functies zijn, ook in omvang, ondergeschikt aan de woonfuncties. Op grond hiervan is, ook volgens de SVBP, een woonbestemming op zijn plaats.

12

In hoofdstuk 10, met betrekking tot het aspect bodem kwaliteit, wordt gerefereerd naar een milieukundig bodemonderzoek van 30 juni 2011, uitgevoerd door MWH BV. Het rapport zelf is niet als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd, maar ik neem aan dat het moet gaan om het rapport "*Verkennd bodemonderzoek 'Kavel Rave' Antonio Vivaldistraat /De Boelelaan te Amsterdam*" van 24 augustus 2011.

Reactie

Deze zienswijze van adressant is geheel juist. Het rapport van 24 augustus is de betreffende bijlage bij het bestemmingsplan. De tekst van de toelichting is dienovereenkomstig aangepast.

13

In tegenstelling tot wat de toelichting op het bestemmingsplan stelt, is de projectlocatie niet geschikt voor de gekozen bestemming. Uit de conclusie van het verkennend bodemonderzoek blijkt immers dat in de zandige bovengrond plaatselijk verontreinigingen met PAK en PCB voorkomen, die maken dat de kwaliteitsklasse van de bodem daar 'Industrie' is. De zandige ondergrond kent licht verhoogde concentraties kobalt en PCB, en heeft daarom plaatselijk eveneens de kwaliteit 'Industrie'.

De grond zou dan ook ofwel overal minimaal de kwaliteit 'Wonen' moeten krijgen door middel van saneringen, of tuinen (inclusief de collectieve binnentuin in het beoogde complex) zouden uitgesloten moeten worden. Hoe zich een saneringactie verhoudt met de financiële uitvoerbaarheid van het plan is onduidelijk.

Reactie

De grond op de projectlocatie is inderdaad licht verontreinigd. De grond is daarmee niet geschikt om te worden aangevoerd ten behoeve van woningbouwlocaties. In dit geval is echter sprake van al aanwezige grond. De toegestane achtergrondwaarden zijn in dat geval hoger. Uit het onderzoek blijkt dat de geconstateerde achtergrondwaarden deze grenswaarden niet overschrijden. Dit betekent dat deze locatie geschikt is om woningbouw (studentenwoningen) te realiseren.

Om in het bestemmingsplan aan te geven dat de gronden niet zijn bedoeld voor het gebruik als groentetuin stellen wij de gemeenteraad voor het ontwerpbestemmingsplan in die zin gewijzigd vast te stellen dat in artikel 5 (wonen) lid 1 'tuinen en erven' wordt vervangen door 'siertuinen en erven'.

14

Een aantal van de bovengenoemde tekortkomingen rechtvaardigen dat, na de nodige verhelderingen, reparaties en aanvullingen, opnieuw een ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, zodat ook andere belanghebbenden een standpunt kunnen innemen op basis van een volledig en correct plan. Dan kan ook direct het IDN van het plan in de kennisgeving worden opgenomen, zoals art. 1.2.1a, lid 2 Bro dat voorschrijft.

Reactie

Voor zover bovenomschreven zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan, zijn deze aanpassingen van ondergeschikte aard. Zij tasten de essentie van de regeling niet aan en geven aldus geen aanleiding tot een hernieuwde terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

AANGETEKEND VERZONDEN

Gemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. de directeur van de Dienst Ruimtelijke Ordening
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Betreft: zienswijze ontwerp bestemmingsplan 'Studentenhuisvesting Ravel'

Amsterdam, 27 december 2012

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 21 november 2012 is namens het College van B&W het ontwerp bestemmingsplan 'Studentenhuisvesting Ravel' ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van maximaal 1000 studentenwoningen aan de Boelelaan juridisch-planologisch mogelijk. Middels deze zienswijze maak ik graag bezwaar tegen dit bestemmingsplan, en wel om de volgende redenen.

Ieder bestemmingsplan dient op grond van art. 3.1 Wro te getuigen van een 'goede ruimtelijke ordening'. Onder een goede ruimtelijke ordening wordt mede verstaan dat voldoende ruimte voor het parkeren van auto's wordt bestemd, zodat de parkeervoorzieningen in omliggende gebieden niet overmatig worden belast en in die omliggende gebieden een goed woon- en leefklimaat kan worden geborgd. In dat kader is in de toelichting van het bestemmingsplan beschreven dat bij de ontwikkeling van studentenhuisvesting in Amsterdam wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0 parkeerplaatsen per studentenwoning. Dat in een groep van honderden studenten geen enkele student over een auto beschikt lijkt op voorhand bijzonder onwaarschijnlijk. In mijn eigen omgeving bevinden zich immers al meerdere studenten met een eigen auto.

Het gemeentelijke beleidsstuk waarop de bovengenoemde parkeernorm voor studentenhuisvesting is gestoeld, namelijk de PMB-notitie 'Studentenhuisvesting, werken aan 9000 eenheden' d.d. 19-01-2011, rechtvaardigt de norm slechts door te stellen dat 'Over het algemeen geldt dat studenten geen auto hebben'. Die uitspraak is verder op geen enkele wijze onderbouwd door tellingen, ervaringscijfers of verwijzingen naar algemeen geaccepteerde kencijfers van bijvoorbeeld het CROW. Met uitsluitend het aanhalen van een niet onderbouwd gemeentelijk beleidsstuk kan dan ook niet zonder meer worden gesteld dat het bestemmingsplan met betrekking tot het aspect parkeren getuigt van een goede ruimtelijke ordening.

Sterker nog, in het beleidsdocument 'Parkeren in Zuid - Nota parkeren 2011' staat op pagina 28 het volgende:

Voor studentenhuisvesting heeft de centrale stad aparte richtlijnen geformuleerd. Gezien het lage autobezit onder studenten in Amsterdam is het in de meeste gevallen niet nodig parkeerplaatsen voor studenten te realiseren. Bij grootschaliger projecten (> 350 eenheden) en projecten waarbij een deel van de woningeenheden bestemd is voor short-stay (hotelfunctie)

en/of afgestudeerden hanteert de centrale stad een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning(eenheid).

Alhoewel deze beleidsmatige uitgangspunten ook niet op basis van tellingen, ervaringscijfers of verwijzingen naar algemeen geaccepteerde kencijfers zijn onderbouwd, is in dit beleidsstuk kennelijk gemeend dat voor grotere studentenhuisvestingsprojecten (waarvan in het bestemmingsplan nadrukkelijk sprake is) een norm van 0,1 parkeerplaats per eenheid gehanteerd zou moeten worden.

Ook in de toelichting van het bestemmingsplan zelf zijn passages opgenomen die erop duiden dat de gemeente de afwezigheid van autobezit onder studenten onwaarschijnlijk acht. Zo staat in paragraaf 6.1 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan opgetekend:

Voor de studentenwoningen is de verkeersgeneratie aangehouden van huurwoningen buiten centrum met een hoge dichtheid. Uit onderzoek van DRO blijkt dat het autobezit onder studenten circa 66% lager ligt dan het landelijke gemiddelde. Zodoende is de verkeersgeneratie voor studentenwoningen ook verlaagd met 66% ten opzichte van huurwoningen.

Als uit onderzoek van de gemeentelijke Dienst Ruimtelijke Ordening blijkt dat het autobezit onder studenten 66% lager is dan het autobezit onder reguliere huurders, lijkt het niet vol te houden gelijktijdig te stellen dat 'over het algemeen geldt dat studenten geen auto hebben'. Het bedoelde onderzoek van de DRO duidt er eerder op dat voor studentenhuisvesting een parkeernorm zou moeten worden gehanteerd die ook in de orde van grootte van 66% lager is dan de parkeernorm voor huurwoningen. Daarbij zou wel rekening moeten worden gehouden met een eventueel afwijkend gebruikspatroon van dat van gemiddelde huurders en het gegeven dat de parkeernorm niet alleen gebaseerd zou moeten zijn op het autobezit onder de studenten zelf, maar ook de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door bezoekers van de studenten.

De bovengenoemde tekortkomingen in de parkeeronderbouwing klemmen temeer, omdat in de naastgelegen wijk Vivaldi, waar ondergetekende woonachtig is en daarmee ook direct belanghebbende, overdag reeds een zeer hoge parkeerbezetting geldt en er geen enkele ruimte bestaat een extra parkeerdruk op te vangen. Door middel van deze zienswijze wordt uw raad dan ook gevraagd een goed onderbouwde parkeernorm te hanteren bij het berekenen van de parkeerbehoefte voor het project, en daarvoor vervolgens voldoende ruimte te bestemmen in de directe nabijheid van de projectlocatie.

Mocht uw reactie op deze zienswijze zijn dat conform uw beleid inderdaad een norm van 0,1 parkeerplaats per woning zou moeten worden gehanteerd en dat wel degelijk voldoende ruimte voor het parkeren is bestemd, omdat de bestemming 'Groen' daarin voorziet, dan rijst de vraag of met de bijbehorende extra verharding rekening is gehouden in de waterparagraaf.

Andere onjuistheden en onzorgvuldigheden met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan betreffen:

- 1) Uit het akoestisch rapport van bureau Cauberg Huygen, d.d. 29 juni 2011, blijkt niet voor hoeveel woningen het toestaan van een hogere waarde noodzakelijk is, er blijkt slechts dat ter plaatse van de

meetpunten sprake is van bepaalde overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden. In het ontwerpbesluit hogere waarde is niet onderbouwd waarom een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde nodig is voor de genoemde aantallen woningen. Dat maakt dat niet op voorhand gesteld kan worden dat het te nemen hogere waarde besluit voldoende zal zijn om het project uitvoerbaar te maken. Als er wel een inrichtingstekening bestaat waarop de locatie van de woningen in relatie tot de meetpunten uit het akoestisch rapport inzichtelijk zijn gemaakt, had deze tekening met het ontwerpbesluit hogere waarde ter inzage moeten worden gelegd.

Overigens stelt het akoestisch rapport dat aan de noordzijde van de bouwkavel een blinde gevel moet worden gerealiseerd, omdat het verkeerslawaaï vanwege de A10 de maximale ontheffingswaarde overschrijdt. De realisatie van die blinde gevel moet in het bestemmingsplan worden geborgd. Als dan toch een blinde gevel moet worden gerealiseerd, zijn de hogere waarden voor woningen achter die gevel helemaal niet nodig. Ook niet voor het geluid van andere bronnen dan de A10, waarbij de geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde ligt.

2) Het bestemmingsplan maakt de realisatie van woningen juridisch-planologisch mogelijk en is daarmee op grond van art. 6.12 Wro ism art. 6.2.1 Bro 'grexwetplichtig'. Zoals in hoofdstuk 17 van het bestemmingsplan terecht wordt opgemerkt hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld door uw raad, wanneer de gemeentelijke exploitatiebijdragen 'anderszins geregeld zijn'. Uit de economische paragraaf blijkt echter niet of exploitatiebijdragen als plankosten en planschade ook gedekt kunnen worden door de opbrengsten uit verhuur van de kavel, of dat die kosten op de ontwikkelaar worden verhaald op basis van een anterieure overeenkomst. Een publicatie van de zakelijke inhoud van een overeenkomst heb ik in ieder geval niet kunnen vinden. Als deze exploitatiebijdragen niet anderszins geregeld zijn, had een ontwerp exploitatieplan gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage moeten worden gelegd.

3) Dat het project economisch uitvoerbaar is voor de ontwikkelaar zelf is eveneens de vraag, vooral nu het rendement op de verhuur van studentenwoningen door de invoering van een huurplafond van 4,5% van de WOZ-waarde van de woningen én bijkomende verhuurdersheffing in het nieuwe regeerakkoord vrijwel nihil of zelfs negatief wordt.

4) Het bestemmingsplan staat onder andere horeca toe, inclusief terrassen, maar mist een paragraaf over milieuzonering. Of voldoende afstand tussen de toegestane horecagelegenheden en omliggende woningen en andere gevoelige functies aanwezig blijft om een goed woon- en leefklimaat te kunnen borgen valt daarom niet na te gaan.

5) Het laden en lossen is conform artikel 5.3 van het bestemmingsplan slechts toegestaan aan de noordzijde van het bestemmingsvlak 'Wonen', terwijl de horeca uitsluitend in het zuidoostelijke deel van dat bestemmingsvlak is toegestaan. Onduidelijk is hoe die horecagelegenheid wordt bevoorraad.

6) Het bestemmingsplan staat op een deel van het water 'voorzieningen ten behoeve van horeca categorie II en III' toe. Ik veronderstel dat hiermee een steiger wordt bedoeld en dat een dergelijke steiger over het volledige oppervlak van de aanduiding 'horeca' mag worden gebouwd. In dat geval

voldoet de steiger niet aan de 'Beleidsregels Keurvergunningen' van het waterschap en is de steiger dus niet uitvoerbaar.

7) Het bestemmingsplan voldoet niet aan de SVBP2008 of SVBP2012. Wanneer een plan functies uit verschillende hoofdgroepen toestaat, zoals detailhandel, dienstverlenende bedrijven, horeca en woningen, dient de bestemming 'Gemengd' te worden gebruikt. Nu het bestemmingsplan alleen met de bestemming 'Wonen' werkt en binnen die bestemming vanalles toestaat, wordt een vertekend beeld gegeven aan belanghebbenden die er vanuit gaan dat een blik op de verbeelding voldoende is om een indruk te krijgen van de functies die worden toegestaan.

8) In hoofdstuk 10, met betrekking tot het aspect bodemkwaliteit, wordt gerefereerd naar een milieukundig bodemonderzoek van 30 juni 2011, uitgevoerd door MWH BV. Het rapport zelf is niet als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd, maar ik neem aan dat het moet gaan om het rapport "Verkennd bodemonderzoek 'Kavel Ravel' Antonio Vivaldistraat / De Boelelaan te Amsterdam" van 24 augustus 2011. In tegenstelling tot wat de toelichting op het bestemmingsplan stelt, is de projectlocatie niet geschikt voor de gekozen bestemming. Uit de conclusie van het rapport blijkt immers dat in de zandige bovengrond plaatselijk verontreinigingen met PAK en PCB voorkomen, die maken dat de kwaliteitsklasse van de bodem daar 'Industrie' is. De zandige ondergrond kent licht verhoogde concentraties kobalt en PCB, en heeft daarom plaatselijk eveneens de kwaliteit 'Industrie'. De bestemming staat woningen met tuinen en erven toe. De grond zou dan ook ofwel overal minimaal de kwaliteit 'Wonen' moeten krijgen door middel van saneringen, of tuinen (inclusief de collectieve binnentuin in het beoogde complex) zouden uitgesloten moeten worden. Hoe zich een saneringactie verhoudt met de financiële uitvoerbaarheid van het plan is onduidelijk.

Een aantal van de bovengenoemde tekortkomingen rechtvaardigen dat, na de nodige verhelderingen, reparaties en aanvullingen, opnieuw een ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, zodat ook andere belanghebbenden een standpunt kunnen innemen op basis van een volledig en correct plan. Dan kan ook direct het IDN van het plan in de kennisgeving worden opgenomen, zoals art. 1.2.1a, lid 2 Bro dat voorschrijft.

Tot een toelichting op deze zienswijze ben ik uiteraard graag bereid.

Met vriendelijke groet,

