

RAPPORT

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ)

Klant: Gemeente Amstelveen

Referentie: BG9564-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: Definitief/P03

Datum: 31 maart 2020

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Notitie Reikwijdte en Detailniveau

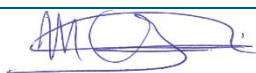
Ondertitel: NRD BTAZ
Referentie: BG9564-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001
Status: P03/Definitief
Datum: 31 maart 2020
Projectnaam: NRD BTAZ
Projectnummer: BG9564
Auteur(s): Mark Huuskes

Opgesteld door: Mark Huuskes

Gecontroleerd door: Mariska Ruiter

Datum/paraaf: 31 maart 2020

Goedgekeurd door: Mariska Ruiter



Datum/paraaf: 31 maart 2020

Classificatie

Beperkt verspreid



Disclaimer

Niets uit deze specificaties/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V.; noch mogen zij zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor deze specificaties/drukwerk ten opzichte van anderen dan de personen door wie zij in opdracht is gegeven en zoals deze zijn vastgesteld in het kader van deze Opdracht. Het geïntegreerde QHSE-managementsysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 en ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en achtergrond	1
1.2	Waarom een milieueffectrapportage	2
1.3	Leeswijzer	4
2	Voorgenomen ontwikkeling	5
2.1	Referentiesituatie	5
2.2	Nut- en noodzaak BTAZ	7
2.3	Inrichting bedrijventerrein op hoofdlijnen	8
3	Beoordeling van milieuaspecten	11
3.1	Detailniveau en beoordelingsmethodiek	11
3.2	Toelichting per milieuaspect	11
4	Procedure en planning	16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een groeimotor voor de Nederlandse economie. Binnen de MRA is deelregio Amstelland-Meerlanden de koploper, met jaar op jaar een krachtige groei van bedrijvigheid en werkgelegenheid. Geen wonder, dat de ruimte in dit deel van de MRA schaars wordt voor bedrijven die willen uitbreiden of zich nieuw willen vestigen.

Amstelveen heeft, net als de andere gemeenten in Amstelland-Meerlanden, dringend behoefte aan ruimte voor haar ondernemers. De gemeente beschikt nauwelijks meer over kavels voor bedrijven die kunnen worden uitgegeven nu bedrijventerrein De Loeten nagenoeg volledig is uitgegeven. Het gebrek aan ruimte in de regio begint te knellen, het beperkt de mogelijkheden voor ondernemers en instellingen om nieuwe initiatieven te nemen en de werkgelegenheid verder te laten groeien.

Waar in de regio nog terreinen zijn die ruimte hebben, is die bestemd voor specifieke segmenten (zoals grootschalige logistiek in Haarlemmermeer). Voor het segment regionaal-gemengd is nauwelijks ruimte beschikbaar. Een van de laatste locaties in de regio waar nog ruimte kan worden gevonden om bedrijven te huisvesten ligt in het zuiden van de gemeente Amstelveen: het terrein dat grenst aan bedrijventerrein De Loeten, langs de N 201 en N521. Hier wil de gemeente het Bedrijventerrein Amstelveen Zuid creëren, kortweg BTAZ.

In de Structuurvisie Amstelveen Zuid 2010 was dit bedrijventerrein reeds voorzien, ook als kostendrager voor de gemeentelijke bijdrage aan de tot stand koming van het laatste deel van de N201. De economische teruggang aan het begin van dat decennium gooide echter roet in het eten: de Provincie vreesde op dat moment voor een overmaat aan bedrijventerreinen in de regio en zette de ontwikkeling van BTAZ stil. Alleen bedrijventerrein De Loeten mocht tot ontwikkeling worden gebracht.

Inmiddels is de conjunctuur omgeslagen en de ruimtebehoefte van het bedrijfsleven sterk gegroeid. Een doelgerichte lobby door de gemeente heeft bewerkstelligd dat de Metropoolregio en de Provincie nu het acute ruimtegebrek in Amstelveen en de omliggende regio erkennen. De status van BTAZ (in het kader van Plabeka) is zodanig gewijzigd dat de planontwikkeling voor dit bedrijventerrein met een lokale/regionale functie van start kan gaan.

Deze planontwikkeling heeft grote urgentie, ook omdat de transformatie van het Amstelveense bedrijventerrein Legmeer verplaatsing van bedrijven met zich mee gaat brengen. Daarbij wordt nadrukkelijk ook gekeken naar mogelijke nieuwe locaties voor het afvalbrengstation op Legmeer en de gemeentewerf. Met het uitplaatsen van bedrijven die hun vastgoed willen transformeren en mogelijkheden zien om hun bedrijfsactiviteiten te verplaatsen kan op Legmeer ruimte worden vrijgemaakt voor de extra woningen en voorzieningen die Amstelveen en de regio nodig heeft. Het tot stand komen van BTAZ biedt bovendien mogelijkheden om een integraal duurzaam bedrijventerrein te creëren, een toekomstbestendige locatie voor bedrijvigheid en werk.

Om BTAZ planologisch mogelijk te maken stelt de gemeente Amstelveen een bestemmingsplan op. Het vast te stellen bestemmingsplan voor BTAZ vervangt de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen.

Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. Een milieueffectrapportage is een procedure waarin de milieueffecten van het voornemen worden onder-

zoekt, zodat ze een volwaardige plek in de besluitvorming kunnen hebben. Hiervoor wordt een plan- milieueffectrapport (planMER) opgesteld dat inzicht geeft in de te verwachten milieueffecten. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft wat er in het planMER zal worden onderzocht.

Wat kan ik als inspreker met deze Notitie?

In deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau kunt u lezen wat de gemeente Amstelveen met het nieuwe bestemmingsplan BTAZ mogelijk wil maken, en welke milieuaspecten de gemeente in het MER voor dit bestemmingsplan wil onderzoeken.

Indien u vindt dat méér of andere zaken in het MER dienen te worden onderzocht dan de gemeente in deze Notitie heeft voorgesteld, dan kunt u dat door middel van een zienswijze laten weten. Uw zienswijzen worden meegewogen in de uiteindelijke opzet van het MER. Meer informatie over de procedure hiervoor vindt u in hoofdstuk 4 van deze notitie.

Wilt u een zienswijze indienen waarin u bezwaar maakt tegen de voorgenomen ontwikkeling van BTAZ, dan dient u deze te zijner tijd, dat wil zeggen na de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan en het MER, kenbaar maken.

1.2 Waarom een milieueffectrapportage

In Nederland (en de Europese Unie) is het verplicht voor ontwikkelingen met mogelijk belangrijke milieu-gevolgen een zogenaamde milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen en een milieueffectrapport (MER) op te stellen. In navolgende wordt kort ingegaan op de planm.e.r.-plicht en op het doel van het MER. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is één van de eerste stappen om te komen tot een planMER. De procedure is verder beschreven in hoofdstuk 4.

Toelichting gebruikte termen milieueffectrapportage

m.e.r.	de milieueffectrapportage (de procedure)
MER	het milieueffectrapport (het product)
Planm.e.r.	milieueffectrapportage voor een plan (in dit geval een bestemmingsplan)
planMER	het milieueffectrapport dat het resultaat is van de planm.e.r.

Wanneer is een activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig?

Volgens de Wet milieubeheer (Wm) zijn bepaalde plannen en besluiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu m.e.r.-(beoordelings)-plichtig.

De verplichting voor een **projectm.e.r.-procedure** ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit m.e.r., de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit m.e.r. aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Daarnaast kan een activiteit **m.e.r.-beoordelingsplichtig** zijn op basis van het Besluit m.e.r. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r., de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als daaruit blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige project m.e.r. nodig.

Voor plannen geldt al een directe **plan m.e.r.-plicht** wanneer het plan een kader vormt voor activiteiten uit bijlage D van besluit m.e.r. die de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. Voor activiteiten ónder de

drempelwaarde van bijlage D bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Daarin concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als daaruit blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een volledige m.e.r.-procedure nodig. In afbeelding 1.1 zijn voorgaande regels schematisch weergegeven.



Afbeelding 1.1: Wanneer is een MER nodig? (Bron: www.infomil.nl)

In aanvulling op het voorgaande is er nog een zijspoor waardoor een m.e.r.-plicht kan gelden (ook indien het voornemen een besluit betreft in plaats van een plan). Dit is het geval wanneer significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten. Dan geldt de verplichting tot uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet Natuurbescherming, en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een planm.e.r.

Is het bestemmingsplan BTAZ m.e.r.-(beoordelings-) plichtig?

Volgens categorie D11.3 van onderdeel D van Besluit m.e.r. is 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' m.e.r.-beoordelingsplichtig (en plan m.e.r.-plichtig in geval van een kaderstellend plan) in gevallen wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

Het bedrijventerrein BTAZ krijgt een oppervlakte van ruim 60 hectare, en blijft daarmee onder de drempelwaarde van 75 hectare. Daarmee is er sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

Tenslotte kunnen significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Botshol waarschijnlijk niet op voorhand worden uitgesloten. Daarom moet een passende beoordeling worden uitgevoerd. Waarschijnlijk is via deze weg is het bestemmingsplan voor BTAZ waarschijnlijk planm.e.r.-plichtig.

Vanwege zorgvuldigheid heeft de gemeente Amstelveen ervoor gekozen om de planm.e.r.-procedure te doorlopen.

Doel Milieueffectrapportage

Het doel van een m.e.r. is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken, en zo inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving, en in mogelijke maatregelen om eventuele effecten op de omgeving te verminderen en/of te compenseren. De m.e.r. draagt bij aan het maken van goed afgewogen, verantwoorde keuzes: welke milieueffecten worden (maximaal) verwacht wanneer een bepaalde keuze wordt gemaakt?

Doel Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

De NRD vormt het kader voor het op te stellen planMER. De NRD is onderdeel van de startfase van de m.e.r.-procedure. Doel van de notitie is om aan te geven welke informatie in het planMER zal worden opgenomen. Met voorliggende NRD worden betrokken bestuursorganen en instanties (zie hoofdstuk 4) geraadpleegd voor advies over de reikwijdte en aanpak van de milieubeoordeling van het op te stellen MER.

Met een openbare kennisgeving en het openbaar maken van de NRD wordt ook eenieder ander de mogelijkheid geboden tot indienen van een zienswijze over de inhoud van het nog op te stellen MER. Het resultaat van deze consultatie wordt betrokken bij de opstelling van het MER.

1.3 Leeswijzer

In voorliggende NRD wordt verder ingegaan op de reikwijdte van het MER en het detailniveau van de milieubeoordeling. Achtereenvolgens komen de volgende hoofdstukken aan bod:

- Hoofdstuk 2: De voorgenomen ontwikkeling;
- Hoofdstuk 3: Beoordeling van milieuaspecten;
- Hoofdstuk 4: Procedure en planning.

2 Voorgenomen ontwikkeling

De gemeente Amstelveen streeft naar het tot stand brengen van een nieuw bedrijventerrein met een gemengd lokale/regionale functie in het zuidelijke deel van de gemeente. BTAZ gaat in de eerste plaats ruimte bieden voor bedrijven en instellingen die nu gevestigd zijn op bedrijventerrein Legmeer, die een nieuwe locatie zoeken binnen de gemeente. Zo blijft (lokaal gebonden) bedrijvigheid en werkgelegenheid in de gemeente, en ontstaan nieuwe economische kansen. Tegelijkertijd kan met BTAZ in de toekomst ruimte worden vrijgespeeld op Legmeer om dat bedrijventerrein te transformeren tot een gemengd woon/werkgebied.

BTAZ kan daarnaast ruimte bieden om in de vraag uit de MRA te voorzien. Het is de ambitie van de gemeente dat het nieuwe bedrijventerrein duurzaam en toekomstbestendig wordt, en daarmee ook een bijdrage levert aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Amstelveen.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige situatie en kenmerken van het plangebied, de nut en noodzaak voor een nieuw bedrijventerrein en wordt de inrichting op hoofdlijnen toegelicht.

2.1 Referentiesituatie

Huidige situatie en kenmerken plangebied

Het gebied waar BTAZ kan worden gevestigd betreft een open agrarisch gebied ten westen van de Zijdelweg, aan de zuidzijde grenzend aan de gemeente Uithoorn en aan de westzijde grenzend aan het bestaande bedrijventerrein De Loeten. Zie afbeeldingen 2.1 en 2.2. BTAZ heeft een oppervlakte van ruim 60 hectare. Het plangebied heeft nu voor het grootste deel een agrarische bestemming. Grotendeels betreft dat akkerbouw en langs de Meerlandendweg een deel glastuinbouw dat nog wordt gebruikt voor bloemenkweek. Op meerdere locaties in het plangebied zijn agrarische bedrijfswoningen aanwezig.

Waar de Zijdelweg aansluit op de N201 is reeds een aantal bedrijven gevestigd. Ten noorden van de N201 bevinden zich een tankstation en een vestiging van McDonald's, ten zuiden van de N201 bevinden zich een autobedrijf, een bedrijfspand in aanbouw, een vestiging van het vloerenbedrijf Carpetright en transportbedrijf Katee. Aan de noordzijde van het plangebied, ter hoogte van Zijdelweg 3 en 5 zijn twee bedrijfshallen voor opslag, waarvan één nog in aanbouw is.

De toekomstige tram (Uithoornlijn) loopt door het gebied. Er is fysiek ruimte gereserveerd binnen het tracé van de Uithoornlijn voor een haltevoorziening nabij BTAZ en de functie is opgenomen in het bestemmingsplan Uithoornlijn. De halte wordt nu echter niet gerealiseerd in het project Uithoornlijn (zie afbeelding 2.1).

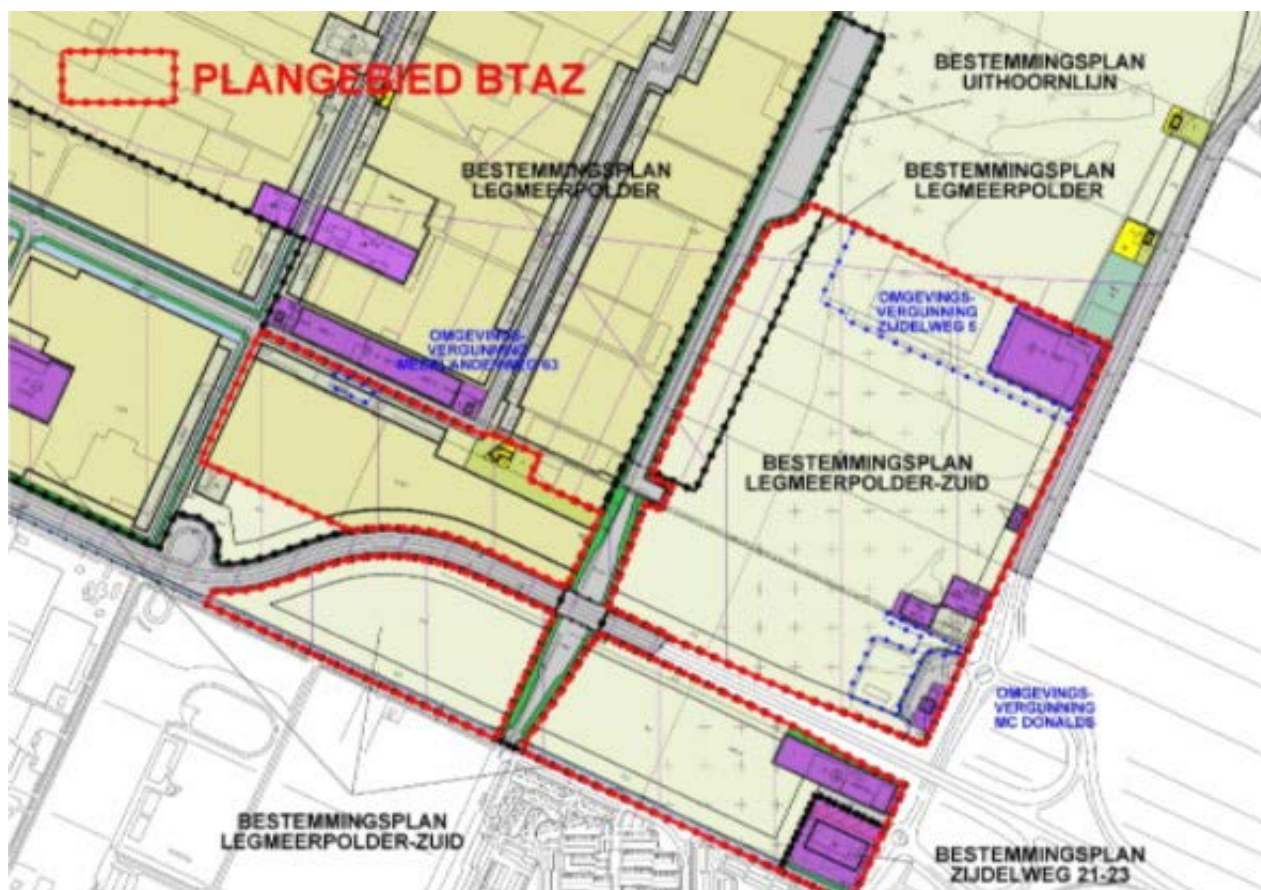
In principe is het plangebied goed bereikbaar en ontsloten via de Zijdelweg, de N201 en lokale toegangswegen. Het plangebied ten oosten van de toekomstige Uithoornlijn is met de auto bereikbaar via de Zijdelweg ter hoogte van de aansluitingen op de N201. Het ten noordwesten van de Uithoornlijn gelegen deelgebied is via de Meerlandendweg ontsloten. Het zuidwestelijke deel wordt momenteel enkel ontsloten via de Randweg op grondgebied van de gemeente Uithoorn.



Afbeelding 2.1: Beoogd tracé Tramlijn Uithoorn, die langs BTAZ komt (bron: OV—magazine)

Juridisch-planologisch kader

Het plangebied is gelegen binnen twee vigerende bestemmingsplannen (zie afbeelding 2.2). Het overgrote deel van het plangebied is gelegen in het bestemmingsplan 'Legmeerpolder Zuid' en is overwegend bestemd voor agrarische doeleinden. Een klein deel van het plangebied, gelegen tussen het bestemmingsplan 'Uithoornlijn' en het bestemmingsplan 'Legmeerpolder Zuid', is gelegen in het bestemmingsplan 'Legmeerpolder'. Ook ingevolge dat plan geldt een agrarische bestemming.



Afbeelding 2.2: Plangebied BTAZ met vigerende bestemmingsplannen

Daarnaast zijn in het plangebied in afwijking van het bestemmingsplan twee omgevingsvergunningen verleend; in 2015 voor de bouw van een vestiging van McDonalds nabij Zijdelweg 15 en in 2018 voor de bouw van een bedrijfsgebouw op het perceel Zijdelweg 5. Zie onderstaande afbeelding.

Het te realiseren bedrijventerrein is niet in overeenstemming met de bepalingen van de geldende bestemmingsplannen. Daarom moet een nieuw bestemmingsplan door burgemeester en wethouders worden voorbereid en door de gemeenteraad worden vastgesteld. Een verzoek voor experiment Crisis en herstelwet is reeds aangevraagd bij het ministerie, zodat via de 'verbrede reikwijdte' e.e.a. mogelijk kan worden gemaakt.

2.2 Nut- en noodzaak BTAZ

In de Structuurvisie Amstelveen Zuid 2010¹ was dit bedrijventerrein reeds voorzien, ook als kostendrager voor de gemeentelijke bijdrage aan de totstandkoming van het laatste deel van de N201. De economische teruggang aan het begin van dat decennium gooide echter roet in het eten: de Provincie vreesde op dat moment voor een overmaat aan bedrijventerreinen in de regio en zette de ontwikkeling van BTAZ stil. Alleen bedrijventerrein De Loeten mocht tot ontwikkeling worden gebracht.

Inmiddels is de conjunctuur omgeslagen en de ruimtebehoefte van het bedrijfsleven sterk gegroeid. Een doelgerichte lobby door de gemeente heeft bewerkstelligd dat de MRA en de provincie nu het acute ruimtegebrek in Amstelveen en de omliggende regio erkennen. De status van BTAZ (in het kader van Plabeka) is zodanig gewijzigd dat de planontwikkeling voor dit bedrijventerrein met een lokale/regionale functie van start kan gaan.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Het Bureau Stedelijke Planning uit Gouda heeft voor de gemeente Amstelveen een analyse gemaakt van BTAZ volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het doel van deze Ladder is om vast te stellen of nieuwe initiatieven die een beslag leggen op de ruimte in ons land echt nodig zijn, en zorgvuldig omspringen met de schaarse ruimte, nu en in de toekomst.

De analyse laat zien dat er op het eerste gezicht nog genoeg ruimte voor nieuwe bedrijvigheid is in de regio Amstelland-Meerlanden. De beschikbare ruimte is echter sterk geconcentreerd in de Haarlemmermeer, en bedoeld voor specifieke activiteiten: grootschalige logistiek, luchthavengebonden bedrijvigheid, internationale concerns. Op regionale schaal is er een tekort aan ruimte voor gemengde bedrijvigheid in de milieuhinder categorieën 1,2,3 en eventueel 4. Tot 2029 beloopt dat tekort tussen de 30 en de 60 hectare.

De onderzoekers concluderen dat BTAZ voorziet in de behoefte aan gemengd regionale bedrijventerreinen waarvan, behalve op de Loeten, geen aanbod meer beschikbaar is. *“De locatie van BTAZ sluit bovendien goed aan op de vestigingscriteria van bedrijven door de centrale ligging in stedelijk gebied en de goede ontsluiting. Ook sluit de ontwikkeling aan op het Provinciaal, regionaal en lokaal beleid. Binnen Plabeka is de ontwikkeling van BTAZ opgenomen als plan en is de zacht-hard procedure doorlopen. De ontwikkeling van BTAZ zal niet tot nauwelijks effect hebben op het functioneren van de bestaande bedrijventerreinen en is daarmee planologisch acceptabel.”*

Schuifruimte voor bedrijven uit Legmeer

Voor bedrijventerrein Legmeer wordt momenteel gewerkt aan transformatie naar een woon-werk gebied. Het is de enige plek binnen de bebouwde kom van Amstelveen waar, gegeven de LIB-contouren rond Schiphol, nog op grote schaal woningen kunnen worden bijgebouwd. Maar het tekort aan bedrijventerreinen in de omgeving beperkt de mogelijkheden voor deze transformatie van Legmeer.

Daarbij is het scheppen van ruimte op BTAZ een noodzakelijke voorwaarde om de gewenste ontwikkeling op Legmeer op gang te brengen. Onvoldoende schuifruimte voor lokale bedrijven met uitbreidings- of verplaatsingsvraagstukken zet een rem op de gewenste economische dynamiek.

Daarnaast krijgt BTAZ een regionale functie

BTAZ krijgt tevens een opvangfunctie voor regionale bedrijven die door de verstedelijkingsdruk (transformaties) op zoek moeten naar een nieuwe locatie. Er zijn momenteel in de directe omgeving (de gemeenten in deelregio Amstelland / Meerlanden) geen andere locaties beschikbaar in het segment gemengd regionaal. BTAZ is de enige locatie die in de vraag naar gemengd regionaal kan voorzien. Bij het bepalen van de toe te laten bedrijvigheid, speelt het verwachte milieueffect echter wel een rol, i.v.m. de nabijheid

¹ https://www.amstelveen.nl/in-amstelveen/publicatie/bestemmingsplannen-en-structuurvisies_structuurvisies_structuurvisie-amstelveen-zuid

van milieugevoelige bestemmingen zoals de woningen in het aangrenzende Legmeer of de bedrijfswoningen in en om het plangebied (voor zover die niet worden wegbestemd).

Er worden geen locatie-alternatieven onderzocht voor de voorgenomen ontwikkeling. Zoals hierboven aangegeven is BTAZ in bestaande beleidskaders al afgewogen. Eventuele inrichtingsvarianten kunnen in het kader van het MER aan bod komen, indien milieueffecten daartoe aanleiding geven.

2.3 Inrichting bedrijventerrein op hoofdlijnen

In deze paragraaf wordt de inrichting van het BTAZ op hoofdlijnen beschreven. Dit is ook het alternatief dat in het MER zal worden onderzocht. Er worden geen locatie-alternatieven onderzocht voor de voorgenomen ontwikkeling. Zoals hierboven aangegeven is bedrijventerrein BTAZ in bestaande beleidskaders al (meermaals) afgewogen. Eventuele inrichtingsvarianten kunnen in het kader van het MER aan bod komen, indien milieueffecten daartoe aanleiding geven.

Afbeelding 2.5 laat de kwaliteitsdragers van het gebied zien, die ten grondslag liggen aan het stedenbouwkundig ontwerp. Op afbeelding 2.6 is de voorgenomen inrichting van het BTAZ weergegeven.



Afbeelding 2.5:
Kwaliteitsdragers
BTAZ

Stedenbouwkundige randvoorwaarden

De volgende stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn van toepassing:

- **Bebouwing:** Het patroon van de bestaande bebouwing in de polder is een inspiratiebron bij het vormgeven van het toekomstige bedrijventerrein. Denk aan het contrast tussen lage bebouwing aan de weg met hogere gebouwen daarachter. Bebouwing op een kavel houdt afstand van naastliggende infrastructuur.
- **Groen:** 10 % van het terrein bestaat uit openbaar groen. Dit wordt ingevuld door groenstroken langs de wegen op BTAZ, met name op wegen met een oost-west oriëntatie. Deze zijn bovendien goed zichtbaar vanaf de Zijdelweg. In overeenstemming met de Ruimtelijke Visie Noorder Legmeerpolder wordt een groene bufferzone aangehouden tussen de zuidelijke rand van BTAZ en de woonbebouwing in Uithoorn.
- **Parkeren** vindt plaats op eigen terrein, er wordt niet geparkeerd op de openbare weg. Parkeren kan ruimtelijk niet worden gecombineerd met laad/los docks.
- **Beeldkwaliteit:** er wordt een beeldkwaliteitskader opgesteld voor BTAZ. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de welstandsstatus van het gebied. Inzet van de gemeente is erop gericht om ruimtelijk een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein te realiseren.



Afbeelding 2.6: Concept stedenbouwkundige verkaveling BTAZ

Bereikbaarheid / ontsluiting

In principe is het plangebied goed bereikbaar en ontsloten via de Zijdelweg, de N201 en lokale toegangswegen. Het plangebied ten oosten van de toekomstige Uithoornlijn is met de auto bereikbaar via de Zijdelweg ter hoogte van de aansluitingen op de N201. Het ten noordwesten van de Uithoornlijn gelegen deelgebied is via de Legmeerdijk en Meerlandenweg ontsloten. Het zuidwestelijke deel wordt momenteel enkel ontsloten via de Randweg op grondgebied van de gemeente Uithoorn. Na overleg met de gemeente Uithoorn is echter gebleken dat een ontsluiting van dit deel van BTAZ via de Randweg als onacceptabel wordt gezien. Het alternatief is ontsluiting via een onderdoorgang onder de tramlijn door.

Na overleg met de Vervoerregio Amsterdam ligt er nu concreet een voorstel om bovengenoemd stuk BTAZ wel te ontsluiten en te verbinden met de Zijdelweg. Dit vereist een verlenging van de overspanning over de N201 voor de Uithoornlijn, zodat aan de zuidzijde van de N201 in twee richtingen ruimte is voor auto/vrachtverkeer en voor langzaam verkeer. Aan de noordzijde van de N201 is ruimte gereserveerd voor een verbinding voor enkel langzaam verkeer. Met deze oplossing blijven alle delen van het toekomstig bedrijventerrein BTAZ goed bereikbaar vanaf het omliggend wegennetwerk.

De toekomstige tram (Uithoornlijn) loopt straks via het tracé van de oude spoorbaan over de N201 met als eindpunt het dorpscentrum van Uithoorn. Binnen het plangebied wordt er ook fysiek ruimte gereserveerd voor een haltevoorziening.

Energie en duurzaamheid

Amstelveen wil in 2040 fossiel onafhankelijk zijn. Het duurzaamheidskader dat Amstelveen heeft ontworpen voor het toekomstige woon-werkgebied Legmeer is ook richtinggevend voor BTAZ. In dat kader worden drie pijlers beschreven:

Energietransitie, toewerken naar een energieneutraal bedrijventerrein.

Circulaire economie, terugdringen van afvalstromen, bijvoorbeeld door hergebruik van bouwmaterialen.

Klimaatadaptatie, de weerstand vergroten van het terrein tegen extreme weersomstandigheden (zoals langdurige droogte, afgewisseld met hoosbuien).

Om e.e.a. mogelijk te maken wordt het project ook aangemeld als experiment Chw en kunnen beleidsregels worden opgesteld om e.e.a. in te kaderen.

Energietransitie

Bij de ontwikkeling van BTAZ streeft de gemeente Amstelveen er naar om het energiegebruik zoveel mogelijk te reduceren en duurzame opwekking te maximaliseren. De gebouwen spelen hierbij een cruciale rol, omdat het energiegebruik daar het grootste zal zijn. De openbare ruimte kan daarbij (extra) ruimte bieden voor duurzame opwekking met zon-PV en duurzame warmtebronnen. De doelstelling is om geen gasaansluitingen aan te leggen (ook niet voor grootverbruikers).

Circulaire economie

Het rapport Amstelveen Circulair, Kansen voor de circulaire economie in Amstelveen, (december 2018) laat zien welke kansen circulair denken biedt voor bedrijven en instellingen. Met name bij de ontmanteling van oude locaties (zoals op Legmeer) en de opbouw van nieuwe bedrijfsgebouwen, kan een bouwstoffenkringloop op gang worden gebracht die niet alleen de afvalstromen terugbrengt maar ook veel kosten bespaart. Door van elkaars afval gebruik maken en circulair materiaalgebruik zet de gemeente Amstelveen in om het terugdringen van afvalstromen op BTAZ te bevorderen.

Klimaatadaptatie

Amstelveen bereidt zich voor op extreme weersomstandigheden. Nieuwe ontwikkelingen als BTAZ bieden een uitgelezen gelegenheid om de woon/werkomgeving robuust en klimaat-adaptief in te richten. Hiermee kunnen wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen gereduceerd of voorkomen worden. Deze thema's worden geborgd in de ontwikkeling van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan.

Ruim 10 % van het oppervlak van BTAZ benut voor water.

Waternet heeft, namens het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, het volgende advies gegeven ten aanzien van de wateropgave op het toekomstige BTAZ:

“De wateropgave op BTAZ moet in 3 gebieden verdeeld worden in verband met doorkruisende wegen, tramlijn en capaciteit van duikers. Het gaat om het gebied ten zuiden van de N201, en daarboven om het gebied west en oost van de tramlijn. Dit is om een robuust watersysteem op te zetten voor een terrein waar veel verhard oppervlak en dus versnelde afstroming zal komen.

3 Beoordeling van milieuaspecten

3.1 Detailniveau en beoordelingsmethodiek

De kern van het MER is dat de belangrijkste gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het bestemmingsplan op het milieu overzichtelijk in beeld worden gebracht. Het detailniveau van het MER moet aansluiten op het detailniveau van het bestemmingsplan.

In de navolgende paragraaf is aangegeven welke aspecten worden onderzocht in het MER, en op basis van welke criteria de te onderzoeken milieuaspecten worden beoordeeld. Dit is gedaan aan de hand van het voornemen, en aan de hand van de huidige situatie (zie hoofdstuk 2).

Voor diverse milieuaspecten kan de beoordeling niet aan kwantitatieve effecten worden gekoppeld of is dit niet wenselijk/nodig. Deze aspecten krijgen een kwalitatieve effectbeschrijving (zie paragraaf 3.2). De effecten ten opzichte van de referentiesituatie worden per criterium vertaald naar een kwalitatieve score op de scoreschaal van afbeelding 3.1.

Score		Verklaring
++		Zeer positief effect
+		Positief effect
0		Geen/neutraal effect
-		Negatief effect
--		Sterk negatief effect

Afbeelding 3.1: Scoreschaal milieueffecten

De planhorizon voor het MER is 2040, zijnde het jaar waarvoor is aangenomen dat alle mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn ingevuld.

3.2 Toelichting per milieuaspect

In tabel 3.2 zijn de nader te onderzoeken milieuaspecten met bijbehorende toetsingscriteria weergegeven. De afzonderlijke milieuaspecten worden daarna toegelicht. De aspecten betreffen:

1. Verkeer en vervoer;
2. Milieuzonering;
3. Geluid als gevolg van verkeer;
4. Luchtkwaliteit;
5. Externe veiligheid;
6. Natuur;
7. Bodem en water;
8. Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
9. Duurzaamheid.

Tabel 3.1 Beoordelingskader

Aspect	Onderzoekscriteria	Methodiek
1. Verkeer en vervoer	Verkeersstructuur- en afwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en langzaam verkeer	Kwantitatief / kwalitatief
2. Milieuzonering	Milieuzonering van bedrijvigheid ten opzichte van gevoelige objecten (woningen, scholen, e.a.)	Kwantitatief
3. Geluid (door wegverkeer)	Verandering in geluidsbelasting door wegverkeer	Kwantitatief

4. Luchtkwaliteit	Verandering in concentraties stikstofdioxide (NO ₂) en fijnstof (PM _{2,5} /PM ₁₀)	Kwantitatief
5. Externe veiligheid	Externe veiligheidsrisico's bestaande bedrijven wegen (plaatsgebonden risico's en groepsrisico's)	Kwantitatief
6. Natuur (en Passende Beoordeling)	Beschermde gebieden (Natura 2000), beschermde soorten	Kwantitatief / kwalitatief
7. Bodem en water	Bodemkwaliteit, grondwater kwaliteit en kwantiteit, oppervlaktewater kwaliteit en kwantiteit	Kwalitatief
8. Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschappelijke waarden, cultureel erfgoed en cultuurhistorische waarden, archeologische bekende en verwachte waarden	Kwalitatief
9. Duurzaamheid	energie(transitie), klimaatadaptatie en circulariteit	Kwalitatief

1: Verkeer

Voor het aspect verkeer worden de mogelijke effecten van het plan op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid onderzocht. Op basis van te verwachten vervoersbewegingen van en naar het bedrijventerrein worden uitspraken gedaan over de bereikbaarheid in en rond het plangebied, en over de gevolgen van het bedrijventerrein op de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet.

De gevolgen voor verkeersveiligheid worden kwalitatief bepaald aan de hand van wijzigingen in verwachte verkeersintensiteiten en is afhankelijk van aanwezige ontsluitingsstructuren en voorziene wijzigingen daarin (zoals vrij liggende fietsvoorzieningen, kruispuntoplossingen, mengen of juist scheiden van verkeersoorten oversteekbaarheid).

2: Milieuzonering

De toelating van bedrijven wordt gereguleerd op basis van de VNG-uitgave milieuzonering nieuwe stijl (gekoppeld aan Chw-plannen). Door de functiescheiding met wonen en het principe van inwaartse zonering, alsmede door de toepassing van concrete normen voor geluid en geur op vaste afstanden van de terreingrenzen van bedrijven, worden geluid- en geurhinder voor omwonenden, alsmede relevante cumulatie, voorkomen.

Voor geluid wordt dit nog onderbouwd door een modelberekening op basis van kengetallen in dB(A)/m², voor alle bedrijven tezamen.

Door de scherpe standaardnormen voor geur en het praktische gegeven dat slechts enkele bedrijven geurrelevant zullen zijn, heeft een modelberekening voor geur geen toegevoegde waarde.

3: Geluid als gevolg van verkeer

Op het wegverkeerslawaaï is de Wet geluidhinder van toepassing. De geluidseffecten vanwege de extra verkeersaantrekkende werking buiten het terrein van BTaz worden onderzocht. Voor het beoordelen van de effecten wordt het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden inzichtelijk gemaakt per geluidbelastingssklasse van 5 dB.

4: Luchtkwaliteit

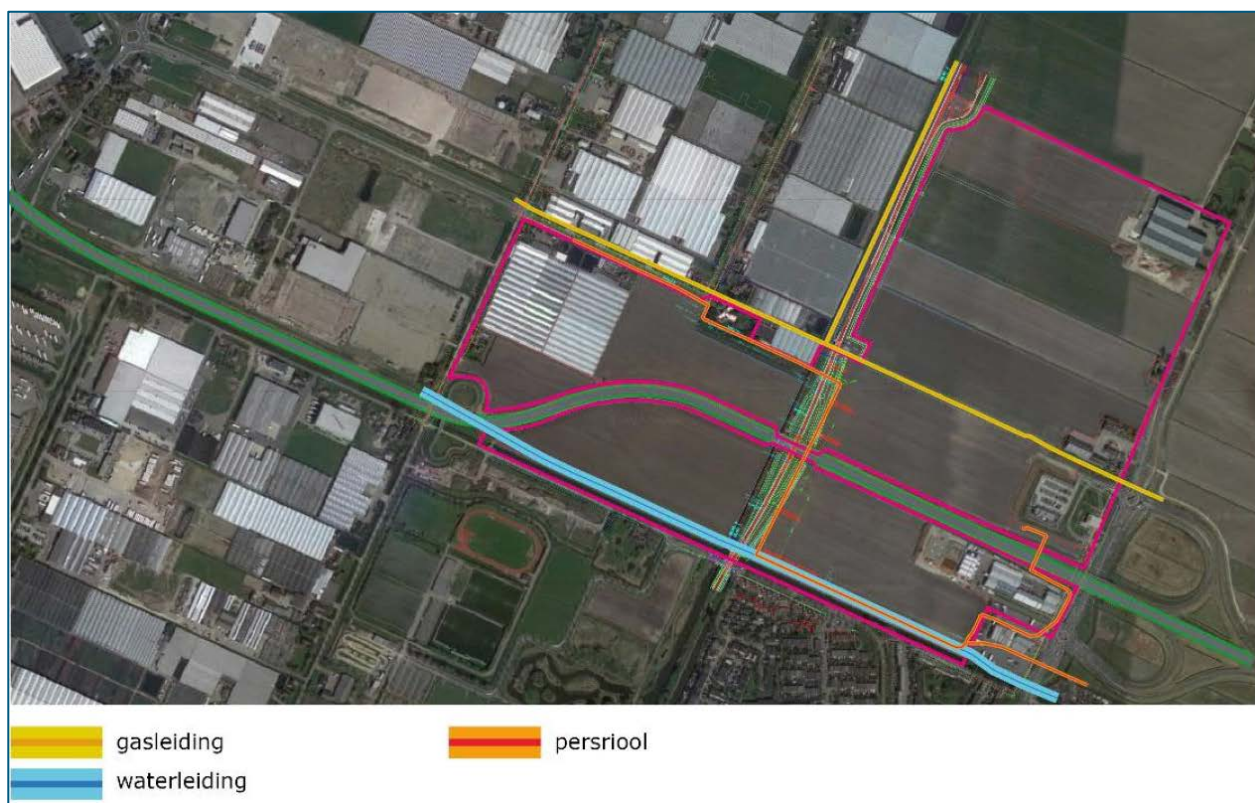
De voorziene ontwikkelingen voor BTaz hebben tot gevolg dat de verkeersstromen in en om het plangebied veranderen, waardoor het plan mogelijk effecten heeft op de mate van luchtverontreiniging (concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM_{2,5}/PM₁₀) waar mensen aan worden blootgesteld. Binnen het thema luchtkwaliteit wordt het plan Legmeer daarom beoordeeld op de criteria:

- Maximale planbijdragen: Het maximale planeffect is het hoogste verschil in de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} tussen de referentiesituatie in 2040 en de plansituatie dat binnen het studiegebied optreedt.
- Toe- en afname van de luchtkwaliteit bij bestaande woningen: toe- en afnames als gevolg van het plan van concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter hoogte van bestaande woningen worden berekend en ingedeeld in klassen. Voor de effectbeoordeling worden vervolgens woningen gecumuleerd per effectklasse.
- Juridische maakbaarheid: Voor de juridische maakbaarheid wordt getoetst of er als gevolg van het plan Legmeer geen overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden (uit de Wet milieubeheer) voor de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM_{2,5}/PM₁₀) optreden in de omgeving.

Zie onderdeel Natuur voor het benodigd stikstofdepositie-onderzoek ten aanzien van Natura 2000 gebieden.

5: Externe veiligheid

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een hogedrukaardgasleiding (zie afbeelding 3.3).



Figuur 3.3 Ligging gasleiding in plangebied (gele lijn)

De aanwezigheid van deze leidingenstraat heeft gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden in de nabije omgeving. Voor externe veiligheid zijn de effecten van de eventuele vestiging van risicovolle bedrijven of kwetsbare objecten op het plaatsgebonden- en groepsrisico relevant (PR en GR). Hierbij is de relatie met de huidige risicobronnen relevant.

Plaatsgebonden risico

Risico op een plaats nabij een risicobron en/of transportroute uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval met die transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour voor kwetsbare objecten als grenswaarde en voor zogenaamde beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde.

Groepsrisico

Cumulatieve kansen per jaar dat tien of meer personen in het invloedsgebied van een risicobron en/of transportroute overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor het groepsrisico bestaat geen wettelijke norm waaraan getoetst wordt. In plaats daarvan wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde (OW) voor het groepsrisico. De oriëntatiewaarde kan gezien worden als een soort thermometer, waarmee de hoogte van het groepsrisico vergeleken kan worden.

6: Natuur

De voorgenomen activiteit kan mogelijk negatieve gevolgen hebben op de beschermde natuurwaarden in en om het plangebied, onderverdeeld naar Natura 2000-gebieden en wettelijk beschermde soorten. Bij de beoordeling van deze criteria wordt bijvoorbeeld gekeken naar effecten op ruimtebeslag (verlies van leef-, broed- of foerageergebied), stikstofdepositie, verstoring door geluid en licht, en effecten op ecologische relaties (barrièrewerking). Ook wordt in beeld gebracht welke kansen het voornemen biedt voor versterking van de natuur in en om het plangebied. Onderstaand is een korte beschrijving van de beoordeling van de verschillende te toetsen criteria gegeven.

Natura 2000-gebieden (H2 Wet natuurbescherming)

Voor dit beoordelingscriterium worden scores toegekend op basis van de gevolgen die de ontwikkelingen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Passende beoordeling

Het plangebied voor het BTAZ ligt direct naast het Natura 2000-gebied Botshol. Op grond van artikel 2.8 lid 3 van de Wet natuurbescherming wordt een Passende Beoordeling van het plan opgesteld. Het is namelijk niet op voorhand uit te sluiten dat de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Botshol aantasten.

In de Passende Beoordeling wordt met name aandacht besteed aan de gevolgen van een eventuele toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Botshol.

Voor stikstofdepositie worden de effecten van de bedrijvigheid en de ontsluitingsstructuur op de nabijgelegen Natura 2000-gebied Botshol berekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethodiek (AERIUS). De uitkomsten van de berekening van de maximale invulling van het bestemmingsplan worden gebruikt om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan vast te stellen.

Beschermde soorten (H3 Wet natuurbescherming)

De scores voor dit beoordelingscriterium worden toegekend op basis van de invloed van elk van de varianten op beschermde soorten en hun leefgebieden. In het kader van het MER wordt aan de hand van bureauonderzoek in beeld gebracht welke beschermde soorten in het plangebied kunnen voorkomen. Het voornemen kan leiden tot het verwijderen van beplanting. Op basis van deze informatie wordt verkend in welke mate met het plan leefgebieden van soorten worden aangetast (en daarmee wettelijke verbodsbe-

palingen worden overtreden), en in hoeverre deze effecten kunnen worden voorkomen of beperkt. Anderzijds kan de landschappelijke inpassing van het plan leiden tot het creëren van nieuw leefgebied voor beschermde soorten. Ook deze effecten worden in het MER in beeld gebracht.

7: Bodem en water

Onder dit aspect wordt beoordeeld wat de mogelijke effecten zijn van de beoogde ontwikkelingen op bodem- en (grond)waterkwaliteit en oppervlakte- en grondwaterkwantiteit. Hierbij worden zoveel mogelijk kwantitatieve resultaten van uitgevoerde en nog uit te voeren onderzoeken gebruikt.

Voorts wordt een globaal beeld gegeven van het benodigde grondverzet voor het bouwrijp maken en realiseren van de ontsluiting. In dat kader wordt ook gekeken naar de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreinigingen en van niet gesprongen explosieven. Dit gebeurt op basis van bureauonderzoek en (voor zover beschikbaar) uitgevoerd veldonderzoek.

8: Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De effecten van de beoogde ontwikkeling op de landschappelijke kwaliteit worden beoordeeld op basis van de invloed (aantasting of versterking) op kenmerkende landschappelijke elementen en structuren. Ook wordt gekeken naar de gevolgen hiervan voor de beleving van het landschap.

De effecten op cultuurhistorie worden beoordeeld aan de hand van de mate waarin historisch waardevolle gebouwen, elementen, structuren en gebieden worden aangetast. In het plangebied zijn nog verschillende oude paden en wegen aanwezig. In het plangebied bevinden zich geen als monument beschermde bebouwing.

De effecten op archeologische waarden worden getoetst op basis van inmiddels uitgevoerd archeologisch onderzoek in en nabij het plangebied.

9: Duurzaamheid

Het begrip duurzaamheid heeft betrekking op een drietal aspecten: energie(transitie), klimaatadaptatie en circulariteit.

In het MER zal getoetst worden in welke mate de voorgenomen inrichting voldoet aan de gestelde ambities voor duurzaamheid die gelden voor BTAZ.

4 Procedure en planning

De m.e.r.-procedure voor BTAZ verloopt als volgt:

1. Openbare kennisgeving van het voornemen door bevoegd gezag. De procedure start met een bekendmaking van het voornemen via een openbare kennisgeving en publicatie van voorliggende NRD van het MER. De bekendmaking vindt plaats via het Gemeenteblad en de website van de gemeente Amstelveen. De NRD kan eenieder inzien op het gemeentehuis van Amstelveen en via de website.
2. Raadplegen betrokken instanties over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport en vaststellen reikwijdte en detailniveau [voorjaar 2020].
Bij de planvorming betrokken bestuursorganen en organisaties worden actief geraadpleegd over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport. Voorts kan eenieder schriftelijk reageren op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De ontvangen opmerkingen/adviezen worden in beschouwing genomen bij het opstellen van het MER.
3. Opstellen MER [voorjaar – zomer 2020].
De milieuonderzoeken worden uitgevoerd, de effecten van de alternatieven worden vergeleken en de resultaten worden vastgelegd in het MER. De resultaten worden meegenomen bij de opstelling van het bestemmingsplan.
4. Ter inzage leggen MER en ontwerp-bestemmingsplan [einde zomer / begin najaar 2020].
Het MER wordt samen met het ontwerp bestemmingsplan 6 weken ter visie gelegd. Eenieder wordt in deze 6 weken in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. De Commissie m.e.r. toetst in deze periode de kwaliteit van het MER en beoordeelt of de juiste (milieu-)informatie aanwezig is om het besluit te kunnen nemen. De ingekomen zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. kunnen aanleiding geven tot het bijstellen van het MER en/of het ontwerp bestemmingsplan.
5. Besluit en vervolg [eind 2020]. Het bestemmingsplan, en het bijbehorende MER worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Tegen dit besluit kan beroep worden aangetekend.

--