

Nota van Beantwoording

Ontvangen reacties en beantwoording van
reacties op de concept-startnotitie

Ouderkerkerlaan 150

Amstelveen, december 2021



Wijze van beantwoording van de participatieperiode (14 oktober 2021 tot en met 17 november 2021)

De nota van beantwoording wordt gehanteerd voor de beantwoording van inspraakreacties en zienswijzen op bestemmingsplannen alsmede voor de beantwoording van participatiereacties op startnotities.

De ingediende reacties worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de reacties die niet expliciet genoemd worden niet bij deze beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel beoordeeld.

De ontvangen reacties worden per indiener puntsgewijs behandeld. Links staat naast de nummering een beknopte opsomming van de punten uit de brief en in de kolom daarnaast vindt per punt de beantwoording plaats. In de rechterkolom wordt aangegeven of de reactie leidt tot aanpassing van de startnotitie met indien van toepassing een korte toelichting daarop.

Alle indieners ontvangen het totaaloverzicht inclusief eventuele bijlagen. Op deze wijze is de beantwoording van de reacties overzichtelijk en transparant.



	Samenvatting ingediende reacties per inzender	Beantwoording reacties per punt	Aanpassing startnotitie
1.	Reactie per mail, ontvangen op 15 oktober 2021		
a.	Als eerste wil ik de complimenten geven voor het realiseren van extra woningen. Die hebben we voor onze kinderen hard nodig. Echter, ik weet niet of het in de macht van B en W ligt, maar kunt u de naam van het project en het gebouw niet een normale Nederlandse naam geven? Ik zie een trend van steeds meer Engelse namen voor Amstelveense gebouwen en bouwprojecten. Dit wekt bij mij en mogelijk andere bewoners een negatief gevoel op. En wel de volgende: - In combinatie met de vele expats in mijn buurt krijg ik steeds meer het vreemde gevoel niet meer in mijn eigen gemeente te wonen. Ik ben daarin opgegroeid, maar krijg steeds meer het idee in een Angelsaksisch land te wonen. Ik kom namen tegen als the Mayor, the Mountain, Beech (geen spelfout van Beach), etc., etc.. - Deze naam straalt uit dat deze woningen voor expats bedoeld zijn en niet voor lokale bewoners. - Door ergens een Engelse naam op te plakken lijkt iets misschien veel spannender en flitsender. Maar mensen die van origine Engels spreken zien dat soms helemaal niet zo, of zien soms zelfs onnozele missers om iets aan te duiden. - Door overal Engels te gebruiken leggen we de expats in de watten. Daar is om economische redenen misschien niet zoveel mis mee, maar het bevordert niet de taalvaardigheid en integratie van expats die zich hier permanent vestigen. Dit zal indirect op Amstelveense scholen zijn effect hebben. Het zal ook hun acceptatie door van origine Nederlandse Amstelveners die minder Engels vaardig zijn, negatief beïnvloeden. Deze zaken zijn gebaseerd op de volgende feiten, waarnemingen en ervaringen: - Ik woon in Middenhoven en wij zien in onze buurt de huizen volstromen met bewoners uit het buitenland. Wij zijn omsloten door Indiase families. Als voorbeeld zien we dat na intrek van zo'n familie een paar maanden er extra familie overkomt uit India, een paar weken later een baan heeft in	De naam "Amstelwood" is de naam die de ontwikkelaar geeft aan het project en mogelijk ook het toekomstige gebouw. De gemeente heeft geen zeggenschap over de benaming van particulier eigendom, maar hanteert voor projecten zelf altijd de naam van het adres. In dit geval dus "Ouderkerkerlaan 150". Volgens opgaaf van de ontwikkelaar is de naam "Amstelwood" bedoeld om uitdrukking te geven aan de belangrijkste kenmerken van het plan: een houten gebouw in Amstelveen. Een (hybride) houten constructie voor een gebouw van deze omvang heeft internationale allure en verdient volgens de ontwikkelaar (Being Development) daarom een Engelstalige naam. De ontwikkelaar laat evenwel weten de voorgestelde Nederlandstalige naam "Amstelhout" in overweging te nemen.	Nee



	de ICT bij een bank of verzekeraar, de eerste familie een huis koopt om de hoek, en de nieuweling het huurhuis overneemt en een maand later zijn familie laat komen. (Heel exemplarisch) - Als ik door het park in Middenhoven naar het winkelcentrum loop dan hoor ik 2/3e van de mensen die ik tegenkom buitenlands spreken. Het merendeel Indiaas, Oost-Europees (Russisch(?)) en ook wel Amerikaans/Engels en Chinees. - Ik vraag me af of de statistieken kloppen voor wat betreft expats. Hun kinderen die hier geboren worden tellen volgens mij als Nederlander, maar dat zegt nog niets over integratie. - Die van Indiase origine willen zich hier graag definitief vestigen. Daarbij vragen ze Nederlanderschap aan waarvoor ze een taaltoets Nederlands moeten doen. Het merendeel haalt dat maar blijft met mij gewoon Engels spreken. Mijn buurvrouw die als huisvrouw thuis haar kind verzorgt haalt dat niet. Gelukkig is ze zo slim om een baantje op de veiling in Aalsmeer te nemen om daar meer ondergedompeld te worden in het Nederlands. Blijkbaar heeft ze die mogelijkheid in Amstelveen niet. - Ik heb helemaal niets tegen expats (behalve dan dat ze de huizen weggapen voor de in Amstelveen opgegroeide jongeren). Het merendeel is vriendelijk en met de meeste Indiase burens hebben we een hartelijk contact. (We gaan met een paar bij elkaar op het eten, en staan ze met raad en daad bij). Een aantal daarvan doet ontzettend zijn best om te integreren. We zien dat ze naar gangbare maatstaven uit de buurt, het minder nauw nemen met onderhoud van huis, tuin en omgang met afval. Maar we worden vrolijk van hun kinderen waarvan er een aantal al heel schattig Nederlands spreekt (als ware het onze kinderen op die leeftijd). - Ik heb geen probleem met het gebruik van Engels. Integendeel, voor mijn werk bij een mondiaal bedrijf doe ik niets anders, onder andere op buitenlandse zakenreizen en presentaties op conferenties. - Ik heb geen problemen met gebruik van Engels in een internationale context als bedrijf of evenement. Maar wel met een gewone leefsituatie. En ik stoor me eraan als ik bij Nederlandse bedrijven, waar geen enkele reden is om Engels		
--	--	--	--



		te spreken, te horen krijg "English please". - In ons bedrijf zie ik ook dezelfde mechanismes en redenen als hierboven, waarom expat collega's het Nederlands niet vlot oppikken omdat ze teveel in het Engels behandeld blijven worden. Kortom, naar mijn idee is die Engelse naam overbodig en wegen de negatieve effecten niet op tegen het effect wat men hiermee wil bereiken. Dus bij deze het verzoek om de naam te veranderen. In Amstelhout? (Ja zo simpel als het in het Nederlands overkomt, komt het ook in het Engels over. Maar daar vind ik op zich helemaal niets mis mee).		
2.		Reactie per mail, ontvangen op 4 november 2021		
	a.	This email is to express objection to the height of building as per the memorandum which takes away most part of the light and view from residents of Kierkegaardstraat (odd). We want the children to have a good, fresh and nourishing surrounding for growth. I would like Amstelveen Gemeente to support our wellbeing. I am with my association on this and fully support their objection to the height of building. Amstelveen is a beautiful place because of how close it is to the nature and keeping it that way is the key, I believe, to everyone's well being	Consideration has been given to various factors, such as the location in the near vicinity of public transportation, the high demand for housing, especially in the medium-priced segment, and integration into the surrounding environment. In this assessment, the building has been adapted to the design as described in the concept-startnotitie. In addition, studies show that the construction envelope, as presented in the concept-startnotitie, meets basic requirements with respect to its effect on sun lighting.	Nee
3.		Reactie per mail, ontvangen op 6 november 2021		
	a.	Tijdens de avond werd verteld dat de parkeergarage onder het pand minder parkeerplaatsen zou hebben dan er nieuwe bewoners komen. Nog los hiervan is, conform de nota parkeernormen van de Gemeente, de bouw tegenstrijdig met deze nota. (red.: overgenomen uit meegestuurd uittreksel:) - een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen of verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten; - elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op	Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk. Voor woningen op deze locatie gelden volgens de parkeernota de volgende normen: • koop, appartement, middelduur: een norm van 1,2 parkeerplaats per woning; • koop, appartement, duur: een norm van 1,4 parkeerplaats per woning; • huur, appartement, middelduur: een norm van 0,7 parkeerplaats per woning;	Nee



	eigen terrein, waarbij ook rekening wordt gehouden van het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen.	• huur, appartement, duur een norm van 1,2 parkeerplaats per woning. De ontwikkelingslocatie dient zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, waarbij bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet mogen worden meegerekend in de parkeerbalans. Voor het bezoek van de voorzieningen aan de voorzijde van het pand (buurtsuper, koffiebarretje, o.i.d.) worden aan de voorzijde enkele openbare parkeerplekken op maaiveld gerealiseerd. Eveneens zal er aan de voorzijde van het pand de mogelijkheid komen om te laden en te lossen. Bij het eventueel instellen van een toekomstig gereguleerd parkeerregime in de omliggende woonstraten, zullen de bewoners van het wooncomplex Ouderkerkerlaan 150 geen aanspraak mogen hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Met het toepassen van de bovengenoemde parkeernormen en maatregelen wordt ons inziens op goede wijze voldaan aan de Nota parkeernormen.	
b.	De ondergrondse vuilcontainers zijn absoluut onvoldoende om een aanwas van een paar honderd bewoners aan te kunnen (het is nu al een grote bende ... inmiddels al 15 Fixi's hierover gestuurd in de loop der tijd). De Gemeente dient daarom ruim op tijd te zorgen voor aanleg van voldoende ondergrondse containers om dit op te vangen. Voorbeeld waar het weer niet goed is gegaan is dat er na ruim een jaar !! nog steeds geen vuilnisbakken geplaatst zijn op de bushaltes van de halte Ouderkerkerlaan. Als je dan een Fixi naar de Gemeente stuurt krijg je als antwoord is een project en de bakken zijn in bestelling?? Die hadden dus een jaar geleden al besteld moeten zijn.	Bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouw is het afvalbeheer een belangrijk onderwerp. Voor gestapelde woningbouw, zoals hier het geval is, zal de benodigde afvalcapaciteit bij de verdere planuitwerking nauwkeurig worden berekend en door het plaatsen van voldoende ondergrondse afvalcontainers worden opgelost. Deze afvalcontainers worden op kosten van de ontwikkelaar geplaatst op eigen terrein of in de omliggende openbare ruimte. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling, en ook niet gebruikelijk, om het afvalvraagstuk af te wentelen op de bestaande woonomgeving.	Nee
c.	De toename van verkeer en de te verwachten parkeeroverlast is een van de redenen om dit project af te blazen en een kleinschaliger project, wat meer in de omgeving past, in te plannen.	Wij begrijpen uw zorgen over een toename van het verkeer. Daarom hebben wij zorgvuldig gestudeerd op verkeer en parkeren. U kunt de motivering hierover lezen in paragraaf 5.1 (Randvoorwaarden) van de concept-startnotitie. Wij zullen na oplevering monitoren of de verkeersafwikkeling goed verloopt.	Nee



4.		Reactie per mail, ontvangen op 9 november 2021		
	a.	<i>Werkzaamheden in de bodem</i> De bouw vindt plaats in de directe omgeving van bestaande bebouwing, waaronder woningen aan de Maarten Lutherweg en de Erasmuslaan. Trillingen aan de bodem door de bouwwerkzaamheden zijn onvermijdelijk. Onder meer zou het heien van palen en damplanken ongewenste trillingen voor de omgeving tot gevolg hebben. Er is een reële kans dat dit ernstige schade veroorzaakt. Met het doel de kans op schade te beperken verdient de toepassing van schroefpalen de voorkeur boven het heien van de palen. Damplanken ook intrillen in plaats van inheien. Vraag: is de gemeente bereid om te zorgen dat die werkwijze wordt toegepast?	Voordat de sloop- en bouwactiviteiten van start gaan, zal een erkend en onafhankelijk bureau, in opdracht van de betrokken aannemer, een bouwkundige vooropname uitvoeren om de situatie van belendingen vóór aanvang van de werkzaamheden nauwkeurig in kaart te brengen. Deze vooropname (o-meting) zal als referentiepunt dienen bij eventuele schade aan belendingen door de uitgevoerde werkzaamheden. Een vooropname is ook in het belang van de ontwikkelaar. Deze is immers is immers verantwoordelijk voor eventuele schade en kan daarvoor aansprakelijk worden gesteld. Om de kans op schade tot een minimum te beperken, zal voor aanvang van de werkzaamheden een bodemonderzoek worden uitgevoerd ten behoeve van een funderingsadvies. Dat advies houdt rekening met zowel de omgeving (trillingen en geluid), als met relevante aspecten van flora/fauna en water. De ontwikkelaar laat weten het advies te zullen volgen en de funderingstechniek te kiezen die het minste risico op schade met zich meebrengt. Alhoewel het gebruik van schroefpalen een gangbare techniek is, is de gemeente is niet in een positie om de ontwikkelaar een specifieke methode voor te schrijven.	Nee
	b.	Niettemin kan ook dan toch schade optreden aan bestaande bebouwing. Het plaatsen van hoogtebouten aan de woningen van de Maarten Lutherweg en de Erasmuslaan is dan ook noodzakelijk. Het verdient de voorkeur om de locaties van de hoogtebouten in overleg met de buurtbewoners te doen. Vanzelfsprekend dienen de hoogten voorafgaand aan de bouw te worden ingemeten door een onafhankelijk instantie. Na de bouw is het inmeten van de hoogtebouten vanzelfsprekend. Vraag: is de gemeente bereid op deze wijze de kans op ernstige schade te voorkomen?	Evenals het gebruik van schroefpalen als funderingstechniek, zoals aan de orde gesteld bij punt 4a van deze nota, is ook het eventueel gebruiken van hoogtebouten een keuze van de ontwikkelaar. Mocht daartoe worden gekozen, dan dienen ook de betrokken bewoners hier toestemming voor te geven. Dat geldt tevens voor het eventueel plaatsen van trillingsmeters. De gemeente is niet in de positie om het gebruik van hoogtebouten op te leggen.	Nee
	c.	<i>Grondwater</i> 1. Tijdelijk onttrekken van grondwater t.b.v. de bouw. Mogelijk is het onttrekken van grondwater nodig ten behoeve van de bouw van de parkeergarage. Afhankelijk van de omvang kan er sprake van zijn van vergunningplicht. Een	De ontwikkelaar dient op dit punt te voldoen aan geldende wet- en regelgeving. Een Wabo-vergunning is vereist. In principe zijn retourbemalingen preferent, alleen als het niet anders kan mag maalwater worden afgevoerd via het riool. Als eerste vereiste geldt een algemene waterkwaliteitstoets:	Nee



	bemalingsplan is dan noodzakelijk. Onder deze omstandigheid is het plaatsen van peilbuizen in de omgeving noodzakelijk. Vanzelfsprekend dient de grondwaterstand in de peilbuizen periodiek gedurende het pompen te worden waargenomen. Het grondwater onder de veenlaag bevat arseen. Het lozen van het opgepompte grondwater op het riool is derhalve om milieuredenen ongewenst. In het bemalingsplan zal hierdoor een retourbemaling moeten worden opgenomen. Vraag: kan de gemeente toezeggen dat aan deze vereisten wordt voldaan?	verwachte verontreinigingen, zout (chloride). Verder dient een bemalingsplan inzicht te geven in de effecten van de bemaling op de gebouwen die onder invloed kunnen staan van grondwaterstandverlagingen. Het onderzoek houdt rekening met de gebouwen, stelt signaleringswaarden en interventiewaarden bij te lage grondwaterstanden. Indien het modelonderzoek aangeeft dat minder dan 5 cm grondwaterstandsverlaging tijdelijk optreedt, zijn nadere maatregelen niet noodzakelijk.	
d.	<i>Grondwater</i> 2. Permanent onttrekken van grondwater t.b.v. warmte-koude opslag. In de startnotie d.d. oktober 2021 is aangegeven dat in het kader van energie en duurzaamheid bodemenergie zal worden toegepast. Dit vindt plaats door het realiseren van bronnen in de diepe ondergrond waaruit permanent grondwater wordt opgepompt en geretourneerd. Onduidelijk is welke gevolgen dit heeft voor de houten paalfunderingen van de laagbouw in de directe omgeving. Vraag: kan de gemeente duidelijkheid geven over de gevolgen voor paalfunderingen?	Aan de benodigde omgevingsvergunning worden specifieke voorwaarden verbonden, waaraan de ontwikkelaar zich dient te conformeren. De ontwikkelaar zal laten berekenen wat de verwachte grondwaterstandsverlagingen zijn in de omgeving als gevolg van aanleg van de bronnen, en hoe lang deze verlagingen duren. De WKO zelf zal naar verwachting geen of nauwelijks grondwaterstandsverlagingen veroorzaken. Grondwaterstandsverlagingen tijdens de aanleg, waardoor de koppen van de houten paalfunderingen tijdelijk boven de grondwaterstand komen te liggen, zijn in principe een risico. Als grondwaterstandsverlagingen een risico vormen, moet de ontwikkelaar/bemaler maatregelen treffen om deze te voorkomen. Retourbemalingen zijn dan nodig. Dit moet in het bemalingsplan worden opgenomen.	Nee
e.	<i>Openbaar vervoer</i> Om vanuit de KeizerKarelPark buurt te voet de sneltramhalte 25 en bushalte te bereiken maken voetgangers gebruik van het looppad langs de huidige tankstation annex de Spar. Tijdens de bouw is het mogelijk dat dit pad niet meer toegankelijk is voor voetgangers. Vraag: hoe blijven de halten bereikbaar voor voetgangers?	In het geval dat het genoemde voetpad langs het bestaande tankstation en Spar tijdens de bouwwerkzaamheden niet toegankelijk is, zullen voetgangers op een veilige wijze naar de achterliggende haltes worden omgeleid. De ontwikkelaar zal hiervoor een plan bij de gemeente indienen. Dit betreft een zogenaamd BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) en zal door de gemeente moeten worden goedgekeurd. Voor de volledigheid merken wij op de hellingbaan naast de voormalige autogarage/showroom ook door voetgangers als doorsteek naar de haltes wordt gebruikt. Dit pad is echter gelegen op privéterrein en maakt derhalve geen onderdeel uit van het openbaar gebied.	Nee



5.		Reactie per mail, ontvangen op 9 november 2021		
	a.	Naar aanleiding van de informatie avond van 4 november jl. en de gesprekken daar gevoerd namens onze opdrachtgever JustBe! Center doen wij u graag dit schrijven toekomen. JustBe! is zeer geïnteresseerd in het vervullen van de maatschappelijke verbindende plint in deze ontwikkeling, waardoor deze van toegevoegde waarde kan zijn voor zowel de buurt als de toekomstige bewoners van dit complex en omgeving. Denk bijvoorbeeld aan de Mayor ontwikkeling met ca. 350 woningen die binnenkort worden toegevoegd in deze buurt. Wij denken hiermee goed in lijn te zijn met de randvoorwaarden gesteld aan deze ontwikkeling, zoals te lezen in de Startnotitie, pagina 19. Momenteel wordt gedacht aan een invulling met een kleine buurtsupermarkt, waar wij geloven van grotere toegevoegde waarde te kunnen zijn voor de bewoners en omgeving gezien: A) de aanwezigheid van andere supermarkten in een straal van 500 meter (uiteraard is een gedeelde invulling met een city concept supermarkt en onze ideeën ook bespreekbaar voor ons); B) de toenemende vraag in kinderopvang behoeften. JustBe! kan een toegevoegde waarde zijn voor de gehele buurt als een verbindende factor voor zowel de kinderen als ouders en buurtbewoners in deze omgeving. Graag vragen wij om toevoeging van een maatschappelijke functie (met voorkeur specifiek, kinderopvang) in de bestemming van deze plint bij de eindnotitie van deze ontwikkeling en staan zeer open voor gesprekken om dit nader toe te lichten.	De planlocatie is gelegen binnen de contouren van de gemeentelijke hoogbouwvisie. Op grond van deze visie dient het bouwplan te voorzien in een zogenaamde 'levendige plint'. Het staat de ontwikkelaar vrij hier zelf invulling aan te geven. Naar verluidt wordt in eerste instantie ingezet op de vestiging van een buurtsupermarktje van een vergelijkbare omvang als de thans aanwezige "Spar express". In de voorafgaande buurtconsultaties is de wens om deze functie te behouden door enkele omwonenden naar voren gebracht. Als mogelijk alternatieve functies zegt de ontwikkelaar te denken aan o.m. een koffiebarretje of yoga studio. De - al dan niet gedeeltelijke - invulling van de plint met een kinderdagverblijf is een interessante gedachte die de ontwikkelaar als mogelijk alternatief in overweging zegt te willen nemen. De maatschappelijke behoefte van kinderopvang is zeker aanwezig, maar de haalbaarheid van de bijbehorende buitenruimte vraagt op deze locatie om nader onderzoek. Mocht de exploitant uiteindelijk kiezen voor een invulling met een kinderdagopvang, dan zal deze maatschappelijke functie uiteraard ook mogelijk gemaakt (moeten) worden in het toekomstige bestemmingsplan.	Nee
6.		Reactie VVE Amstelland, VVE Kierkegaardstraat en andere buurtbewoners per mail ontvangen op 9 november 2021. (bijlage bij mail correspondeert met reactie 4 van deze nota)		
	a.	Wij stellen het op prijs dat de gemeente, naar aanleiding van signalen uit de omgeving over weerstand tegen de wohntoren, ervoor heeft gekozen om buurtconsultaties te houden. Het is jammer, dat bij het collegeadvies van 6 april jl. niet de	Het is juist dat een eerder, abusievelijk naar ons toegezonden, versie van de brief bij de collegestukken terecht is gekomen. Dat vinden wij betreurenswaardig, maar dit is destijds op zorgvuldige wijze hersteld, zodat het college alsnog kennis	Nee



	in dat advies genoemde brief van 21 januari 2021 met het resultaat van die buurtconsultatie is bijgevoegd, maar een eerder, achterhaald concept voor die brief. Het foute concept is in de "informatieve stukken College" achteraf vervangen door de juiste versie van de brief. Dat doet er niet aan af, dat het College bij de besluitvorming over de startnotitie geen kennis heeft kunnen nemen van de juiste versie van de brief met de bezwaren van de buurt.	heeft kunnen nemen van de definitieve versie van de brief. Afgezien van de brief van 21 januari 2021 is het college ook op andere wijze geïnformeerd over de resultaten van de buurtconsultaties. Aan het betreffende collegeadvies van 6 april jl. was ook het verslag toegevoegd van beide buurtconsultaties. Hierin is uitvoerig verslag gedaan van de zorgen en bezwaren die in de buurtconsultaties naar voren zijn gebracht. Verder hechten wij er waarde aan te vermelden dat het collegebesluit van 6 april 2021 enkel betrekking had op de procedurestap om over te gaan het opstellen van een startnotitie en het verdere onderzoek naar de haalbaarheid van het plan. De daadwerkelijke besluitvorming over de (ontwerp)startnotitie heeft pas een later, op 4 oktober 2021, plaatsgevonden. Op dat moment was het college reeds geruime tijd bekend met de definitieve versie van de brief.	
b.	De startnotitie komt op één punt tegemoet aan de bezwaren van de buurt. De verkeersontsluiting wordt aan de voorzijde van de woontoren gerealiseerd. Dat beperkt de extra verkeersbewegingen in de achterliggende woonwijk. Dat is positief. Maar de notitie heeft geen verandering gebracht in ons standpunt dat het plan om op dit kleine stukje grond een zo kolossale woontoren te plaatsen nog steeds een veel te grote druk legt op onze woonwijk. Bovendien heeft de notitie onze vrees verergerd dat als gevolg van de bouwwerkzaamheden ernstige schade zal ontstaan aan de woningen in deze meer dan 60 jaar oude wijk.	Wij onderkennen dat het voorgenomen bouwplan een niet gering aantal woningen bevat, maar delen niet de opvatting dat het plan een grote druk legt op de omliggende woonwijk. De ruimtelijke afweging van het plangebied als potentiële hoogbouwlocatie is gemaakt in de Hoogbouwvisie, zoals vastgesteld door de raad in oktober 2019. Met de specifieke ruimtelijke randvoorwaarden als gegeven in paragraaf 5.1 van de concept-startnotitie is ons inziens sprake van een goede en verantwoorde stedenbouwkundige inpassing. Voor wat betreft het punt van eventuele schade als gevolg van de toekomstige bouwwerkzaamheden, verwijzen wij naar het antwoord bij punt 4a van deze nota.	Nee
c.	In onze eerdere bezwaren hebben wij erop gewezen, dat de infrastructuur in deze wijk niet is toegerust op een dergelijke woontoren. De toegangswegen naar/vanaf de Beneluxbaan zijn nu al verstopt in de spitsuren, met lange rijen auto's op de Ouderkerkerlaan en de Burgemeester Rijnderslaan. Volgens de startnotitie zou zijn gebleken, dat het aantal verwachte verkeersbewegingen in de nieuwe situatie niet of nauwelijks afwijkt van de bestaande verkeersgeneratie die samenhangt met onder andere het bestaande tankstation. Op onze vraag om inzage in de rapportage waaruit dat zou zijn gebleken werd te kennen gegeven, dat er geen	Het huidige tankstation, tezamen met de "Spar express" en de voormalige autogarage, genereert bij benadering circa 700 motorvoertuigen (mvt) per etmaal aan verkeersbewegingen. Het buurtsupermarktje zal straks ongeveer 100 mvt/etmaal genereren, de woningen ongeveer 600 mvt/etmaal, waarvan 50 mvt/etmaal door bezorgdiensten. Deze aantallen zijn gebaseerd op landelijke ervaringscijfers voor de verschillende functies. Het totaal aantal verkeersbewegingen van 700 mvt per etmaal wijzigt dus niet of nauwelijks ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. De totale verkeersgeneratie van The Mayor is eveneens niet	Nee



	rapportage was en dat er ook geen feitelijk onderzoek had plaatsgevonden. Men was uitgegaan van "gemiddelden" voor tankstations. Dat lijkt ons geen basis voor een dergelijke conclusie. De kans dat de bestaande verkeersgeneratie specifiek op het tankstation is gericht lijkt ons bovendien minimaal. Er wordt getankt door verkeer dat er toch al is. In de startnotitie wordt niet ingegaan op het bezwaar dat we in deze wijk ook al te maken krijgen met het appartementen-complex "De Mayor", waarmee 300 extra huishoudens aan de buurt worden toegevoegd, en de files, de extra luchtverontreiniging en de veel hogere druk op de capaciteit van wegen, publieke diensten, zorg, onderwijs, enz. die daarvan het gevolg zullen zijn. Voor ons blijft duidelijk, dat de infrastructuur niet is toegerust op een dergelijke woontoren.	groter dan de verkeersgeneratie van het voormalige KPMG-kantoor. In de bestaande situatie kent de Ouderkerkerlaan ter hoogte van de planlocatie circa 4.300 mvt/etmaal en ten oosten van de samenvoeging met de Burg. Rijnderslaan omstreeks 8.800 mvt/etmaal. Beide wegvakken hebben met een verkeers-capaciteit van respectievelijk 10.000 en 15.000 mvt/etmaal dus ruim voldoende capaciteit om het bestaande verkeer te kunnen afwikkelen. Nu de woningen (plus eventuele buurtsuper) volledig aan de noordzijde van het plan worden ontsloten, blijft de totale hoeveelheid verkeer op de Ouderkerkerlaan zo goed als gelijk. Er worden dan ook geen problemen ten aanzien van de toekomstige verkeersafwikkeling verwacht. Vanzelfsprekend zal de gemeente de situatie in de praktijk goed monitoren en bij onwenselijke verkeerssituaties kijken naar oplossingen.	
d.	Volgens de startnotitie zou naar het oordeel van de stedenbouwkundigen binnen het toetsingskader van de Hoogbouwvisie sprake zijn van een goede inpassing van de woontoren in de omgeving. In de samenvatting op p. 5 van de startnotitie is niet vermeld, dat daarvoor volgens die stedenbouwkundigen dan o.m. wel aan een aantal voorwaarden moet zijn voldaan: de bebouwing moet een positieve bijdrage leveren aan de directe omgeving, de positionering moet bijdragen aan de leefbaarheid en het volume moet een passende overgang bieden naar de naastgelegen bebouwing. Naar onze mening is duidelijk, dat aan die voorwaarden bij lange na niet is voldaan. Van enige bijdrage aan de leefbaarheid is geen sprake. Een "passende overgang" tussen een toren van 58 meter hoog met 17 verdiepingen en direct daaraan grenzende laagbouw lijkt ook niet denkbaar. De in de startnotitie gegeven omschrijving van de woontoren als "rank en slank" lijkt ons overigens ook niet adequaat voor een kolos met een diagonaal van 45 meter. De gemeente heeft steeds uitgedragen, dat moet worden voorkomen dat toevoeging van nieuwe woonprogramma's in hoge dichtheden een onevenredige extra belasting vormt	<i>Bijdrage aan de leefbaarheid</i> De locatie van Ouderkerkerlaan 150 heeft thans een bedrijvenbestemming en is ingericht voor een tankstation met een (voormalig) autogaragebedrijf en showroom. De locatie ligt op de noordoostelijke entree van de wijk en vormt de schakel van de wijk naar de tramhalten op de Beneluxbaan. De huidige functie van het tankstation draagt niet bij aan een gezonde leefomgeving. Door deze functie, in combinatie met de voormalige autogarage en showroom, is het maaiveld bovendien sterk versteend. Door een wijziging van deze functie naar woningbouw met de spelregels van de hoogbouwvisie wordt er juist zorg gedragen: • dat parkeren in gebouwde vorm onderdeel wordt van het gebouw waardoor er meer ruimte op maaiveld ontstaat voor een groene inrichting. • dat in de plint van de bebouwing ruimte ontstaat voor een functie (actieve plint) die meer interactie aan gaat met het maaiveld en als meer waarde kan dienen voor de wijk (zoals een kleine supermarkt) • de footprint van de toren is maximaal 45 meter, waardoor een ranke toren ontstaat. <i>Belasting op de woonwijk</i>	Nee



	voor de bestaande wijken. Bebouwing dient zich op grond van de Hoogbouwvisie bovendien in schaal en maat te verhouden met de omgeving waar die bebouwing zou worden geplaatst. De bouwhoogte van de hoogbouwaccenten moet reageren op de directe omgeving waarmee een passende inpassing in de bestaande structuur wordt gewaarborgd. Ook op die in de Hoogbouwvisie gestelde vereisten gaat de startnotitie niet in. Daarnaast heeft de gemeente aangegeven, dat de belangen van de omwonenden zwaar meewegen. Dat hebben wij uit de startnotitie en de daarop gegeven toelichting niet kunnen afleiden. Wij blijven dan ook van mening, dat de woontoren zo dicht op laagbouw en kleinschalige appartementencomplexen niet passend is in de buurt en in de wijkopzet: een groene, rustige en kleinschalige leefomgeving. Er zijn genoeg locaties in Amstelveen waar een dergelijke toren minder schade oplevert.	De verandering van de bestaande bedrijfsfunctie naar woningbouw leidt niet tot een toename van verkeersbewegingen. De oriëntatie en entree van het plan richt zich op de Ouderkerkerlaan. Aan deze zijde zal de druk niet toenemen, alleen de momenten van beweging zullen veranderen. Doordat aan de zuidzijde van het plan geen hoofdentree en ook geen ontsluiting van de parkeergarage gerealiseerd wordt, zal de woonwijkzijde naar verwachting rustiger worden dan voorheen het geval was. <i>Stedenbouwkundige inpassing</i> De locatie aan de Ouderkerkerlaan 150 ligt gezien vanaf de Beneluxbaan aan de noord-oostelijke entree van de wijk Keizer Karelpark. Hiermee accentueert het voorgenomen bouwvolume de entree van de wijk zoals dit thans op meerdere plekken in de buurt en stad gebeurt. Vanwege deze noordoostelijke positie heeft de toren een minimale impact op de wijk qua bezonning. Aan de zuidzijde van de toren zal de parkeergarage niet hoger zijn dan twee bouwlagen (met een groen dak). Hiermee is de afstand van de bebouwing aan de Kierkegaardstraat tot de nieuwbouw minimaal 25 meter. Deze naastgelegen bebouwing is niet naar de nieuwbouw georiënteerd en zal daardoor weinig effect ondervinden. Het plan bevindt zich op minimaal 55 meter afstand van de grondgebonden woningen. Voor deze woningen geldt dat vooral een verandering van uitzicht zal plaats vinden. Van de appartementen die ten westen van het plan liggen, zullen met name de hoger gelegen woningen de nieuwbouw ervaren. Vanuit de andere appartementen wordt het uitzicht voornamelijk bepaald door de bomen. Hiermee is de nieuwe ontwikkeling als een entree naar de wijk en de relatie die de toren aangaat met de Beneluxbaan als ook het zicht vanaf de A9, passend in de omgeving.	
e.	In de afgelopen jaren is in de nabijheid van onze buurt al veel hoge nieuwbouw gerealiseerd, waardoor het uitzicht sterk is afgenomen. Het is duidelijk, dat de nu in onze buurt geplande woontoren, die nog heel veel hoger is, opnieuw een stuk uitzicht zou wegnemen vanuit de appartementen-	De gemeente beschouwt het plan als een kansrijk initiatief om uitvoering te geven aan de bredere woningbouwopgave en de beleidsdoelstelling om met name te bouwen voor de middeninkomens. De daarvoor benodigde bouwhoogte, mede vanuit het oogpunt van een rendabele exploitatie, wordt door	Nee



	complexen in de Kierkegaardstraat en de laagbouw Ouderkerkerlaan en Maarten Lutherweg. Volgens de brief van 13 oktober jl. kan de gemeente "de zorgen" van de bewoners daarover niet wegnemen. De gemeente kan aan die bezwaren wel tegemoetkomen, door niet voor de wettelijk maximaal toegestane hoogte te kiezen maar voor een, qua hoogte, minder extreem gebouw. In het College-advies van 6 april jl. wordt opgemerkt, dat een vermindering van enkele bouwlagen in de beleving van omwonenden geen merkbaar verschil zal maken. Dat is natuurlijk niet juist. Elke vermindering van bouwlagen kan bijdragen aan vermindering van de overlast. Het zou o.m. de beperking van de bezonning en de lichtinval verminderen. Naar de beperking van de lichtinval is overigens volgens de toelichting bij de informatiebijeenkomst ook geen onderzoek gedaan.	ons in ruimtelijk en stedenbouwkundig opzicht als passend en aanvaardbaar geacht. De gemeente stelt zich bij het formuleren van de stedenbouwkundige randvoorwaarden in de startnotitie niet als doel om actief de maximale bouwhoogte op te zoeken, zoals die ter plaatse geldt volgens het Luchthaven-indelingsbesluit. Wij realiseren ons dat wij in de algehele belangenafweging de zorgen van omwonenden over het uitzicht op een hoog gebouw niet kunnen wegnemen. Voor wat betreft de schaduwwerking van het voorgenomen bouwvolume wijst de bezonningsstudie uit dat de effecten op de omliggende woonomgeving beperkt en aanvaardbaar zijn. Daarbij zij opgemerkt dat de schaduwwerking van de onderste bouwlagen, in de zin van verminderde zonne-uren, groter is dan van de bovenste bouwlagen.	
f.	Wij hebben er in onze bezwaren op gewezen dat de lucht- en geluidskwaliteit steeds meer wordt beïnvloed door het toenemende verkeer in de omgeving en dat de komende verbreding van verschillende wegen en viaducten een verdere verslechtering dreigt mee te brengen. In de startnotitie wordt daarover opgemerkt, dat elke nieuwe ontwikkeling moet voldoen aan de wettelijke normen voor lucht- en geluidskwaliteit. Nog uit te voeren onderzoeken zouden uitsluitsel moeten geven over eventuele knelpunten in de milieutechnische uitvoerbaarheid van het initiatief. Het spreekt uiteraard vanzelf dat de gemeente niet van plan is om de wettelijke normen te overtreden. Maar naar onze mening moet de gemeente ook de grenzen daarvan niet opzoeken. De gemeente zou geen 130 huishoudens moeten willen toevoegen aan een plek waar de lucht- en geluidskwaliteit, o.m. vanwege de Beneluxbaan en de A9, nu al niet goed is.	De effecten van woningbouw op de bestaande lucht- en geluidskwaliteit houden uitsluitend verband met de eventuele verkeerstoename als gevolg van de nieuwe woningbouw. De berekeningen zoals toegelicht bij punt 6c van deze nota geven ons geen aanleiding te veronderstellen dat in dit geval sprake zal zijn van een noemenswaardige verkeerstoename en nog minder dat daarmee de grenzen van wettelijke milieunormen worden opgezocht.	Nee
g.	In de startnotitie wordt ingegaan op onze bezwaren tegen de (vóór de corona-crisis) al sterk toegenomen parkeeroverlast. Door het parkeren op eigen terrein als voorwaarde te stellen zou worden tegengestaan dat extra parkeeroverlast ontstaat. Bij de toelichting werd gemeld, dat bewoners en bezoekers natuurlijk wel de vrijheid hebben om in de buurt te parkeren als ze dat gemakkelijker vinden. Nog verder toenemende	De normen van de gemeentelijke Nota parkeernormen, zoals onverkort van toepassing op deze ontwikkeling en toegelicht bij punt 3a van deze nota, waarborgen de benodigde parkeer-capaciteit voor zowel bewoners als bezoekers. Deze normen zijn gebaseerd op ervaringscijfers en gemiddelden, waarbij er rekening mee wordt gehouden dat sommige bewoners geen en andere bewoners meer dan één auto bezitten.	Nee



	parkeeroverlast zal dus nog steeds mogelijk zijn. Het is ons niet bekend, of de in de startnotitie bedoelde gemeentelijke parkeernormen erop gericht zijn om alle bewoners en bezoekers inpandig te kunnen laten parkeren. Geldt voor alle wooneenheden dat de kosten van één inpandige parkeerplaats zijn inbegrepen in de huur-/kooprijzen? Als een huishouden meer dan één auto heeft is er ook al een overloop naar de wijk.	In de gemeentelijke 'doelgroepenverordening' is bepaald dat de eventuele kosten van één parkeerplaats inbegrepen dienen te zijn in de maximale huurprijs of koopsom van de woningen in het middeldure prijssegment. Het doel daarvan is om deze woningen voor de betreffende doelgroepen betaalbaar te houden.	
h.	De startnotitie gaat niet in op de mogelijkheid dat de bouwwerkzaamheden zouden leiden tot ernstige schade aan de woningen. Er wordt wel opgemerkt, dat bij de bouw in Amstelveen altijd rekening moet worden gehouden met mogelijke bodemdaling (p. 23), maar welke schade daarvan het gevolg kan zijn wordt niet aangegeven. In de startnotie wordt vermeld, dat in het kader van de duurzaamheid bodemenergie wordt toegepast door het realiseren van bronnen in de diepe ondergrond waaruit permanent grondwater wordt opgepompt en geretourneerd. Daarvan is onduidelijk welke schade kan ontstaan aan de houten paalfunderingen van de laagbouw in de directe omgeving. Trillingen in de bodem die bij de bouw onvermijdelijk zijn kunnen ook ernstige schade aan bestaande woningen veroorzaken.	<i>Permanente onttrekking van grondwater/bodemdaling</i> Aan de benodigde omgevingsvergunning worden specifieke voorwaarden verbonden, waaraan de ontwikkelaar zich dient te conformeren. De ontwikkelaar zal laten berekenen wat de verwachte grondwaterstandsverlagingen zijn in de omgeving als gevolg van aanleg van de bronnen, en hoe lang deze verlagingen duren. De duurzame toepassing van bodemenergie (WKO) zal naar verwachting geen of nauwelijks grondwaterstandsverlagingen veroorzaken. Grondwaterstandsverlagingen tijdens de aanleg, waardoor de koppen van de houten paalfunderingen tijdelijk boven de grondwaterstand komen te liggen, zijn in principe een risico. Als grondwaterstandsverlagingen een risico vormen, moet de ontwikkelaar/bemaler maatregelen treffen om deze te voorkomen. Retourbemalingen zijn dan nodig. Dit moet in het bemalingsplan worden opgenomen. <i>Trillingen tijdens bouwwerkzaamheden</i> Om de kans op schade door trillingen tot een minimum te beperken, zal de ontwikkelaar/aannemer voor aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemonderzoek laten uitvoeren. Dit is nodig ten behoeve van het funderingsadvies. Dit advies houdt rekening met zowel de omgeving (trillingen en geluid), als met relevante aspecten van flora/fauna en water. De ontwikkelaar laat weten het funderingsadvies te zullen volgen en de daaruit voortkomende mitigerende maatregelen te nemen om het risico op schade te minimaliseren.	Nee
i.	Onder de straten van onze meer dan 60 jaar oude wijk	Wij onderkennen het algemene risico op schade aan	Nee



		bevinden zich oude leidingen. Zwaar verkeer heeft in het nabije verleden o.m. de waterleidingen in de Erasmuslaan vernield waardoor aanzienlijke schade is ontstaan. Wij vrezen dat bouwverkeer door deze straten opnieuw ernstige schade zal veroorzaken. Voor een meer gedetailleerde voorlopige analyse van mogelijke schade verwijzen wij naar bijgevoegde brief van 22 oktober jl.	waterleidingen vanwege het bouwverkeer. Dit het risico is beduidend groter bij waterleidingen van oude waterleidingen (zoals gietijzer) dan bij waterleidingen die inmiddels zijn vervangen door leidingen met moderne materialen. De genoemde brief van 22 oktober jl. hebben wij op 9 november 2021 tevens ontvangen als een aparte inspraakreactie. Voor de beantwoording van deze reactie verwijzen wij naar punt 4 van deze nota.	
	j.	Verscheidende bewoners vrezen overigens ook voor waardevermindering van hun woningen door de plaatsing van een gigantische, niet passende, de buurt overheersende woonkolos midden in wat nu een groene, rustige en kleinschalige leefomgeving is.	Om de voorgenomen ontwikkeling planologisch mogelijk te maken is voor de locatie aan de Ouderkerkerlaan 150 een nieuw bestemmingsplan nodig. Indien wordt aangetoond dat er vanwege inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade wordt geleden door de vaststelling van het bestemmingsplan, kan een beroep worden gedaan op afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit is mogelijk op het moment dat het vastgestelde bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.	Nee
	k.	Conclusie. De startnotitie komt onvoldoende tegemoet aan de fundamentele bezwaren van de omwonenden tegen hoogbouw van een dergelijke omvang in hun buurt. Wij verzoeken de gemeente de woontoren te plaatsen op een locatie waar deze minder schade veroorzaakt. Voor onze woonwijk kan voor een van de eerder aangedragen passende alternatieven worden gekozen.	Wij onderkennen dat de (concept) startnotitie niet aan alle bezwaren van omwonenden tegemoet komt. Wel hechten wij er waarde aan te vermelden dat wel tegemoet wordt gekomen aan het bezwaar tegen een toekomstige verkeersontsluiting aan de zuidzijde van het plan (Kierkegaardstraat). Naar aanleiding van de voorafgaande buurtconsultaties is ervoor gekozen de verkeersontsluiting aan de noordzijde van het plan (Ouderkerkerlaan) te realiseren. Hierdoor wordt de achterliggende woonwijk ontzien van extra verkeer als gevolg van veranderende verkeersstromen. In de afweging over de inrichting van de verkeersontsluiting hebben wij ook de zorgen van bewoners meegewogen ten aanzien van de lucht- en geluidskwaliteit. Voor zover een verslechtering van de lucht- en geluidskwaliteit het gevolg kan zijn van extra verkeer door de betreffende woonwijk(en), wordt dat met de noordelijke verkeersontsluiting voorkomen.	Nee
7.		Reactie per mail, ontvangen op 10 november 2021		
	a.	Er is door VvE Amstelland, VvE Kierkegaard en overige buurtbewoners al gereageerd op de conceptstartnotitie. Wij zijn het volledig met die reactie en met de eerdere bezwaren eens.	Voor de route van het bouwverkeer zal de ontwikkelaar een plan moeten aanleveren ter goedkeuring door de gemeente. Dit betreft een zogenaamd BLVC-plan (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Op basis hiervan	Nee



		Wij willen er ook nog speciaal op wijzen, dat er geen bouwverkeer langs de Erasmuslaan, de Maarten Lutherweg en de Kierkegaardstraat moet worden geleid. Dat geeft een te groot risico voor bouwschade aan onze woningen.	zal de route voor het bouwverkeer worden afgesproken, waarbij naast aspecten als veiligheid en bereikbaarheid ook rekening wordt gehouden met mogelijke schade aan wegen en opstallen.	
8.		Reactie per mail, ontvangen op 10 november 2021		
	a.	De informatieavond was goed georganiseerd, echter de tijd was te kort, 30 minuten, om mijn bezwaren en ideeën rustig te bespreken. Door de tijdsdruk heb ik het e.e.a. kunnen ventileren, bij deze wil ik een korte aanvullende motivatie zenden. In onze eerdere bezwaren hebben wij naar voren gebracht waarom de woontoren niet aanvaardbaar is voor de buurt, de plek waar de woontoren staat gepland is ook niet geschikt voor de bewoners van de toren.	Wij danken u voor uw positieve reactie op de informatieavond.	Nee
	b.	<i>De plek waar de woontoren staat gepland is:</i> - te krap - te dicht op een kruispunt - te veel wind op die plek: zeker als het een met groen aangekleed gebouw moet worden - te veel lawaai van de A9 en Beneluxbaan: met name als het nat weer is, hoor je non stop gesuis van de A9. 's Nachts is dit niet wenselijk. Op dit moment ontbreken de geluidsschermen, ter hoogte van de Ouderkerkerlaan 150 bij de A9 en is het geluid in de nacht bijna ondragelijk. In de toekomst komen na de verbreding van de A9, de schermen terug, maar dan rijden er ook meer auto's door de verbreding van de weg. De vrachtwagens nemen de afrit van de Beneluxbaan naar de Laan van Langerhuizen om zo naar de A9 te gaan en de vrachtwagens stoppen met veel lawaai voor de stoplichten en trekken met evenveel lawaai weer op. Veelal gaat het in de vroege ochtend om "bloementransporten". De 3 appartementsgebouwen aan de Maimonideslaan hebben allemaal afgesloten balkons aan de Laan van Langerhuizen, ook de balkons grenzend aan de Beneluxbaan zijn afgesloten met doorzichtige platen. De afscherming van de balkons zal niet voor niets zijn gedaan.	De gemeente stelt een groot belang in een goede stedenbouwkundige inpassing van het plan, ook ten aanzien van het naastgelegen kruispunt en de omvang van de planlocatie. Met het oog op de verdere planuitwerking stelt de gemeente ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen het bouwplan verder gestalte mag krijgen. Deze randvoorwaarden zijn opgenomen in paragraaf 5.1 van de (concept) startnotitie, en bieden ons inziens het kader voor een goede en verantwoorde stedenbouwkundige inpassing. Wij zien geen aanleiding om te veronderstellen dat het windklimaat specifiek ter plaatse van de Ouderkerkerlaan 150 een bijzondere factor is voor het te realiseren plan. Voor wat betreft de gevelbelasting vanwege het wegverkeerslawaai zal het bouwplan moeten voldoen aan de daarvoor geldende normen van de Wet geluidhinder.	Nee
	c.	<i>stank van de A9:</i>	Het voorgenomen bouwplan is niet van invloed op de	Nee



		is het een tijdje droog weer geweest en gaat het regenen dan lost het ingereden rubber van de banden op de A9 op. Dit is een hele vieze geur, lijkt mij bovendien ook niet gezond.	bestaande luchtkwaliteit langs de A9. Evenmin is de bestaande luchtkwaliteit van dien aard dat deze geen woningbouw toelaat op de locatie aan de Ouderkerkerweg 150.	
	d.	<i>De oplossing:</i> Ruil de plek, zodat de woontoren tot zijn recht komt, om met het nu nog braakliggende terrein aan de Lindenlaan, dat een maatschappelijke functie heeft, een medisch centrum en hospice. De plek Lindenlaan/W.Boothlaan is ruimer, de galerijflats die het terrein omringen, hebben hun galerij aan de kant van dit stuk grond, dus kijken de bewoners niet uit op een nieuw te bouwen woontoren. Wat betreft de maatschappelijke functie. In de buurt van de Lindenlaan/W.Boothlaan is op het Lindepark een gezondheidscentrum gevestigd met o.a. huisarts, fysiotherapie, logopedie, bloedafname locatie, tandarts. Bovendien is er in de Lindenlaan al een groot gebied met een maatschappelijke functie: de scholen. In de buurt van de Ouderkerkerlaan 150 is dit alles niet aanwezig, zelfs geen huisarts in de buurt. Een medisch centrum zou dus een goede aanvulling zijn, ook gezien de uitbreiding van de wijk met het appartementengebouw de Mayor. Hartelijke groet van een bewoner, die al sinds 1980 in deze wijk woont en is opgegroeid in Amstelveen.	De gemeente beschouwt het plan voor de Ouderkerkerlaan 150 als een kansrijk initiatief om uitvoering te geven aan de bredere woningbouwopgave. De gemeente ontwikkelt zelf geen woningen en is daarvoor in belangrijke mate afhankelijk van particulier initiatief. Mocht er voor de Ouderkerkerlaan 150 een initiatief naar voren wordt gebracht voor de ontwikkeling van een medisch centrum of een maatschappelijke functie, dan zal dat initiatief op z'n merites worden beoordeeld en getoetst worden aan het relevante beleid van de gemeente. Op dit moment liggen dergelijke initiatieven niet op tafel en is een soortgelijke ontwikkeling voor de Ouderkerkerlaan 150 dus niet aan de orde. De (concept) startnotitie Ouderkerkerlaan 150 doet verder geen uitspraken over de ontwikkeling van andere locaties binnen de gemeente.	Nee
9.		Reactie per mail, ontvangen op 10 november		
	a.	Heb de conceptstartnotitie "oktober 2021" voor het plan van de hoogbouw aan de Ouderkerkerlaan 150, Amstelveen bekeken en de inloopavond op 4 november bezocht. In onze gezamenlijke brief van 21 januari 2021 hebben de VvE's van de Kierkegaardstraat en overige buurtbewoners fundamentele bezwaren kenbaar gemaakt tegen deze kolossale hoogbouw op het kleine stukje grond, waarbij 130 extra wooneenheden worden toegevoegd aan onze woonbuurt, bestaande uit drie lage appartementengebouwen en eengezinswoningen. De extra woningen van dit complex verhogen de druk op deze buurt en doen een aanslag op de	In paragraaf 2.1 van de (concept) startnotitie zijn de belangrijkste bezwaren en zorgen die in de buurtconsultaties naar voren zijn gebracht, zo goed als mogelijk weergegeven. Het doel daarvan is op hoofdlijnen inzichtelijk te maken op welke wijze het concept van de startnotitie met de zorgen en bezwaren is omgegaan. Ten aanzien van het woon- en leefklimaat is in paragraaf 2.1 het volgende opgenomen: "de verwachting is dat het toevoegen van ca. 130 appartementen met de bijbehorende verkeersbewegingen zal leiden tot meer luchtvervuiling, geluidsoverlast, windhinder en andere zaken die het woongenot	Ja



	leefbaarheid, waarbij wij ook wijzen op de in aanbouw zijnde ACHT appartementsgebouwen van de Mayor, de opstappers van tram 25 van en naar Amsterdam (en in de toekomst Uithoorn), alsmede van de kantoorgebouwen van Zwitserleven en Atos. Op 19 februari hebben de VvE's van de Kierkegaardstraat en overige buurtbewoners in de buurtconsultatie hun bezwaren nogmaals toegelicht. In de conceptstartnotitie zijn wel een aantal van de door ons genoemde bezwaren genoemd, maar die zijn voorzien van het commentaar van de gemeente. De conclusie van onze bezwaren, zoals hiervoor beschreven, komt echter niet voor in de startnotitie. Het doel van een buurtconsultatie is toch dat de mening van de betrokken bewoners wordt doorgegeven aan het bestuur van Amstelveen. Gelieve deze conclusie van onze bezwaren dan ook in de conceptstartnotitie op te nemen, zodat de leden van de gemeenteraad daar kennis van kunnen nemen. Verder onderschrijf ik de gemeenschappelijke reactie op de conceptstartnotitie, die mede namens mij wordt verzonden door de VvE's en overige buurtbewoners.	zullen aantasten". Ons inziens komt hiermee het bezwaar van omwonenden dat "de extra wooneenheden een aanslag zullen doen op de leefbaarheid en de druk op de buurt verhogen", in voldoende mate tot uitdrukking. Wij zijn echter graag bereid het bezwaar ten aanzien van het woon- en leefklimaat, zoals opgenomen in paragraaf 2.1 van de startnotitie, verder aan te vullen met de volgende zin: "Daarbij wordt ook verwezen naar de reeds in aanbouw zijnde acht appartementsgebouwen van The Mayor, de opstappers van tram 25 van en naar Amsterdam (en in de toekomst Uithoorn), alsmede van de bestaande kantoorgebouwen van Zwitserleven en Atos". Het volledige verslag van de buurtconsultatie van 19 februari 2021 is op 6 april 2021 ter kennis gebracht aan het college. Dit als bijlage van het college-advies om over te gaan tot het opstellen van de concept-startnotitie. Het verslag is destijds via de Informatieve stukken ook ter kennis gebracht aan de raadscommissie Ruimte, wonen en natuur.	
10.	Collectieve reactie per mail, ontvangen op 10 november 2021		
	a. Dank voor de uitnodiging en de toelichtingen tijdens de inloopavond op 4 november 2021 over het project aan de Ouderkerkerlaan 150. Namens bewoners Ouderkerkerlaan-Oost, willen wij, ter aanvulling op de mede namens ons ingediende algemene reactie, een aantal kanttekeningen plaatsen bij de huidige concept-startnotitie.	Dank voor de aanvullende reactie. Deze hebben wij hieronder puntsgewijs van een antwoord voorzien.	N.v.t.
	b. Basis ontwerp: de eerste schetsen laten een woongebouw zien wat beter oogt dan de "spiegelende kolossen" welke bijvoorbeeld de Zuid-as domineren. Maar ondanks het feit dat het gebouw bestaat uit 3 "gestapelde" blokken welke iets ten opzichte van elkaar verschoven zijn, oogt het erg massaal. Een van de aanwezige architecten gaf aan dat dit bouwvolume en de hoogte met name ingegeven waren om aan de gewenste aantallen appartementen van de project-	<i>Parrallel aan de Beneluxbaan bouwen</i> De huidige ontwikkeling staat zoveel mogelijk richting de Beneluxlaan zoals dat binnen de grenzen van het eigen kavel mogelijk is. Het kavel biedt verder geen ruimte om naast de toren nog ander bebouwing mogelijk te maken. Een verdere uitwerking van het ontwerp zal nog plaatsvinden en zal mede door de welstand worden getoetst.	Nee



	ontwikkelaar te voldoen. Hij gaf aan dat het perceel grond waarop e.e.a. gerealiseerd moet worden heel beperkt is. Wij stellen voor dat Gemeente Amstelveen en de projectontwikkelaar de locatie nogmaals beschouwen en bekijken of het niet mogelijk is bijvoorbeeld meer parallel aan de Beneluxbaan te bouwen. Hierdoor kan de hoogte van het gebouw beperkt worden, wat het aanzien verbetert en de schaduwwerking beperkt (zie ook volgend punt).		
c.	De woningen aan de oostzijde van de Ouderkerkerlaan zullen fors last krijgen van de schaduwwerking van het woongebouw. Simulaties van de projectontwikkelaar laten zien dat er in de periode september-maart 3-5 uur minder bezonning zal komen op onze woningen. Dit is juist de periode waarin je optimaal licht wil hebben voor je gezondheid. Ook zal de opbrengst van zonnepanelen sterk teruglopen. Als de vorm van het gebouw aangepast zou worden, bijvoorbeeld door het "bovenste blok" smaller te maken, zal de schaduwwerking verminderen. Ook beperking in de hoogte (zie punt 1) heeft een positief effect op de bezonning. De aanwezige architect gaf aan dat deze afwegingen niet gemaakt waren omdat primair uitgegaan was van het maximale bouwvolume op de beperkte locatie. Wij stellen voor het ontwerp aan te passen om de schaduwwerking te beperken.	Het is juist dat de woningen aan de oostzijde van de Ouderkerkerlaan in de periode van september tot maart schaduweffecten ondervinden van het beoogde bouwplan. Deze effecten zijn het grootst op het moment dat de zon het laagste punt bereikt. Met de zonnestand van 21 december bedraagt de schaduwimpact op de voorzijde van de woningen in de meeste gevallen 2 uur. Op een enkele plek is dat 3 uur. De overige maanden van het jaar zijn de schaduweffecten minder en in de zomermaanden in het geheel niet aanwezig. In de bezonningsstudie is uitgegaan van het maximale bouwvolume van het nieuwbouwplan. De studie wijst uit dat de schaduweffecten op de bestaande woonomgeving over het algemeen gering zijn. In alle gevallen wordt ruimschoots voldaan aan zowel de lichte als zware TNO-norm van respectievelijk (minimaal) 2 en 3 bezonningsuren per dag. De studie wijst tevens uit dat juist de onderste bouwlagen van het nieuwbouwplan relatief de grootste schaduwimpact (uren per dag) teweegbrengen.	Nee
d.	Het is een goede stap om de inrit naar de parkeergarage te verplaatsen van de Kierkegaardstraat naar de Ouderkerkerlaan. Dit scheelt verkeersdruk in de buurt en ook beperkt dit de verkeersbelasting op de Ouderkerkerlaan. Het kruispunt Ouderkerkerlaan, Burgemeester Rijnderslaan, Keerpuntweg, Beneluxbaan is nu al onoverzichtelijk druk. Het laten vervallen van een uitrit van het benzinestation helpt al, maar er zal nog eens goed gekeken moeten worden naar de plaats van de inrit naar de parkeergarage en specifiek naar het gebruik van de fietspaden. Op dit moment leidt dat regelmatig tot gevaarlijke situaties. Wij stellen voor het ontwerp van de inrit van de parkeergarage te toetsen aan de huidige	We zullen in het definitieve inrichtingsplan nadrukkelijk rekening houden met de ligging en vormgeving van de inrit van de parkeergarage ten opzichte van de fietspaden. Suggesties zijn uiteraard welkom.	Nee



		verkeersproblematiek en daarop aan te passen. Gaarne zijn wij bereid om verdere toelichting te geven op onze voorstellen.		
11.		Reactie per mail, ontvangen op 10 november 2021		
	a.	Als bewoner van de Ouderkerkerlaan wil ik bij deze bezwaar maken tegen de bouw van een woontoren zoals die in de concept-startnotitie is gepresenteerd. Gezien de toenemende druk van nieuwe bewoners in het voormalige KPNG kantoor "het Mayor project" verwachten we een enorme toename in parkeer maar vooral ook verkeersdruk. We wonen in een rustige buurt en zouden dat zoveel mogelijk willen behouden. Dit plan extra naast alle appartementen in de Mayor lijkt ons echt veel te veel voor de buurt. Ik wil dan ook dat er wordt afgezien van deze hoogbouwplannen en er een meer passen plan (laagbouw) voor de buurt wordt gemaakt.	Wij begrijpen het beoogde bouwplan voor de Ouderkerkerlaan in combinatie met het plan "The Mayor" tot zorgen leidt bij omwonenden over een mogelijke toename van de verkeersdruk. Berekeningen op basis van kengetallen en ervaringscijfers laten zien dat het voorgenomen plan voor de Ouderkerkerlaan 150 niet tot een grotere verkeersgeneratie en parkeerdruk in de omgeving zal leiden. Voor een nadere toelichting daarop verwijzen wij naar het antwoord bij respectievelijk punt 6c en 3a van deze nota. De totale verkeersgeneratie van "The Mayor" is eveneens niet groter dan de verkeersgeneratie van het voormalige KPMG-kantoor.	Nee
12.		Reactie per mail, ontvangen op 10 november 2021		
	a.	Een beoogde hoogte van 16 verdiepingen hoog (meer dan 50 meter) is totaal niet in verhouding tot omliggende buurt. huizen 2 hoog, flats 4 hoog (15m boven maaiveld). Een maximale hoogte van 8 verdiepingen is veel meer in overeenstemming en harmonie met de nabijgelegen woningen en oudere omliggende flats in bijvoorbeeld Kierkegaardstraat en de parkflats aan de Ouderkerkerlaan. Tevens is er zo meer harmonie met nieuwe hoogbouw aan de andere zijde van de Beneluxbaan. In de structuurvisie Amstelveen en vigerende bestemmingsplannen staan meerdere locaties aangewezen voor dergelijke hoogbouw waardoor het goed mogelijk is aan de woonbehoefte te voldoen terwijl spreiding wordt toegepast. Meerdere torens van 8 hoog op deze locatie zijn dus ook niet noodzakelijk om te voorzien in de behoefte waaraan de gemeente Amstelveen moet voldoen.	De gemeente beschouwt het plan voor de Ouderkerkerlaan 150 als een kansrijk initiatief om uitvoering te geven aan de bredere woningbouwopgave. Het initiatief is o.a. getoetst aan de uitgangspunten van de Hoogbouwvisie, zoals deze is vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2019. Met de specifieke ruimtelijke randvoorwaarden als gegeven in paragraaf 5.1 van de concept-startnotitie is ons inziens sprake van een goede en verantwoorde stedenbouwkundige inpassing. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen naar het antwoord bij punt 6d van deze nota. De (concept) startnotitie Ouderkerkerlaan 150 doet geen uitspraken over de mogelijke ontwikkeling van andere locaties binnen de gemeente.	Nee
	b.	Het woongenot van de bewoners van de wijk achter de woontoren wordt ernstig aangetast door de aanwezigheid van de in verhouding enorme toren, bijkans in de achtertuin. Het gebruik van hout en verspringing doet niets af aan het	In aanvulling op de gemeentelijke Welstandsnota zal er Beeldkwaliteitsplan worden opgesteld met specifieke eisen ten aanzien van de architectuur, vormgeving en materiaalkeuze. Het ontwerp daarvan zal op een later moment ter inzage	Nee



		feit dat hier om een kolos van 16 verdiepingen op een ongepaste plaats gaat. De welstandscommissie behoort over deze zaak een uitspraak te doen. Deze zou ik ook graag in dit proces betrokken zien.	worden gelegd, waarbij iedereen de gelegenheid zal hebben tot het indienen van een inspraakreactie. Wij realiseren ons dat deze inspraakgelegenheid de zorgen over het uitzicht op een hoog gebouw op dit moment niet zal kunnen wegnemen.	
	c.	De bestemmingsplannen bevat bij mijn weten ook een "hospice" dat in de gemeente gebouwd zal gaan worden. De locatie Ouderkerkerlaan 150 is vanwege meerdere redenen, waaronder bereikbaarheid en de nabijheid van ziekenhuis, een uitstekende locatie voor een dergelijke bestemming. Het structuurplan spreekt van "selectieve transformatiemogelijkheden". Een transformatie naar een zorginrichting is mijns inziens hier zeer passend.	De gemeente beschouwt het plan voor de Ouderkerkerlaan 150 als een kansrijk initiatief om uitvoering te geven aan de bredere woningbouwopgave. De gemeente ontwikkelt zelf geen woningen en is daarvoor in belangrijke mate afhankelijk van particulier initiatief. Mocht er voor de Ouderkerkerlaan 150 een initiatief naar voren wordt gebracht voor de ontwikkeling van een zorginstelling of andere maatschappelijke functie, dan zal dat initiatief op z'n merites worden beoordeeld en getoetst worden aan het relevante beleid van de gemeente. Op dit moment liggen dergelijke initiatieven niet op tafel en is een soortgelijke ontwikkeling voor de Ouderkerkerlaan 150 dus niet aan de orde.	Nee
	d.	Als er uiteindelijk toch een vorm van hoogbouw moet komen op deze locatie is aansluiten op een nieuw in te plannen rotonde welke aansluiting geeft op de Burg. Reijnderslaan een noodzakelijk idee. Regelmatig staan er tegenwoordig in de ochtend files op de Ouderkerkerlaan tot om de hoek in de Lindenlaan, voor verkeer dat de Burgemeester Reijnderslaan op wil. Indien een rotonde ruimtelijk niet past moeten verkeerslichten beslist overwogen worden om de verkeersstromen te reguleren.	Wij zullen de suggestie om de kruising Burg. Reijnderslaan-Ouderkerkerlaan vorm te geven als rotonde meenemen in de verdere planontwikkeling, maar waarschijnlijk ontbreekt er voldoende ruimte. Verkeerslichten achten we met de huidige intensiteiten nog niet noodzakelijk. Zou in de toekomst blijken dat deze kruising aanzienlijk drukker wordt dan momenteel, dan kunnen verkeerslichten een overweging zijn. Uit berekeningen blijkt echter niet dat de ontwikkeling van dit plan tot hogere verkeersintensiteiten zal leiden dan de huidige functie van het plangebied (tankstation/autogarage).	Nee
	e.	Verder moet de geluidsoverlast van de A9 op de hoger gelegen delen van de gevel van de hoogbouw in aanmerking genomen worden.	De geluidbelasting die het wegverkeerslawaai teweegbrengt op de gevels van het woongebouw zal moeten voldoen aan de geldende normen van de Wet geluidhinder. Dit geldt ook voor de hogere delen van het bouwplan.	Nee
	f.	Al met al begrijp ik zeker dat gestreefd wordt naar aansluiting bij de Zuidas, dat aan woningbouw normen voldaan moet worden en een omgeving beoogd wordt welke elan uitstraalt, maar deze doelen zijn zeker ook op andere, minder belastende, wijze te verkrijgen.	Anders dan inspreker suggereert, wordt er vanuit het ruimtelijke beleid van de gemeente niet gestreefd naar aansluiting bij de Zuidas van Amsterdam. Als uitgangspunt voor de gemeente geldt de zogenaamde "Amstelveense hoogte" van 18 meter. Als uitzondering daarop is in de Hoogbouwvisie een aantal gebieden, waaronder de locatie aan de Ouderkerkerlaan 150, aangemerkt als potentiële hoogbouwlocatie. Deze gebieden liggen op verschillende plaatsen binnen de gemeente en hebben niet als doel om	Nee



			aansluiting te zoeken bij de Zuidas.	
13.		Reactie per mail, ontvangen op 10 november 2021		
	a.	Als bewoner van de Ouderkerkerlaan wil ik bij deze bezwaar maken tegen de bouw van een woontoren zoals die in de concept-startnotitie is gepresenteerd. Gezien de toenemende druk van nieuwe bewoners in het voormalige KPMG kantoor "het Mayor project" verwachten we een enorme toename in parkeer maar vooral verkeersdruk. We wonen in een rustige buurt en zouden dat zoveel mogelijk willen behouden, niet alleen voor onszelf maar voor de hele buurt! Dit plan, naast alle appartementen in de Mayor lijkt ons echt veel te veel voor deze buurt. Ik wil dan ook dat er wordt afgezien van deze hoogbouwplannen en er een meer passend plan (laagbouw) voor de buurt wordt gemaakt.	Wij begrijpen het beoogde bouwplan voor de Ouderkerkerlaan in combinatie met het plan "The Mayor" tot zorgen leidt bij omwonenden over een mogelijke toename van de verkeersdruk. Berekeningen op basis van kengetallen en ervaringscijfers laten zien dat het voorgenomen plan voor de Ouderkerkerlaan 150 niet tot een grotere verkeersgeneratie en parkeerdruk in de omgeving zal leiden. Voor een nadere toelichting daarop verwijzen wij naar het antwoord bij respectievelijk punt 6c en 3a van deze nota. De totale verkeersgeneratie van "The Mayor" is eveneens niet groter dan de verkeersgeneratie van het voormalige KPMG-kantoor.	Nee
14.		Reactie per mail, ontvangen op 13 november 2021		
	a.	Mijn zorgen betreffen voornamelijk het parkeren en verkeer. Het valt niet te ontkennen dat ca. 130 woningen toevoegen aan een bestaande wijk dit een impact zal hebben op deze wijk. Het parkeren zal inpandig gebeuren, maar mijn vraag is met hoeveel parkeerplaatsen per woning wordt gerekend. Tegenwoordig komt 2 auto's per gezin vaak voor, en waar zouden de bezoekers van deze 130 woningen kunnen parkeren?	Parkeernormen zijn van belang in geval van nieuwbouw, verbouw of functiewijziging. Maatwerk per situatie en per locatie blijft mogelijk. Voor woningen op deze locatie gelden volgens de parkeernota de volgende normen: • koop, appartement, middelduur: een norm van 1,2 parkeerplaats per woning; • koop, appartement, duur: een norm van 1,4 parkeerplaats per woning; • huur, appartement, middelduur: een norm van 0,7 parkeerplaats per woning; • huur, appartement, duur een norm van 1,2 parkeerplaats per woning. De ontwikkelingslocatie dient zelf in de parkeerbehoefte te voorzien, waarbij bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet mogen worden meegerekend in de parkeerbalans. Voor het bezoek van de voorzieningen aan de voorzijde van het pand (buurtsuper, koffiebarretje, o.i.d.) worden aan de voorzijde enkele openbare parkeerplekken op maaiveld gerealiseerd. Eveneens zal er aan de voorzijde van het pand de mogelijkheid komen om te laden en te lossen. Bij het eventueel instellen van een toekomstig gereguleerd	Nee



			parkeerregime in de omliggende woonstraten, zullen de bewoners van het wooncomplex Ouderkerkerlaan 150 geen aanspraak mogen hebben op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Met het toepassen van de bovengenoemde parkeernormen en maatregelen wordt ons inziens op goede wijze voldaan aan de Nota parkeernormen.	
	b.	De concept-startnotitie vermeld tevens dat door de in- en uitrit van de nieuwe parkeergarage aan de Ouderkerkerlaan te positioneren, extra verkeersdruk in de woonwijk wordt voorkomen. Voorts is op basis van "de geldende kengetallen" (wat zijn deze kengetallen, en zijn deze relevant voor de nieuwe situatie?) onderzoek gedaan naar het aantal verwachte verkeersbewegingen. Gebleken is dat deze in de nieuwe situatie niet of nauwelijks afwijkt van de verkeersgeneratie die samenhangt met o.a. het bestaande tankstation. Ik vind dit moeilijk te begrijpen; het tankstation genereert zeker niet zoveel verkeer als de bewoners van 130 woningen, en zeker niet rond de spijtijden in de ochtend en de avond. Ik zou graag de genoemde onderzoeken willen inzien en over de bereidheid tot en mogelijkheden van een nieuw onderzoek, op basis van voortschrijdend inzicht, worden geïnformeerd.	De gebruikte kengetallen zijn landelijke ervaringscijfers die gelden voor het aantal verkeersbewegingen per functie, zoals in dit geval een tankstation/autogarage, supermarktje (Spar express) en appartementen. In deze fase van het project is het voldoende om aan de hand van deze kengetallen vast te stellen of er ten aanzien van het verkeer knelpunten worden voorzien. Voor het beoogde plan aan de Ouderkerkerlaan is dat zeker niet het geval. Er wordt überhaupt geen verkeers-toename voorzien. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij naar het antwoord bij punt 6c van deze nota. Ter motivering van het benodigde planologische besluit (bestemmingsplan of omgevingsplan) kan het in bepaalde gevallen nodig zijn om nader verkeersonderzoek uit te voeren. In dat geval maken deze onderzoeken onderdeel uit van het planologische besluit, waarvan het ontwerp in een latere fase van het project ter inzage wordt gelegd. Daarbij worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld een zienswijze naar voren te brengen.	Nee
	c.	Tevens zou ik graag willen weten of de gemeente ook een herinrichting van de Ouderkerkerlaan voorziet, of zou willen onderzoeken, als een van de mogelijke oplossingen om de wellicht te verwachten toename van verkeersbewegingen beter het hoofd te kunnen bieden.	Mocht in de toekomst blijken dat de kruising Ouderkerkerlaan-Burg. Rijnderslaan aanzienlijk drukker wordt dan momenteel, dan kan een herinrichting zeker overwogen worden. Uit berekeningen blijkt echter niet dat de ontwikkeling van dit plan tot hogere verkeersintensiteiten zal leiden dan de huidige functie van het plangebied (tankstation/autogarage).	Nee
15.		Reactie per mail, ontvangen op 17 november 2021		
	a.	Er is in de buurt heel veel overlast geweest en nog te komen ivm bouwprojecten (Tram, Ouderkerkerlaan, KMPG gebouw, A9 etc). Kan er bij de bouw van Amstelwood rekening worden gehouden met de overlast? Ihb, gezien de populatie in de wijk, kan er wat later worden begonnen met de	In het landelijke Bouwbesluit staan de wettelijke regels over het toegestane geluid van bouw- en sloopwerkzaamheden binnen bepaalde tijden. Hier zal de aannemer in elk geval aan moeten voldoen.	Nee



	overlast dan altijd het geval is, dwz al vanaf 6.45 of 7.30 uur? Hoewel dat zogenaamd de bouw tijden zijn, zijn deze tamelijk bizar. Dus een start rond 9.00 uur en dan iets langer doorgaan (17.00 uur), dwz normale werktijden, zou zeer gewenst zijn.	Daarnaast dient de aannemer, voordat hij begint met bouwen, aan te geven op welke manier de overlast tot een minimum kan worden beperkt. Het beperken van de geluidsoverlast hoort hierbij. Wij zullen de bouw tijden in dat verband specifiek onder de aandacht brengen.	
b.	Waterberging: het bleef tijdens de bijeenkomst vaag of er een waterberging oid onder het gebouw komt. Ivm klimaatadaptatie lijkt dat zeer gewenst, dus derhalve een zeer sterk verzoek hiertoe.	Wij onderkennen klimaatadaptatie als een belangrijk thema. In dat verband wordt o.a. aandacht gevraagd voor het bufferen van regenwater op het terrein. Van belang daarbij is de verwerkingsvolgorde van het hemelwater: eerst vasthouden, dan bergen en daarna afvoeren. Dit kan op verschillende manieren worden bewerkstelligd, bijvoorbeeld door het toepassen van vegetatiedaken, infiltrerende verharding, kratten in het terrein en/of groenaanleg. Het aanbrengen van waterberging onder het gebouw is eveneens een mogelijkheid, maar vanwege de voorgenomen ondergrondse parkeergarage ons inziens geen voor de hand liggende optie. Naar aanleiding van deze opmerking is paragraaf 5.1 van de startnotitie, onderdeel "water en klimaatadaptatieve inrichting", verder aangevuld.	Ja
c.	Functie onderin het gebouw: winkeltje of koffiebarretje zou heel leuk zijn. Andere functies zoals wel genoemd (tijdens bijeenkomst of in notitie) als yogaruimte of kinderopvang zijn dat veel minder. Graag echt publieke functies onderin die wat toevoegen voor heel veel mensen en geen overlast veroorzaken.	De gemeentelijke hoogbouwvisie schrijft een "plint" voor met een zogenaamde actieve functie. Over de invulling van deze functie laat de visie zich niet uit. Dat is aan de ontwikkelaar en de vraag vanuit de markt. De gekozen functie zal als onderdeel van de ontwikkeling mogelijk moeten worden gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan of omgevingsplan. In dat verband zal een planologische beoordeling moeten uitwijzen of de gekozen functie ruimtelijk aanvaardbaar is en niet tot onevenredige overlast leidt. Voor een eventueel te vestigen kinderdagverblijf geldt dat met name de benodigde buitenruimte een belangrijk aandachtspunt zal zijn.	Nee
d.	WKO: wordt genoemd in het plan, kwam onbekend voor tijdens inloop. Als dit er komt, kan het dan ook voor aanpalende appartementencomplex(en) dienstbaar worden gemaakt? Er zou toch ruimte moeten zijn om dit groter te maken dan voor Amstelwood alleen? Zou heel sterk kunnen helpen om daar ook de beweging van het gas af te helpen.	Dank voor de suggestie ook de omgeving te betrekken in de energie-opgave. Uit de transitievisie warmte (december 2020) blijkt dat het gebied rond de Ouderkerkerlaan 150 geschikt is voor de ontwikkeling van een warmtenet. De warmtedichtheid en bebouwing lenen zich hiervoor. Nieuwbouw heeft echter een andere warmte- en koudebehoefte dan de bestaande bouw. Voor nieuwbouw voldoet lage temperatuur verwarming waar bestaande bouw veelal midden- of hoge temperatuur nodig heeft. Voor Amstelveen-Noord (ten noorden van de A9)	Nee



			bereidt de gemeente momenteel een concessie voor waarbij afspraken worden gemaakt tussen de warmteleverancier en verschillende afnemers. Dit vraagt een gedegen voorbereiding en inzet vanuit de gemeente. Voor het gebied ten zuiden van de A9 liggen dergelijke afspraken verder weg in de tijd, de gemeente heeft in de warmtetransitie-visie aangegeven met een aantal kansrijke gebieden te starten. Voor het gebied ten zuiden van de A9, waaronder de omgeving van de Ouderkerkerlaan 150, maken wij t.z.t. afspraken waarbij de aanwezigheid van bestaande (warmte en/of koude) bronnen wordt meegenomen.	
	e.	Groen/voorbeeldfunctie: er werd tijdens de inloop gesproken over hout of op hout lijkend. Als het houtbouw is, en het heet Amstelwood dan moet er wel zoveel mogelijk echt hout worden gebruikt ook! Plus zoveel mogelijk groen op en aan het gebouw ook.	Met betrekking tot de voorgenomen houtbouw zal overwegend gebruik worden gemaakt van het materiaal Cross Laminated Timber (CLT). Dit zijn meerdere lagen van (echt) hout die op elkaar worden gelijmd middels een milieuvriendelijke lijm. De wijze waarop er groen wordt toegevoegd aan het plan zal verder worden uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan. In dit plan zullen eisen worden opgenomen voor o.a. de architectuur en de materiaalkeuze. Het ontwerp van dat plan zal op een later moment voor inspraak ter inzage worden gelegd.	Nee