



STARTNOTITIE
Ouderkerkerlaan 150

Titel	Ouderkerkerlaan 150
Nummer	Z19-057305
Datum	December 2021
Portefeuillehou-	Wethouder F.C. Gordon
Projectmanager	J. Koch
Ambtelijk	A. van Olst
Opdrachtgever	





1. Aanleiding

Deze startnotitie beschrijft een initiatief om de bedrijfspercelen aan de Ouderkerkerlaan 150-150A opnieuw in te richten voor woningbouw. Daarbij zullen de aanwezige opstallen, die nu nog gebruikt worden als showroom met kantoor en een brandstofverkooppunt, plaatsmaken voor een appartementengebouw met ca. 17 bouwlagen en circa 130 woningen en een inpandige parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers.

Het woningbouwprogramma is overwegend bedoeld voor de middeninkomens. Ten minste 75% van de appartementen komt ten goede aan het middeldure segment. Voorts wordt minimaal 55% van het programma gerealiseerd in het koopsegment. Voor de (middeldure) huurwoningen gelden de instandhoudingstermijn en de huurindexatie zoals geregeld in de "Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018".

Het is de bedoeling dat de constructie van het gebouw voor een aanzienlijk deel wordt opgetrokken uit hout. De naam van het project "Amstelwood" geeft daar uitdrukking aan. Gelegen op het snijvlak van de Beneluxbaan en Ouderkerkerlaan, en op korte afstand van de Rijksweg A9, kan deze woontoren fungeren als een duidelijke landmark. De architectuur van het gebouw speelt daarin een belangrijke rol.

Het initiatief past niet in het vigerende bestemmingsplan. Door in te stemmen met de startnotitie stelt de gemeenteraad een ruimtelijk beleidskader vast waaraan het plan moet voldoen. Dit kader vormt de leidraad voor de verdere planuitwerking. Op basis daarvan zal een planologische procedure doorlopen moeten worden.

Het initiatief is door het college in behandeling genomen en heeft daarvoor op 20 augustus 2019 akkoord gegeven op de Quicksan Ouderkerkerlaan 150.

1.2 Rol van de startnotitie

Een startnotitie loopt vooruit op de procedure voor een bestemmingsplanwijziging óf de procedure voor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan. In dit geval zal in principe worden gekozen voor de route van een bestemmingsplanwijziging.

De startnotitie geeft het ruimtelijk kader en de randvoorwaarden op basis waarvan de initiatiefnemer zijn bouwplan nader kan uitwerken. Dit plan vormt vervolgens de basis voor het op te stellen bestemmingsplan. De startnotitie geeft inzicht in alle ruimtelijke raakvlakken en maatschappelijke en financiële overwegingen waar het project mee te maken heeft of kan hebben, en of het op die basis haalbaar is om verder te gaan met het project. Daarnaast vervult de ontwerpstartnotitie een belangrijke rol bij de participatie van ingezetenen en belanghebbenden.

Nadat het college heeft ingestemd met de concept-startnotitie, wordt deze voor een periode van vier weken ter inzage gelegd. In dat verband wordt iedereen in de gelegenheid gesteld een reactie naar voren te brengen. De vragen en opmerkingen van belanghebbenden worden door het college van een antwoord voorzien en tezamen met de startnotitie ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De raad zal het resultaat van de participatie meewegen in de besluitvorming.

Door vervolgens in te stemmen met de definitieve startnotitie stelt de raad het ruimtelijk kader voor de nadere uitwerking van het plan door de initiatiefnemer vast.



Vroegtijdige participatie

Vooruitlopend op de nieuwe werkwijze van de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 juli 2022 in werking zal treden, heeft de ontwikkelaar (Being Development) in november 2020 reeds een (online) informatiebijeenkomst georganiseerd waarbij omwonenden de mogelijkheid hadden om vragen te stellen en opmerkingen te maken. Dit participatietraject en de uitkomsten daarvan zijn beschreven in een memo (bijlage 1). Er is gepoogd om de inbreng vanuit de omgeving zo goed mogelijk mee te nemen en tot uitdrukking te laten komen in de voorliggende startnotitie.

1.3 Projectdoelstelling

Met de realisatie van het in de aanleiding genoemde woningbouwprogramma geeft het college van B&W uitvoering aan de doelstelling om de krapte op de woningmarkt aan te pakken en daarbij met name te bouwen voor de middeninkomens. Conform de actuele Woonagenda legt het nieuwbouwproject de nadruk op het koopsegment. Bovendien beantwoordt de keuze voor houtbouw op ambitieuze wijze aan de gemeentelijke doelstellingen voor duurzaamheid en circulariteit.

Ook wordt een bijdrage geleverd aan de beleidsmatige doelstelling om bedrijvigheid te concentreren op bedrijventerreinen.

1.4 Plangebied en gebiedsbegrenzing

Het plangebied maakt onderdeel uit van de wijk Keizer Karelpark en is gelegen tussen bestaande woonbebouwing aan de west- en zuidzijde, de Ouderkerkerlaan aan de noordzijde en de Beneluxbaan aan de zuidoostzijde.



De projectlocatie heeft een oppervlakte van ca. 2.700 m² en bestaat uit meerdere kadastrale percelen. De meeste van deze percelen zijn in eigendom van de "Amstelwood B.V." en hebben tezamen een oppervlakte van ca. 1.550 m².



Het gaat hierbij om de gronden van het brandstofverkooppunt en de autodealer. Deze percelen zijn bekend als respectievelijk gemeente Amstelveen, sectie M, nummers 3314, 6013, 6017.

De gronden van de autodealer zijn kadastraal bekend als sectie M, nummer 5880. De perceelnummers 6015 en 6016 zijn in eigendom van de gemeente Amstelveen. Dit betreft de gronden ter plaatse van de benzinepompen. Zie daarvoor de tekening hieronder aan de linkerzijde.



Het gehele woningbouwprogramma wordt gerealiseerd op eigen terrein. Echter, voor het parkeren wordt een grondstrook aan de noord-, oost- en zuidzijde van de locatie, welke thans in eigendom is van de gemeente, door de ontwikkelaar aangekocht voor het realiseren van een parkeergarage. Deze gronden zijn bekend als sectie M, nummer 6895 (gedeeltelijk) en hebben een oppervlakte van ca. 1.100 m². Deze gronden zijn op de rechter tekening hierboven blauw gemarkeerd.



2. Analyse huidige situatie

De locatie aan de Ouderkerkerlaan 150 wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een tankstation en de 2-laagse (3-laags gezien vanaf de Kierkegaardstraat) voormalige auto-showroom en -werkplaats van Stern. Binnen de locatie zit een hoogteverschil van ca. 3,0 meter. De buitenruimte van de bestaande bebouwing is grotendeels ingericht als parkeerterrein.



2.1 Omgevingsanalyse/krachtenveldanalyse

De volgende partijen zullen actief worden geïnformeerd over deze startnotitie: de direct omwonenden aan de Kierkegaardstraat/Maarten Lutherweg/Erasmuslaan/Johannes Calvijnlaan voor zover gelegen binnen een straal van circa 150 meter, de omwonenden aan de noordzijde van de Ouderkerkerlaan voor zover gelegen binnen een straal van omstreeks 150 meter, De Nijs ontwikkelaar van de locatie 'The Mayor', de eigenaar van appartementencomplex De Orangerie op de hoek met de Laan van Langerhuize, de eigenaar van kantoorgebouw Zwitserleven en het wijkplatform Keizer Karelpark.

Deze partijen zullen actief worden gewezen op de mogelijkheid om in het kader van de participatie een reactie op het plan te geven. Overige partijen kunnen via de publieke berichtgeving kennisnemen van de participatiemogelijkheid.

Eerdere participatie

Reeds in een vroegtijdig stadium van het project hebben enkele buurtconsultaties plaatsgevonden. Als eerste de informatiebijeenkomst van 24 november 2020, zoals beschreven in paragraaf 1.2 van deze startnotitie. Vervolgens heeft op 19 februari 2021 een aparte consultatieronde plaatsgevonden tussen de gemeente, ontwikkelaar (Being Development),



vertegenwoordigers van de "VVE Amstelland, Kierkegaardstraat oneven nummers", de "VVE Kierkegaardstraat even nummers", en enkele andere buurtbewoners.

In dit verband is kritisch gesproken over thema's zoals bouwhoogte, bezonning, verkeer, parkeren en het woon- en leefklimaat. Hieronder wordt puntsgewijs beschreven op welke wijze daar in de voorliggende concept-startnotitie gevolg aan is gegeven. Het betreft een aantal onderwerpen dat in de buurtconsultatie nadrukkelijk naar voren is gekomen.

***Bouwhoogte:** de voorgenomen hoogte van de woontoren ten opzichte van de rest van de wijk is buiten proportioneel. De toren sluit daarnaast niet aan op de bestaande structuur, architectuur en stijl van de wijk.*

Op basis van de stedenbouwkundige randvoorwaarden, zoals beschreven in paragraaf 5.1 van deze startnotitie, welke onder meer zijn ontleend aan het toetsingskader van de hoogbouwvisie, is volgens het oordeel van de stedenbouwkundigen sprake van een goede inpassing in de bestaande omgeving. Deze randvoorwaarden gaan onder meer uit van een ranke, slanke en alzijdig ontworpen toren met een diagonaal van maximaal 45 meter.

***Bezonning:** er zijn zorgen over de schaduweffecten op de omliggende woonomgeving.* De resultaten van een bezonningsonderzoek wijzen uit dat deze effecten kortstondig zijn en beperkt blijven tot een aantal woningen aan de zijde van de Maarten Lutherweg en de Ouderkerkerlaan.

***Verkeer:** er is vrees voor meer verkeersdruk op de Ouderkerkerlaan en de achterliggende woonwijk.*

Door de in- en uitrit van de nieuwe parkeergarage aan de Ouderkerkerlaan te positioneren, wordt extra verkeersdruk in de woonwijk voorkomen. Voorts is op basis van de geldende kengetallen 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.

***Parkeren:** er zijn zorgen over toenemende parkeeroverlast in de omgeving. Naar verluidt heeft de invoering van betaald parkeren aan de Ouderkerkerlaan en de uitbreiding van het personeelsbestand van enkele bedrijven langs de A9, reeds voor meer parkeeroverlast gezorgd.*

Door het parkeren op eigen terrein als voorwaarde te stellen en daarbij uit te gaan van de gemeentelijke parkeernormen, wordt tegengegaan dat de nieuwe ontwikkeling voor extra parkeeroverlast zal zorgen. Om het parkeren op eigen terrein volledig mogelijk te maken, is een strook gemeentegrond langs de planlocatie binnen het exploitatiegebied gebracht. De inbreng van deze grondstrook geldt als randvoorwaarde voor de benodigde (in pandige) parkeeroplossing.

***Woon- en leefklimaat:** 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 zullen aantasten. Daarbij wordt ook verwezen naar de reeds in aanbouw zijnde acht appartement-gebouwen 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.*

Elke nieuwe ontwikkeling zal moeten voldoen aan de wettelijke normen voor onder meer de lucht- en geluidskwaliteit. Op voorhand zijn er echter geen aanwijzingen voor knelpunten in de milieutechnische uitvoerbaarheid van het initiatief. De onderzoeken voor het benodigde planologische besluit zullen daar definitief uitsluitsel over moeten geven.



2.2 Analyse vastgoed

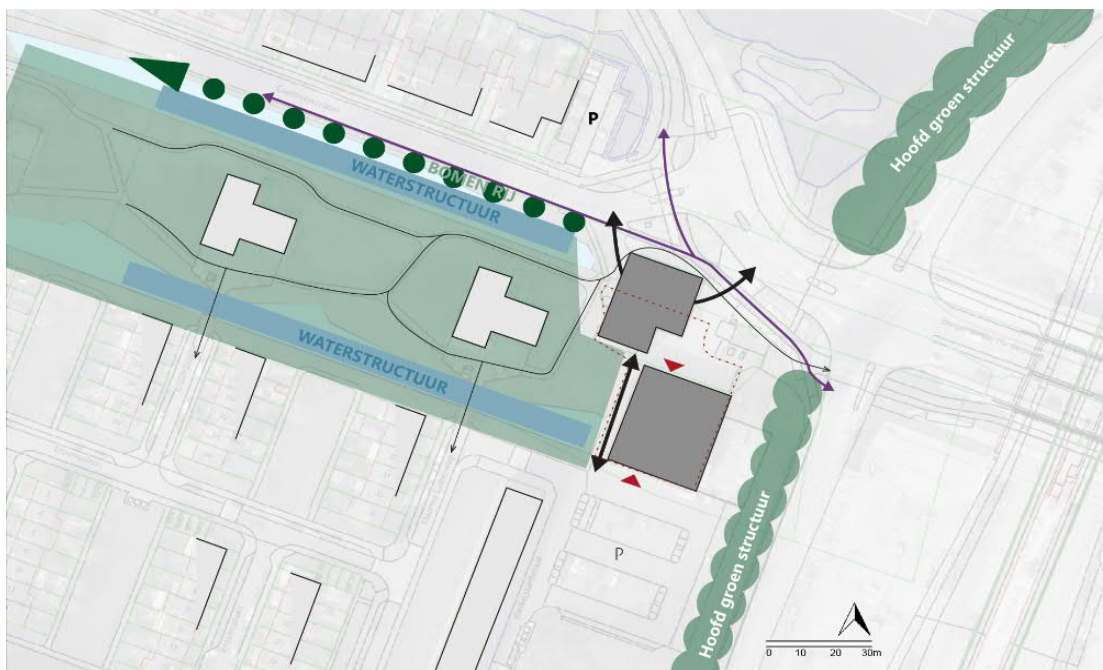
Het bestaande gebouw met de voormalige Stern garage en daarboven kantoren, is verouderd en heeft energielabel D. Dit gebouw heeft een footprint van ca. 940m² en is (tijdelijk) verhuurd tot begin 2022. Het naastgelegen tankstation, inclusief de luifel boven de benzinepompen, heeft een footprint van ca. 480m² en is nog volledig in gebruik tot medio of (uiterlijk) eind 2022.

2.3 Stedenbouwkundige analyse

De ontwikkeling ligt op de kruising van de Beneluxbaan en Ouderkerkerlaan. Het vormt hiermee een zichtlocatie en entree van de achterliggende woonwijk Keizer Karelpark. Aan de oostzijde wordt de locatie begrensd door de hoofdgroenstructuur. Dit groen ontleemt vanaf de toe-rit en de Beneluxbaan het directe zicht op de locatie en de naastgelegen braakliggende strook grond, die eerder dienst deed als parkeerterrein van de Stern garage.

Aan de westzijde beëindigt de locatie een groene parkzone. In deze parkzone bevinden zich losse bebouwingselementen van vier bouwlagen en garageboxen in de plint. Direct gekoppeld aan de huidige aanwezige bebouwing op de planlocatie, ligt een hellingbaan die vanaf het tankstation toegang biedt tot de zuidzijde van het gebouw. Deze hellingbaan is gelegen op privéterrein en kan worden afgesloten met een hek, maar wordt in de praktijk gebruikt als verbindingroute tussen de Keizer Karelparkwijk en de Ouderkerkerlaan.

Aan de zuidzijde bevindt zich een openbaar parkeerterrein. Hieraan gelegen is een appartementencomplex met vijf bouwlagen dat parallel gesitueerd is aan de Beneluxbaan. Vanuit deze bebouwing is er door de aanwezigheid van parkeerboxen weinig interactie met het parkeerterrein.





2.4 Woningbouwprogramma en doelgroepen

De ontwikkelaar heeft, in de voorbereiding van het project, onderzoek uitgevoerd naar de lokale woningmarkt voor zowel huur- als koopwoningen. Het doel van het onderzoek is om de actuele trends en ontwikkelingen in kaart te brengen en inzicht te verkrijgen in de verschillende bewonersdoelgroepen en woonwensen.

Op basis daarvan wordt het volgende woningbouwprogramma reëel en haalbaar geacht. Het programma voldoet aan het gemeentelijke woonbeleid, waaronder de ambitie die de gemeente stelt ten aanzien van het aandeel middeldure koopwoningen in nieuwbouw-projecten.

Onderstaand programma voorziet in de bouw van in totaal ca. 130 gestapelde woningen. De genoemde percentages gelden als ambitie en kunnen gaandeweg de uitwerking van het plan nog enigszins wijzigen. De oppervlaktematen zijn indicatief.

Segment	Prijsniveau	Gebruiks- oppervlakte	Type woning	Aantal Woningen	Percentage
Koop					
Middelduur laag	Max. € 325.000 **	40 – 56 m2	≥ 1 slaapkamer	20	15%
Middelduur midden	Max. € 367.719 **	56 – 67 m2	≥ 2 slaapkamers	15	11%
Middelduur hoog	Max. € 455.850 **	67 – 84 m2	≥ 3 slaapkamers	5	4%
Vrije sector				33	≤ 25%
					min. 55%
Huur					
Middelduur laag	€ 752 - € 951 /maand*	40 – 56 m2	≥ 1 slaapkamer	30	23%
Middelduur hoog	€ 952 - € 1.163 /maand*	56 – 67 m2	≥ 2 slaapkamers	29	22%
					max. 45%
Totaal				132	100%

* Kale huur, inclusief de eventuele kosten van 1 parkeerplaats, prijspeil 1-1-2021

** Koopprijs v.o.n., inclusief 1 parkeerplaats, prijspeil 1-1-2021

Het woningbouwprogramma volgt de Woonagenda 2020-2023 en bevat ten minste 75% middeldure woningen en ten hoogste 25% vrije sectorwoningen. Verder zal het programma uit minimaal 55% koopwoningen bestaan en dus maximaal uit 45% huurwoningen. Het aandeel middeldure huurwoningen kent een gelijke onderverdeling tussen het lage en hoge sub-segment. Bij het aandeel middeldure koopwoningen is dit anders en ligt de nadruk duidelijk op het lage en middeldure sub-segment. Het woningbouwprogramma voldoet ook aan de kwalitatieve verplichtingen van de Woonagenda, zoals blijkt uit het minimaal aantal slaapkamers per woningcategorie.

De ontwikkelaar streeft ernaar het aandeel koopwoningen in het programma verder te vergroten ten laste van het aandeel huurwoningen, mits de exploitatie dit mogelijk maakt. In dat geval zal de nadruk binnen het middeldure koopsegment nog meer op de sub-segmenten 'middelduur laag' en 'middelduur midden' komen te liggen. Voor het middel-



dure huursegment verandert er in dat geval niets. De verhouding tussen 'middelduur laag' en 'middelduur hoog' zal gelijk blijven.

Voor de middeldure huurwoningen geldt dat de huurindexatie en de instandhoudingstermijn van toepassing is, zoals geregeld in de 'Verordening doelgroepen woningbouw 2018'. Voor de middeldure koopwoningen binnen het programma zal een zelfbewoningplicht voor een periode van 3 jaar gelden, alsmede een anti-speculatiebeding van 5 jaar, met als doel om speculatie tegen te gaan.

Met het beoogde woningaanbod wordt vooral gericht op starters, jonge gezinnen en *empty nesters*. Hiermee wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan extra middeldure appartementen in de stad, woningen waaraan in Amstelveen een grote behoefte bestaat.

Het beoogde woningbouwprogramma, dat met een aandeel van ten minste 55% de nadruk legt op het toevoegen van koopwoningen, sluit goed aan op de wens voor differentiatie van de woningvoorraad binnen de wijkvisie Keizer Karelpark. Het bestaande aandeel van woningen in het koopsegment bedraagt in deze wijk circa 41%. Ook de behoefte aan betaalbare woningen voor de middeninkomens is Keizer Karelpark nadrukkelijk aanwezig. Maar ook het toevoegen van een (relatief beperkt aantal) duurdere koop- en huurwoningen, die thans in deze wijk niet of beperkt beschikbaar zijn, voorziet in duidelijke een behoefte. Hierbij kan gedacht worden aan woningen voor starters in de hogere inkomensgroep, maar ook aan appartementen voor ouderen die nu een eengezinswoning bewonen.

2.5 Analyse openbare ruimte

De planlocatie bevindt zich op de kruising van de Ouderkerkerlaan met de Beneluxbaan. De Ouderkerkerlaan kent een oude landschappelijke structuur die al in de 14e eeuw is ontstaan. Vanaf de linkeroever van de Amstel werd in de 12e eeuw gestart met het ontginnen van het veen, in lange stroken landinwaarts gescheiden door sloten. Hierbij werden loop-stroken uitgespaard die dienden als weidegrond en als weg. De Ouderkerkerlaan is, net als de Kalfjeslaan, een van deze loopstroken. Deze ligt ook duidelijk hoger dan de verveende gronden in de omgeving. Het talud langs de Ouderkerkerlaan heeft grotendeels een groene parkachtige invulling gekregen. Er bevindt zich een waterloop aan de noordkant, op het niveau van de Ouderkerkerlaan en een waterloop aan de zuidkant op het lager gelegen niveau van de verveende polder. Deze eindigen beide ter hoogte van de planlocatie.

Deze groen/blauwe zone heeft tevens een functie als ecologische verbindingszone: van de Amstelveense Poel in het westen naar het buitengebied rond de Amstel (en verder het Groene Hart in) in het oosten. Als structureel groen heeft het hiermee een beschermde status.

Het groen langs de Beneluxbaan vormt een belangrijk onderdeel van de stedelijke hoofdgroenstructuur. Kernkwaliteit van het groen zijn de schrale grasbermen met inheemse kruiden. Dit groen is samen met de laanbeplanting en bosplantsoen langs de Beneluxbaan ook onderdeel van de hoofdgroenstructuur.



In de groene zone langs de Ouderkerkerlaan bevindt zich een aantal losstaande bouwblokken.

Direct langs de Ouderkerkerlaan is een heldere boomstructuur aanwezig. Aan de noordzijde van de Ouderkerkerlaan bevinden zich woningen met een voortuin en een aantal bomen.

Tussen de Beneluxbaan en het plangebied bevindt zich een ventweg van de Beneluxbaan (Keerpuntweg) die met een smalle bomenrij en een bosplantsoen wordt gescheiden van het plangebied. Deze bomen en heesters bevinden zich op een talud. Tussen de Keerpuntweg en de Beneluxbaan bevindt zich een grasberm en een aantal bomen die grotendeels het zicht ontnemen op het verkeer.

Het openbare groen langs de Beneluxbaan wordt voornamelijk vormgegeven door rijen met bomen. De aangrenzende groenstroken langs de Beneluxbaan en Ouderkerkerlaan hebben een ecologische waarde als onderdeel van de oostwest-verbinding door de stad. Deze beplanting is waardevol en behoort tot de bovenwijkse groenstructuur.



Het terrein van de Ouderkerkerlaan 150 is geheel verhard. Er staan geen waardevolle bomen of planten die vermeld zijn op de gemeentelijke lijst waardevolle bomen. Het gedeelte gemeentegrond waar de parkeergarage gepland is, bestaat deels uit een inheems bosplantsoen. Op de hoek van de Burgemeester Rijnderslaan en de Beneluxbaan staat een grote populier.



2.6 Analyse verkeer

De locatie kent een goede autobereikbaarheid. De A9 is snel en gemakkelijk te bereiken via de Laan van Langerhuize en via de Beneluxbaan is er een rechtstreekse doorgaande autoverbinding met de rest van Amstelveen en Amsterdam aanwezig.

Ook de verbindingen met het openbaar vervoer zijn goed. Tramlijn 25 richting Amsterdam Zuid stopt vrijwel naast het pand, evenals R-net buslijn 356 richting Zuidoost en Haarlem. Het Stadshart van Amstelveen ligt op loopafstand, terwijl het centrum van Amsterdam en belangrijke werklocaties zoals de Zuid-as en Zuidoost op fietsafstand zijn gelegen.

In de omgeving van het plangebied is beperkt parkeerruimte beschikbaar. Voorkomen moet worden dat de nieuwe ontwikkeling beslag legt op de aanwezige parkeerruimte.

3.1 Juridisch planologisch kader

Het plangebied valt in het vigerende bestemmingsplan Amstelveen Midden-West. Dit plan is onherroepelijk sinds 2009.

De gronden zijn thans voorzien van een bedrijvenbestemming die de uitoefening mogelijk maakt van bedrijven met een lage milieucategorie, waaronder autodealers, alsmede een verkooppunt voor motorbrandstoffen, waaronder LPG. De toegestane maximale bouwhoogte op de kavel varieert van vier tot elf meter. Het bouwvlak mag volgens het bestemmingsplan voor 100% worden bebouwd. Het initiatief past niet binnen dit bestemmingsplan. Er is een wijziging van de bestemming, bouwvlak en bouwhoogte nodig.



Afb.: Uitsnede planverbeelding vigerend bestemmingsplan

De gronden binnen het plangebied vormen in de directe omgeving nog de enige plek met (gedeeltelijk) een bedrijfsbestemming. Een bestemmingswijziging voor woondoeleinden



betekent dat aansluiting gevonden wordt met het omliggende gebied dat overwegend een woonbestemming heeft.

3.2 Milieu en veiligheid

Bodem

Voor het onderhavige project geldt dat er een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 nodig is. In november 2018 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op kavel Amstelveen M 5880, uitgevoerd door Hofstede cs Milieuadviseurs. In juni 2020 is aanvullend verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op kavels Amstelveen M 3314, 6013, 6017 en 6895 (deels), ook uitgevoerd door Hofstede cs Milieuadviseurs. In het onderzoek wordt aangegeven dat de aangetroffen plaatselijke lichte verontreiniging geen beperkingen oplegt aan het toekomstige terreingebruik. Er is in beide onderzoeken geen noemenswaardige bodemverontreiniging gevonden.

Geluid

- Nieuwe geluidgevoelige gebouwen

In de Wet geluidhinder zijn voorkeurswaarden vastgesteld. Als daar niet aan voldaan kan worden, is het in bepaalde situaties mogelijk om zogenoemde hogere waarden vast te stellen. De gemeenteraad van Amstelveen heeft de "Deelnota Hogere Waarden" vastgesteld. In deze nota is de procedure uitgewerkt om de hogere waardenprocedure te doorlopen. In het hogere waardenbeleid is een aantal aspecten opgenomen die bij de afweging van een hogere waarde een rol speelt. Deze aspecten zijn: het heersende geluidsniveau; het toetsingskader om af te wijken van het heersende geluidsniveau; cumulatie en compensatie.

Het tussentijdse onderzoek naar geluid laat zien dat voor de nieuwe woningen voldaan kan worden aan dit beleid. Het definitieve onderzoek naar geluid zal als onderbouwing worden bijgevoegd bij het latere ontwerp van het bestemmingsplan.

- Bestaande geluidgevoelige gebouwen

De vraag is of er voor de woningen in de omgeving een andere geluidssituatie ontstaat wanneer het bestaande tankstation en de voormalige garage worden vervangen door een woontoren. De geluidproductie die samenhangt met het beoogde woongebouw hangt enkel samen met de bijbehorende verkeersgeneratie. Zoals beschreven in paragraaf 5.1 van deze startnotitie, zal het aantal verkeersbewegingen in de nieuwe situatie niet noemenswaardig afwijken van de oorspronkelijke situatie. Dit betekent dat ook de geluidbelasting op de omliggende woningen niet of nauwelijks zal veranderen. Indien nodig zal een nader geluidsonderzoek daarover in het kader van de planologische procedure definitief uitsluitsel moeten geven.

Luchtkwaliteit

De ontwikkeling van voorgestelde woningbouwlocatie is ingevolge de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen' aangewezen als een categorie die niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Als NIBM-categorie is aangewezen een woningbouwontwikkeling van maximaal 1500 woningen met één ontsluitingsweg. Met dit project worden ca. 130 appartementen gemaakt; een luchtkwaliteit onderzoek is daarom niet nodig.



Flora en Fauna

In april 2020 is een Flora en Fauna Quicksan uitgevoerd door Mertens. Op basis van de resultaten van het onderzoek is geconcludeerd dat er op de locatie Ouderkerkerlaan 150 geen beschermde planten en geen vaste rust- of verblijfplaatsen of essentiële leefgebieden van beschermde diersoorten aanwezig zijn. De voorgenomen werkzaamheden zullen daarom geen effect hebben op de beschermde ecologische waarden. Op basis van de quick scan is geconcludeerd dat er geen nader onderzoek en geen ontheffing van de Wet Natuurbescherming nodig is.

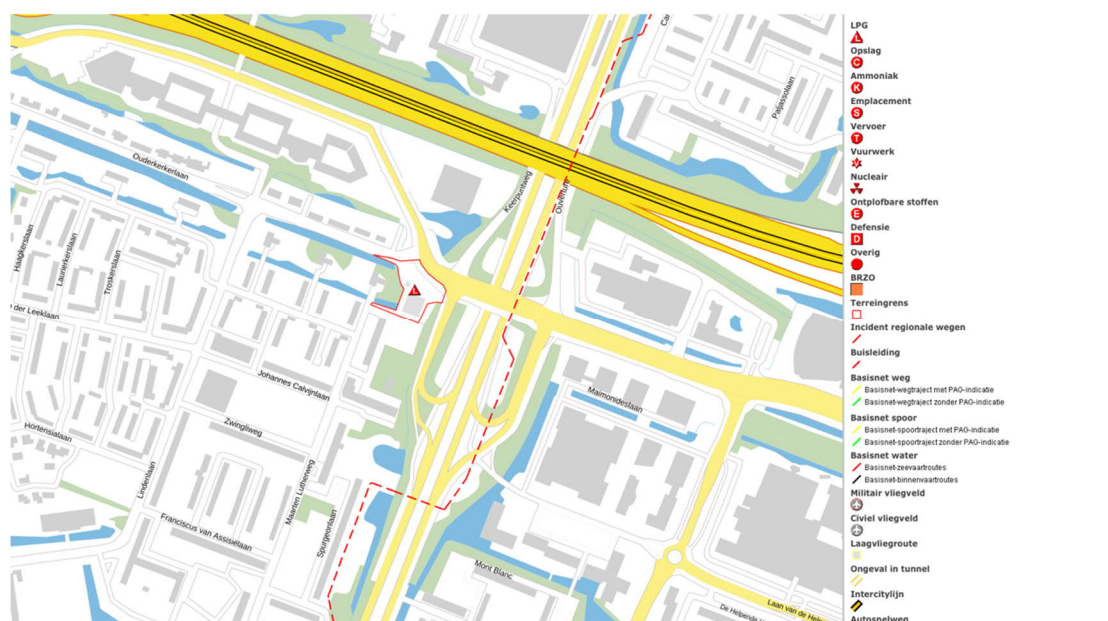
De kavel aan de oostzijde van het plangebied (nu nog in eigendom van de gemeente) is aanvullend gemonitord voor vleermuizen. Hieruit is ook geconcludeerd dat er geen beschermde vleermuissoorten huisvesten en daarom geen ontheffing van de Wet Natuurbescherming nodig is.

Archeologie

Het overgrote deel van Amstelveen, waaronder ook het projectgebied, bestaat uit verveend, drooggemaakt of met zand opgespoten gebied. Binnen dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde laag. Bij bodemroeringen dieper dan 30 cm onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 10.000m² is archeologisch onderzoek nodig. Omdat dit niet het geval is hoeft er geen archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

Risicobronnen

In het plangebied staat op dit moment nog een lpg- tankstation. Het gehele tankstation inclusief de lpg zal worden verwijderd en indien nodig gesaneerd vóór start bouw. Het plangebied ligt verder niet binnen het invloed gebied van een route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of een andere inrichting die valt onder het BRZO of opslagplaats met gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek naar het groepsrisico of plaatsgebonden risico is voor deze aspecten niet nodig.



Bron: risicokaart.nl



Windhinderonderzoek

De windhinder die het gebouw met zich meebrengt is sterk afhankelijk van de precieze vormgeving van het gebouw en kan daarom pas plaatsvinden gaandeweg de verdere uitwerking van het ontwerp. Anderzijds kunnen de uitkomsten van het windhinderonderzoek aanleiding geven het ontwerp aan te passen. Het onderzoek naar de windhinder zal als onderbouwing worden bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan en/of de aanvraag omgevingsvergunning.

Bezonnning

Team V Architectuur heeft een bezonningsonderzoek uitgevoerd voor de verschillende seizoenen (bijlage 2) waarbij is gekeken naar de effecten van de geplande ontwikkeling op de omliggende locaties. Daaruit is gebleken dat binnen gegeven stedenbouwkundige randvoorwaarden een bouwplan kan worden vormgegeven dat slechts in beperkte mate effecten oplevert voor de naastgelegen appartementen/flats aan de Martin Lutherweg en de Kierkegaardstraat. De verwachte schaduwvorming valt ruimschoots binnen de TNO richtlijn.

TNO kent een 'lichte' en een 'strengere' norm:

- De 'lichte' TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
- De 'strengere' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.

Deze normen worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. Noordgevels ontvangen - hoogbouw of niet - nooit direct zonlicht.

Het definitieve bezonningsonderzoek zal als onderbouwing worden bijgevoegd bij het toekomstige ontwerp van het bestemmingsplan.

Kabels en leidingen

In het plangebied ligt een kabel of een leiding die voor Liander Hoogspanning van grote waarde is. De locatie valt daarmee onder Eis voorzorgmaatregel. Er moet minimaal drie dagen voor aanvang graafwerkzaamheden contact worden opgenomen met Liander om de beheerder voorzorgmaatregelen te laten treffen.

De ontwikkelaar en de aannemer moeten voor start bouw een klic-melding doen om de laatste informatie over kabels en leidingen te verzamelen. Dit onderzoek is niet nodig voor de planologische procedure maar wordt wel zo vroeg mogelijk aangeraden.

3.3 Beleidskader

De volgende beleidskaders zijn voor het project van belang:

Coalitieakkoord en College Uitvoeringsprogramma 2018-2022

Het college van B&W benoemt in haar Coalitieakkoord en College Uitvoeringsprogramma voor de periode 2018-2022 de beleidsmatige speerpunten ten aanzien van het wonen. Voor wat betreft de woningbouw spreekt het college de ambitie uit om zoveel mogelijk woningen te realiseren in de middeldure sector, met daarbij de focus op de lage middeldure sector in een mix van huur- en koopwoningen.



Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief Wonen in Amstelveen

Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, zoals vastgesteld in de raad van november 2016, geeft een algemene ruimtelijke vertaling van de woonagenda alsmede een overzicht van lopende en geplande woningbouwontwikkelingen. Er wordt daarbij onder meer ingezet op het toevoegen van woningen in de koop- en de middeldure en dure huursector, ter bestrijding van de schaarste in de woningmarkt. De nota merkt op dat er nog steeds (kantoor)locaties in de stad aanwezig zijn die voor transformatie in aanmerking komen, evenals plekken die een verminderde uitstraling hebben en waarbij een stedelijke ontwikkeling een impuls kan geven.

Woonagenda 2020-2023

De woonagenda richt zich met name op de woningbehoefte, welk type woningen nodig zijn en voor welke doelgroepen. In de visie voor 2020-2023 wordt ingezet op woningen die kansen bieden voor jongeren en starters op de woningmarkt (kleinere en betaalbare woningen - middensegment) en meer (betaalbare) koop en huurwoningen met behoud van groene leefbare wijken.

Structuurvisie Amstelveen 2025+

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

De structuurvisie benoemt de schaarste aan nieuwbouwmogelijkheden van bijvoorbeeld woonvormen als hoogbouw met grote buitenruimten (terrassen en balkons). Daarnaast benoemt de structuurvisie het plangebied als mogelijk uitbreidingsgebied voor centrum stedelijk wonen. Verder wordt gestreefd naar ondergronds parkeren voor optimaal ruimtegebruik.

Verordening doelgroepen woningbouw Amstelveen 2018

Op 1 januari 2019 is de gemeentelijke doelgroepenverordening in werking getreden. De Wet ruimtelijke ordening biedt gemeenten de mogelijkheid om in bestemmingsplannen te eisen dat een bepaald percentage van woningbouwcategorieën wordt gerealiseerd in nieuwbouwplannen. Dat kan voor de categorieën sociale huur, middeldure huur en particulier opdrachtgeverschap. De doelgroepenverordening vormt daarmee de wettelijke basis voor het uitvoeren van het gemeentelijk woonbeleid in bestemmingsplannen. De verordening heeft uitsluitend betrekking op nieuwbouw.

In deze doelgroepenverordening zijn de sociale huurwoning en de middeldure huurwoning opgenomen. Voor middeldure huurwoningen wordt hiermee de maximale aanvangshuur vastgelegd. Het is aan de gemeente om deze grens vast te stellen. De verordening regelt tevens voor welke doelgroepen de te bouwen sociale en middeldure huurwoningen zijn bedoeld. De doelgroepen worden bepaald aan de hand van de inkomensgrenzen. Ook regelt de verordening dat de sociale huurwoning en de middeldure huurwoning gedurende een bepaalde periode beschikbaar moeten blijven voor de daarvoor aangewezen doelgroepen (de instandhoudingstermijnen) en stelt regels voor de maximale huurverhoging.

Motie "focus op middeldure huur" uit 2016

De gemeenteraad heeft in 2016 unaniem een motie aangenomen dat de focus bij woningbouw en transformaties zou moet liggen bij middeldure huur- en koopwoningen. Dit opdat starters en doorstromers aan een woning kunnen komen. Dit ondersteunt het beleid van het college van doorstroming vanuit sociale huur. Daarnaast zijn huurwoningen in het dure segment o.a. van belang voor de doorstroming en huisvesting van werknemers van internationale bedrijven.



De motie roept het college op ernaar te streven dat het percentage woningen in het dure segment lager is dan 25% van het bouwvolume. En als het streefpercentage onder druk staat, creatieve mogelijkheden te zoeken om meer middeldure huur of koop te realiseren door flexibel om te gaan met geldend beleid, zoals parkeereisen, zónder daarbij afbreuk te doen aan de gebruiks- en belevingswaarden, (groene) openbare ruimte en vanzelfsprekend rekening houdend met direct omwonenden.

Duurzaamheid

In 2019 heeft de gemeente haar eerste Plan voor Energietransitie, Circulaire economie en Klimaatadaptatie (PLECK) vastgesteld. Daarmee wordt ingezet op verduurzaming van de gebouwde omgeving. Circulair bouwen is één van de uit te werken onderwerpen. Omdat houtbouw kan voldoen aan circulaire aspecten, wil de gemeente Amstelwood graag als pilot voor houtbouw beschouwen en leren van de bijzonderheden die dat eventueel met zich meebrengt.

Op 17 november 2021 heeft de gemeenteraad van Amstelveen de Leidraad Duurzaam Bouwen vastgesteld. De Leidraad biedt een afwegingskader waarmee aan de hand van vijf thema's (energie, circulair, klimaat-adaptatie, groen en natuur-inclusief en mobiliteit) bepaald wordt of er duurzamer gebouwd kan worden dan wettelijk verplicht. Voor iedere thema is een meetmethode bepaald, de zogeheten KPI (Kritische Prestatie Indicator). Daarmee is concreet geworden wat de gemeente wil bereiken en kan achteraf worden gezien of het doel gehaald is. Dit geldt voor zowel de te realiseren gebouwen als de openbare ruimte. Er zijn drie ambitieniveaus:

1) wettelijk verplicht, 2) middelhoge ambitieniveau en 3) hoog ambitieniveau. Voor het plan aan de Ouderkerkerlaan 150 wordt zoveel mogelijk het middelhoge of hoge ambitieniveau nagestreefd.

Door de transformatie van een vervallen garage en tankstation naar woningen met minimaal het energielabel A wordt een bijdrage geleverd aan deze verduurzaming zonder extra ruimtegebruik. Sinds 1 juli 2018 kunnen geen gasaansluitingen meer worden aangevraagd voor kleinverbruikers in nieuwbouw.

De gemeente Amstelveen wil in 2040 fossielonafhankelijk zijn. Nieuwbouw wordt daarom aardgasloos en bij voorkeur energieneutraal gerealiseerd. Per 1 januari 2021 is de huidige EPC-norm (energieprestatie coëfficiënt) vervangen door BENG (Bijna EnergieNeutraal Gebouw) in het Bouwbesluit 2012.

Schiphol

Het LIB kent regels met betrekking tot de maximaal toegelaten bouwhoogten in de omgeving van Schiphol. De hoogte kent twee belemmeringen t.o.v. N.A.P.:

- maximaal 38 meter boven NAP i.v.m. radar (bij overschrijding goedkeuring nodig van het ministerie IL en T);
- maximaal 58 meter boven NAP i.v.m. veiligheid (bij overschrijding is een verklaring van geen bezwaar noodzakelijk op grond van art. 8.9 Wet luchtvaart).

Het bouwpeil voor het initiatief Ouderkerkerlaan ligt op verschillende niveaus. Aan de Ouderkerkerlaan ligt het bouwpeil het hoogst, op ca. 1,50 - NAP. Met een voorziene bouwhoogte van het project van ca. 59 meter blijft het plan onder maximale toegestane hoogte van 58 meter + NAP inzake vliegveiligheid.



Mobiliteitsvisie Amstelveen 2020

Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie Amstelveen 2021-2024

Amstelveen werkt de komende jaren aan samenhangende, verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid. In de Mobiliteitsvisie zijn hiertoe vier hoofdlijnen benoemd:

- Hoofdlijn 1: Een regionaal, samenhangend bereikbaarheidssysteem voor Amstelveen;
- Hoofdlijn 2: Een lokaal, verkeersveilig bereikbaarheidssysteem in Amstelveen;
- Hoofdlijn 3: Op weg naar een duurzaam mobiliteitssysteem;
- Hoofdlijn 4: Mobiliteit en ruimtelijke ordening gaan altijd samen.

Per hoofdlijn zijn meer of minder concrete maatregelen genoemd. In het Uitvoeringsprogramma zijn de maatregelen, die bijdragen aan de realisatie van samenhangende, verkeersveilige en duurzame bereikbaarheid van Amstelveen, zo concreet mogelijk uitgewerkt en gedefinieerd. Tempo, financiering en fasering lopen per maatregel uiteen. Een veelsoortigheid aan maatregelen kortom, die echter wel in samenhang met elkaar worden getroffen.

De maatregelenmix uit het Uitvoeringsprogramma bestaat uit verschillende soorten maatregelen:

- maatregelen aan de infrastructuur;
- maatregelen aan de techniek en regelsystemen;
- maatregelen op het gebied van gedragsverandering, zoals spreiden van aanvangstijden bij scholen en bevorderen van duurzame mobiliteit van medewerkers van de gemeente Amstelveen;
- ontwikkelen, verzamelen, analyseren en toepassen van data en kennis.

De Nota parkeernormen 2021

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 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 moet zelf voorzien in de parkeerbehoefte.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling een onderbouwing op te nemen van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Voor wonen geldt, dat voor woningbouwlocaties vanaf 12 woningen, met een onderlinge ruimtelijke en functionele samenhang, sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

De voorgenomen ontwikkeling is een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt binnen stedelijk gebied ontwikkeld en binnen de regio is de behoefte aan betaalbare woningen.

Structuurvisie Noord-Holland 2040 en provinciale ruimtelijke verordening

De provincie stuurt de ruimtelijke ontwikkelingen met een structuurvisie en een ruimtelijke verordening. In het bestaande bebouwd gebied heeft de gemeente echter een zeer ruime



mate van beleidsvrijheid. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan c.q. is het college bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een 'grote afwijking' niet aan provinciaal beleid gebonden, maar dient daarmee wel rekening te worden gehouden. Dit betekent dat het beleid in de belangenafweging dient te worden betrokken.

Hoogbouwvisie Amstelveen

De ontwikkeling aan de Ouderkerkerlaan 150 valt binnen de contouren van de hoogbouwvisie. Dit biedt ruimte om hoger te bouwen dan de 'Amstelveense' hoogte van 18 meter. Juist deze locatie die zich presenteert aan de Beneluxbaan, de entree van de wijk markeert en binnen het verzorgingsgebied van de nabij gelegen tramhalte ligt, betreft een locatie waar op basis van de visie een hoogte-accent mogelijk is.

4. Projectdefinitie

Het plan voorziet in vervangende nieuwbouw waarbij het bestaande tankstation en de voormalige autogarage met drie bouwlagen worden vervangen door een woongebouw van omstreeks 17 bouwlagen (gerekend vanaf het maaiveld aan de zuidzijde), met in totaal circa 130 woningen en een half verdiepte parkeergarage. Het buitenterrein zal ingericht worden met groenvoorzieningen.

5.1 Randvoorwaarden

Groen en openbare ruimte

Het huidige terrein is vrijwel geheel verhard en bestaat naast de garage en het tankstation voornamelijk uit parkeerterrein. Bij omvorming naar woningbouw is een betere kwaliteit buitenruimte een vereiste. Een belangrijke voorwaarde daarbij is dat de bestaande hoofd-groenstructuur langs de Beneluxbaan gehandhaafd blijft. Dit heeft invloed op de begrenzing van de nieuwe bebouwing. Door het noordelijk deel van het perceel zoveel mogelijk een groene inrichting te geven, kan het groen langs de Ouderkerkerlaan een verbinding krijgen met het groen van de Keerpuntweg/Beneluxbaan.

Daarnaast is de aansluiting van het terrein op de bestaande groen/blauwe zone van de Ouderkerkerlaan van belang. Deze zone grenst aan de westkant van de planlocatie en hier eindigen de zuidelijke, lager gelegen watergang en de noordelijke watergang. De overgang van gebouw naar watergang dient zorgvuldig vormgegeven te worden.

Het toevoegen van beplanting en bomen is nodig om een prettig woonklimaat te scheppen, maar ook om hittestress en wateroverlast tegen te gaan. Waar mogelijk dient de inrichting van het maaiveld bij te dragen aan de verbinding van de ecologische zone langs de Ouderkerkerlaan met de Beneluxbaan.

Aangezien het terrein nu al vrijwel geheel verhard is zal watercompensatie geen rol spelen, maar in het kader van klimaatadaptatie moet er wel aandacht zijn voor het bufferen van regenwater op het terrein. Dit kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door het aanbrengen van beplanting, het toepassen van vegetatiedaken of het integreren van kratten, in combinatie met waterdoorlatende bestrating.

In de bestaande situatie bevindt zich een wandelpad aan de westkant van de locatie welke een verbinding vormt tussen de Ouderkerkerlaan en de Maarten Lutherweg. Deze verbinding moet blijven bestaan.



- het gebouw doet recht aan de ligging in de parkzone en zorgt voor een goed vormgegeven beëindiging en beleving van deze strook;
- het maaiveld heeft een zoveel mogelijke groene inrichting;
- parkeren is een integraal onderdeel van het gebouw en de architectuur;
- het gebouw maakt een groene verbinding met het maaiveld;
- de ontsluiting van de parkeergarage is een integraal onderdeel van het ontwerp, waarbij zowel sociale als verkeerskundige veiligheid wordt mee genomen.

Verkeer

Voor de verkeersontsluiting geldt de voorwaarde dat deze voor het gemotoriseerde verkeer plaatsvindt via de Ouderkerkerlaan. Dat is in de huidige situatie ook het geval. De bestaande toe- en afritten van het perceel kruisen het doorgaande langzaam verkeer langs de Ouderkerkerlaan. In de nieuwe situatie bestaat de mogelijkheid om deze kruisingen te optimaliseren en verkeersveiliger vorm te geven. De situatie voor het langzaam verkeer zal daardoor verbeteren. In de huidige situatie is er aan de Ouderkerkerlaan sprake van een westelijke en een oostelijke in/uitrit. De oostelijke in/uitrit komt echter op ter hoogte van opstelstroken voor de verkeerslichten. Dit is verkeerskundig gezien geen ideale situatie. In en uitrijdend verkeer moet hier tussen reeds opgestelde voertuigen door rijden en verstoord daarmee de afwikkeling van het kruispunt. In de nieuwe situatie dient daarom alleen nog maar gebruik gemaakt te worden van de westelijk in/uitrit.

In het aantal verkeersbewegingen over de Ouderkerkerlaan zal vanwege het plan niet veel veranderen. Op basis van vaste kengetallen wordt voor het bestaande tankstation tezamen met het supermarktje "Spar express" ongeveer 700 motorvoertuigen per etmaal berekend. In de nieuwe situatie zal een aantal van circa 130 appartementen ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal genereren, waarvan 50 mvt/etmaal door bezorgdiensten. Mocht in de nieuwe situatie een buurtsupermarktje van ongeveer dezelfde omvang terugkomen, dan is deze functie goed voor circa 100 mvt/etmaal. Tezamen met het verkeer dat samenhangt met de woningen is opnieuw sprake van circa 700 motorvoertuigen per etmaal. 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 verkeerscapaciteit van resp. 10.000 en 15.000 mvt/etmaal dus ruim voldoende capaciteit om het verkeer te kunnen afwikkelen.

Parkeren

Voor het parkeren geldt de voorwaarde dat dit geheel wordt opgelost op eigen terrein. De normen in de gemeentelijke parkeernota geven de zekerheid dat in de benodigde parkeerbehoefte wordt voorzien. Het plangebied is gelegen in zone C zoals aangegeven in de gemeentelijke parkeernota. Voor koopwoningen in het middeldure segment in deze zone geldt op grond van de parkeernota een parkeernorm van 1,2. Voor huurwoningen in het middeldure segment in deze zone geldt op grond van de parkeernota een parkeernorm van 0,7.

Bij nieuwbouwprojecten is het mogelijk minder parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de lokale parkeernorm vereist is, wanneer bewoners gaan autodelen. Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod komt verhoudingsgewijs één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Voor dit project wordt in samenspraak tussen gemeente en ontwikkelaar een aandeel van zeven deelauto's realistisch geacht. Daarnaast wordt gekeken naar het toevoegen van extra fietsparkeerruimte. Het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen mag met maximaal 10% worden verlaagd, in de verhouding van vijf extra fietsparkeerplaatsen



in plaats van één autoparkeerplaats. Voor wat betreft een combinatie van meerdere afwijkmogelijkheden geldt een maximale verlaging van 20% op het totaal aantal parkeerplaatsen.

Sinds 10 maart 2020 is er een verplichting met betrekking tot het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voorlaadpalen.

Tevens wordt gekeken naar het toevoegen van extra fietsparkeerruimte. Hierbij wordt er gestreefd naar 20% meer fiets-parkeerplekken dan de Amstelveense parkeernorm voorschrijft. Het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen mag met maximaal 10% worden verlaagd, in de verhouding van vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Voor wat betreft een combinatie van meerdere afwijkmogelijkheden geldt een maximale verlaging van 20% op het totaal aantal parkeerplaatsen.

Het fiets-parkeren voor bewoners dient in pandig gerealiseerd te worden in een gezamenlijke fietsenstalling, conform de eisen in de Amstelveense bouwbrief voor fietsenstallingen. Er moet rekening worden gehouden met een goede toegankelijkheid van deze ruimte voor fietsers.

Voor bezoekers dient fiets-parkeren aanwezig te zijn in de directe nabijheid van de hoofdentree van het gebouw, alsmede bij aanvullende voorzieningen zoals een buurtsuper of koffiebarretje, conform de Amstelveense parkeernota. Fietsvoorzieningen voor bezoekers dienen openbaar toegankelijk te zijn en geschikt om fietsen door middel van een slot aan vast te zetten. Bij voorkeur worden zogenaamde "nietjes" toegepast.

Voor de middeldure huurwoningen in het plan geldt bovendien de voorwaarde dat in de huurprijzen ook de eventuele kosten van de parkeerplaatsen inbegrepen zijn. Hetzelfde geldt voor de kooprijzen van de middeldure koopwoningen, waarin ook de kooprijzen van de parkeerplaats(en) inbegrepen dienen te zijn. Op deze manier wordt voorkomen dat het parkeren wordt verdriven naar de openbare ruimten in de omgeving waar geen betaald parkeerregime van kracht is.

Ten behoeve van aanvullende functies, zoals bijvoorbeeld een buurtsupermarktje of een koffiebarretje, dient voorzien te worden in openbaar toegankelijke parkeergelegenheid, conform de Amstelveense parkeernota. Ten behoeve van bezorgdiensten dient een parkeermogelijkheid opgenomen te worden voor laden en lossen.

Water en klimaat-adaptieve inrichting

Ten aanzien van de watercompensatie geldt volgens het beleid van Waternet dat minimaal 10% van de extra verharding dient te worden gecompenseerd. Een toename van de verharding van minder dan 1.000 m² kan in principe buiten beschouwing worden gelaten. Het is nodig om samen met Waternet hierover tot overeenstemming te komen.

Aangezien het terrein nu al vrijwel geheel verhard is zal watercompensatie naar verwachting geen rol spelen, maar in het kader van klimaatadaptatie moet er wel aandacht zijn 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, bijvoorbeeld door het toepassen van vegetatiedaken, kratten in het terrein, infiltrerende verharding en/of groenaanleg.



Riolering en klimaat-adaptieve inrichting

Wat betreft de riolering dient een gescheiden HWA en VWA-stelsel aangelegd te worden in de openbare ruimte. De gemeente Amstelveen hanteert sinds de vaststelling van de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) de klimaat-adaptieve norm dat in nieuwbouw projecten het integrale gebied (alle ruimte) een regenbui van 70 mm in één uur moet kunnen verwerken zonder wateroverlast of schade te veroorzaken, en 90 mm in één uur bij zogenaamde vitale en kwetsbare infrastructuur, zoals trafostations) Na een periode van 12 uur zal er geen water op straat mogen zijn.

Van de ontwikkelaar wordt verwacht dat ze een toetsing/berekening uitvoert om de goede verwerking van 70 en/of 90 mm in één uur aan te tonen.

Ecologie en natuur-inclusiviteit

Alhoewel er vanuit de gemeente geen eisen kunnen worden gesteld aan de wens van 'natuur-inclusief' bouwen, is daar met de ontwikkelaar wel nadrukkelijk over gesproken. De landschapsarchitect heeft in opdracht van de ontwikkelaar een zogenaamde biodiversiteits-scan gemaakt. Het doel van de biodiversiteitscan is zichtbaar te maken welke diersoorten in Amstelwood kunnen worden gehuisvest. De gebouw-bewonende dieren hebben, net als mensen, ook een programma van eisen met eigen eisen en wensen voor geveloriëntatie, hoogte, vrije invliegruimte, kastgrootte en soort voorkeur. Het scheppen van de juiste condities voor de gebouw-bewonende soorten gaat niet alleen met "stenen" maar ook met "vegetatie".

Aan de hand van deze scan kan het gebouw en de terreininrichting verder worden uitgewerkt. Er wordt gekeken naar de integratie van verschillende maatregelen waaronder nest- en verblijfskasten in de gevel voor vogels en vleermuizen. De alzijdige gevel biedt mogelijkheden om o.a. de gierzwaluw, huiszwaluw, huismus en verschillende soorten vlinders. Daarnaast bieden beplante daken met een grote variatie in beplanting met bessen- en nectarrijke beplanting een voedselrijkdom en beschutting voor bijvoorbeeld kleine zangvogels. De biodiversiteitsscan wordt in een volgende fase verder vertaald naar daadwerkelijke maatregelen in het plan.

Energie en duurzaamheid

De gemeente Amstelveen heeft de ambitie een fossielonafhankelijke gemeente te zijn in 2040 (raadsbesluit mei 2016). Dit is in lijn met de aanpassing van de EPC naar de nieuwe eis BENG per 1 januari 2021 (Bijna Energie Neutraal Gebouw) waarbij op grond van het Bouwbesluit aan gebouwen naast energiebesparende eisen ook eisen ten aanzien van het opwekken en gebruik van duurzame energie worden gesteld. In het ontwerp dient daarom vroegtijdig rekenschap gegeven te worden aan de oriëntatie en gevolgen voor daglicht-toetreding en mogelijkheden voor zonnepanelen. Tevens is er met de invoering van BENG ook nadrukkelijker aandacht voor tegengaan van oververhitting opgenomen in het Bouwbesluit.

Initiatiefnemer draagt zorg voor een goede (thermische) schil en energetisch ontwerp en onderzoekt welke eigen opwek nu al realiseerbaar is en wat er op termijn toegevoegd kan worden, gebruikmakend van dan beschikbare en naar verwachting meer gangbare technieken. Hierbij worden de ambities uit de Leidraad Duurzaam Bouwen nagestreefd.

In het gebied wordt geen aardgas aangelegd, de voorzieningen dienen volledig aardgasvrij te worden gerealiseerd. De voor de elektriciteitsvoorziening van de woningen in het gebied benodigde transformatorstations van de netbeheerder dienen mee ontworpen te worden op eigen terrein. Hiervoor is afstemming met Liander noodzakelijk.

Het toepassen van bodemenergie dient zorgvuldig afgestemd te worden met de omgeving.



Het realiseren van bronnen dient op eigen terrein plaats te vinden. Voor de aanleg van WKO's is een vergunning o.g.v. de Waterwet noodzakelijk, de Provincie NH is hiervoor het bevoegde gezag. De gemeente zal in overleg met de Provincie treden om te voorkomen dat de ontwikkeling leidt tot ongewenste warmte en koude interferentie in de ondergrond.

In de realisatiefase wordt het energieverbruik zoveel mogelijk beperkt en worden zo schoon mogelijke mobiele werktuigen ingezet.

Circulaire bouw

Vanuit de doelstelling voor het circulair gebruik van materialen komen de materialen die vrijkomen bij de sloop van het bestaande gebouw bij voorkeur terug of wordt *biobased* materiaal zoals hout gebruikt.

Als bij sloop als grondstoffen niet in de nieuwe gebouwen kunnen of worden deze ingezet, dan worden ze bij voorkeur beschikbaar gesteld voor bij andere ontwikkelingen.

Daarnaast wordt bij het ontwerp van het bouwplan zoveel mogelijk ingezet op:

- optimaal beheer en onderhoud;
- zo veel mogelijk losmaakbare/modulaire onderdelen (Losmaakbaarheidsindex).

De gemeente heeft de ambitie om te werken met materialenpaspoorten.

Bij de nieuwe gebouwen wordt een zo laag mogelijke MPG nagestreefd (Milieu Prestatie Getal. De MPG is te vergelijken met de EPC - maatstaf voor energie - maar dan voor materiaal gebruik). De gemeente streeft een MPG na van € 0,50 per m².

Klimaat-adaptatie algemeen

In december 2020 heeft de gemeenteraad nieuw beleid inzake klimaatadaptatie vastgesteld. Dit is vastgelegd in de Agenda en Actieplan Klimaatadaptatie Amstelveen 2021-2026.

Het beleid richt zich op de klimaat-adaptieve inrichting van de hele stad, incl. bestaande bouw en nieuwbouw. Relevant ten aanzien van dit project zijn:

- Normen ter bestrijding van toekomstige wateroverlast (70 en 90 mm/uur);
- Normen ter bestrijding van toekomstige droogtestress (geen getalsmatige normen);
- Normen ter bestrijding van toekomstige hittestress (optimale verdeling tussen koele en warme verblijfslocaties).

Ten aanzien van wateroverlastbestrijding geldt dat ontwikkellocaties moeten voldoen aan de verwerkingscapaciteit van een bui van 70 mm per uur (voorts dienen nutsvoorzieningen en andere vitale objecten functioneren te blijven functioneren bij een bui van 90 mm in één uur), zonder schade te veroorzaken. Daarbij wordt de voorkeursvolgorde gehanteerd: Vasthouden (tijdelijk - in de locatie); Bergen (semi-permanent - in de locatie); Afvoeren (vertraagd afvoeren op open water).

Ten aanzien van droogtestress bestrijding geldt voor deze ontwikkeling geen harde getalsmatige norm. Het gaat in dit project om de instandhouding van groen en bomen onder zeer droge omstandigheden (bv. cf. "2018"). Mogelijk kan geborgen water in het gebied het bomenbestand dienen, zodanig dat grote droogtes ("2018, 2019") geen onherstelbare schade aanrichten aan het groen en de bomen.

Bij de bouw moet in Amstelveen rekening altijd worden gehouden met mogelijke bodemdaling.



De hitte impact is in 2050 niet erger dan in 2020; knelpunten van kwetsbare groepen uit de stresstest zijn onderzocht en waar nodig maatregelen getroffen. De negatieve gezondheidssimpact op kwetsbare groepen wordt verkleind; de openbare ruimte, gebouwen, nutsvoorzieningen en vitale functies worden hittebestendiger ingericht.

Ten aanzien van hittestressbestrijding in nieuwbouwwontwikkelingen streeft de gemeente naar een zodanige inrichting van het gebied dat de gevoelstemperatuur binnen aanvaardbare normen blijft. Koele verblijfsplekken van minimaal 200 m² zijn aanwezig op een afstand van maximaal, doch bij voorkeur, 100 meter loopafstand om (de gevolgen van) hitte voor mens en natuur te beperken. Verblijfsplekken worden met minimaal 50% groen en 30% schaduw ingericht (bomen tellen voor beide). Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de bestaande Flora en Fauna en voor nieuwe beplanting keuzes worden gemaakt voor gebiedseigen Flora en Fauna.

Hittestressbestrijding speelt ook in de binnenruimte. Daar heeft de gemeente geen zeggenschap over, maar de gemeente adviseert bij de bouw koelte-bevorderende maatregelen te nemen, ten aanzien van materiaalgebruik, kleurstellingen, isolerend gehalte. Hiervoor gelden eisen conform de BENG 2.0 en conform de Leidraad Duurzaam Bouwen: gestreefd wordt naar een temperatuurverschil tussen de bebouwde omgeving en de omringende/groene omgeving van niet meer dan 1 graden Celcius en de kans op temperatuuroverstijging (TOjuli) 0,8 of lager.

Toegankelijkheid

Bij de verdere planuitwerking dient rekening te worden gehouden met de toegankelijkheid van het gebouw voor minder validen.

Afvalbeheer

Voorzieningen voor de inzameling van huisvuil moeten worden overlegd met de gemeentelijke afdeling Afvalstoffenbeheer.

5.2 Schetsontwerp

Het voorlopig schetsontwerp dat de ontwikkelaar naar voren heeft gebracht, past globaal binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden van de startnotitie, met dien verstande dat het ontwerp, in samenspraak met de architect en de stadsbouwmeester, verdere uitwerking behoeft.

Het schetsontwerp toont een woontoren van 17 bouwlagen (gerekend vanaf het maaiveld aan de zuidzijde). Het gebouw is opgedeeld in drie enigszins getrapte woonblokken richting de Ouderkerkerlaan en Beneluxbaan. De getrapte vorm zorgt voor een ruimtelijkere beleving tussen de toren en de omliggende bebouwing.

Doordat er een hoogteverschil aanwezig is tussen de noordzijde (Ouderkerkerlaan) en de zuidzijde (Kierkegaardstraat) krijgt de plint, die aan de zuidzijde grotendeels dienst doet als parkeergarage, twee verschillende verschijningsvormen. Aan de zuidzijde draagt de plint zoveel mogelijk bij aan beleving en sociale veiligheid. Aan de noordzijde bestaat de plint uit een laag van overwegend 4,5 meter hoog. De gevel gaat hier, door het transparante karakter en de mogelijkheid tot het toevoegen van een kleine voorziening, een interactie aan met het maaiveld. Tevens bevindt zich hier de entree tot de parkeerfaciliteit.

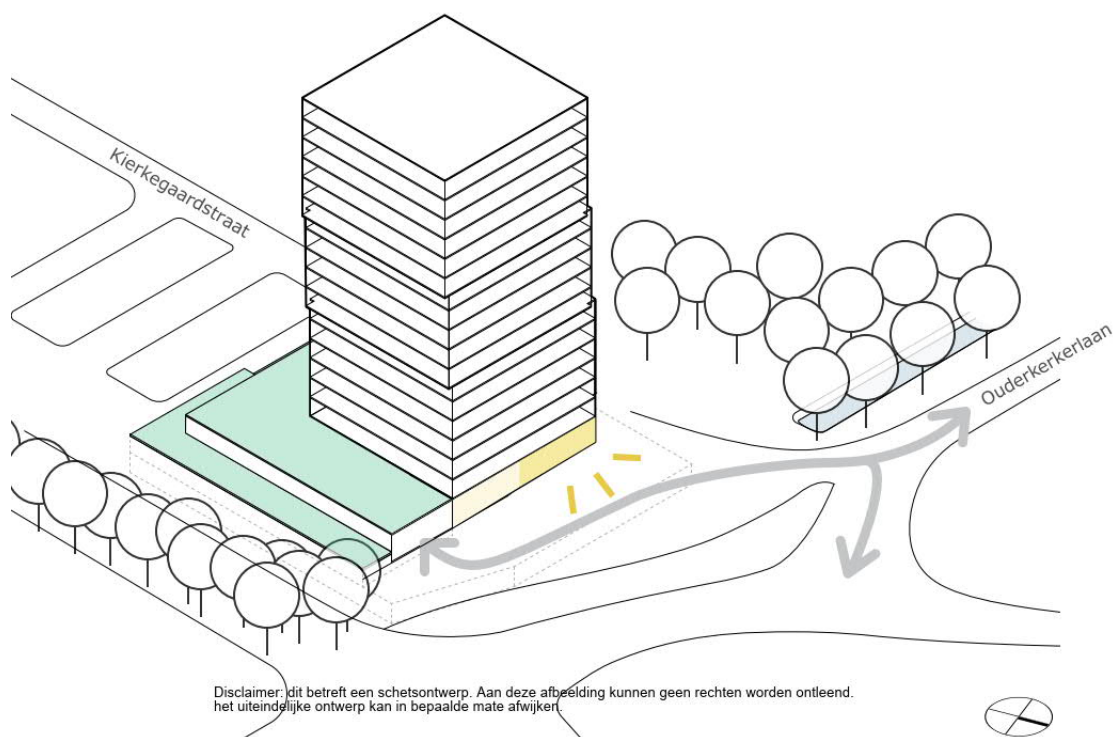


Hoogbouw visie

De voorgenomen ontwikkeling valt binnen de contouren van de hoogbouwvisie. Het schetsontwerp geeft op de volgende manier invulling aan de stedenbouwkundige eisen die in deze visie zijn opgenomen:

Ranke slanke alzijdige toren (diagonaal 45m)

Aan deze randvoorwaarde wordt voldaan, waarbij zoveel mogelijk een relatie wordt gezocht met het maaiveld en de mogelijkheid van een levendige functie aan de zijde van de Ouderkerkerlaan.



Inpassing

De inpassing houdt rekening met de relatie met de achterliggende woonwijk, door aan de zuidzijde van het plan geen entree van de parkeergelegenheid te realiseren en het gebouw in beperkte mate te laten vertrappen richting de Ouderkerkerlaan en Beneluxbaan. De gekozen parkeeroplossing is een integraal onderdeel van het ontwerp en zal daarmee de omliggende woonwijk niet belasten. Voor de inrichting van het maaiveld en de daken van de plint wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht met de bestaande groenstructuren, waarmee een passende beëindiging van de parkstrook aan de Ouderkerkerlaan wordt gecreëerd.

Duurzaamheid

Door het toepassen van groene daken, het 'vergroenen' van het maaiveld en de keuze voor houtbouw wordt invulling gegeven aan de eisen van duurzaamheid.

Levendige plint

Het schetsontwerp gaat uit van een 'actieve' plint waar een publiek toegankelijke functie wordt gerealiseerd. De precieze invulling daarvan is nog nader te bepalen. In eerste



instantie wordt ingezet op de vestiging van een buurtsupermarktje van een vergelijkbare omvang als de thans aanwezige "Spar express". Als mogelijk alternatief kan worden gedacht aan een yoga studio, koffiebar of eventueel een kinderdagopvang.

Groen en openbare ruimte

Op de locatie is weinig ruimte voor het creëren van een openbaar toegankelijke ruimte. Er wordt daarom gezorgd voor een dakterras op een deel van de onderbouw en de individuele buitenruimten van woningen. De groenstrook (op het talud) van bomen en heesters die een afscheiding vormt tussen het plangebied en de Keerpuntweg zal zoveel mogelijk gehandhaafd blijven. Aan de voorzijde (Ouderkerkerlaan) wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht met de bestaande groenstructuren aan de Beneluxbaan en de Ouderkerkerlaan. De hoofdgroenstructuur langs de Beneluxbaan wordt gerespecteerd en blijft volledig intact.

Door de getrapte vorm van het gebouw ontstaan dakterrassen op verschillende niveaus met veel groen aan de Keizer Karelparkwijk zijde. Met name de gevels grenzend aan het parkeerterrein aan de Kierkegaardstraat bieden mogelijkheden voor het integreren van verticaal groen (bijvoorbeeld groene gevels).

Houtbouw en duurzaamheid

Naast de algemene randvoorwaarden voor duurzaamheid zet de ontwikkelaar erop in om te bouwen in hout. De naam van het project "Amstelwood" komt voort uit deze ambitie. (Hybride) houtbouwvarianten winnen aan populariteit als zeer duurzame bouwsystemen en kunnen ertoe bijdragen de identiteit van Amstelveen als groenste gemeente van Nederland verder te versterken.



De bedoeling is thans om de hoofd-draagconstructie van het gebouw uit te voeren als hybride hout-constructie. De kolommen, liggers en vloeren worden van hout, de kern, de parkeerkelder en de dekvloeren van beton.

Voor de vloeren wordt doorgaans gebruik gemaakt van het materiaal Cross Laminated Timber (CLT). Dit zijn meerdere lagen hout die op elkaar worden gelijmd middels een milieuvriendelijke lijm. CLT is CO₂ neutraal (mits nadien hergebruikt) omdat er CO₂ is en blijft opgeslagen in het hout. Naast het duurzame productieproces zorgt houtbouw ook voor minder transport van machines en losse materialen naar het bouwterrein. Het meeste productie-werk gebeurt immers in de fabriek, waarna kant en klare elementen op de bouwplaats enkel nog in elkaar worden gezet.

Water

Behalve het bufferen van water op het gebouw (bv. groene daken) kan het maaiveld gebruikt worden voor waterbuffering (bv. kratten).



Op de locatie eindigt de zuidelijk en de noordelijk gelegen watergang. In de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp wordt gekeken hoe hier functioneel en esthetisch op kan worden aangesloten. Van belang hierbij is de ecologische functie van de watergang en het aangrenzend groen.

Landschap- en terreininrichting

De buitenruimte rond het gebouw wordt ingericht met beplantingssoorten die aansluiten bij de bestaande groenzones aan de Ouderkerkerlaan en de Beneluxbaan. De beplanting op het gebouw (terrassen en verticaal groen) kan bestaan uit diverse beplantingstypen zoals klimplanten, heesters, kleine bomen en vaste planten. Hierbij worden soorten toegepast die geschikt zijn voor de specifieke klimatologische omstandigheden die optreden bij hoogbouw (zon, wind).

Ook het huidige gebruik van de locatie is in ogenschouw genomen. Tijdens de buurtconsultaties in het voortraject is gewezen op het pad dat vanaf de Ouderkerkerlaan naar de achterliggende Keizer Karelparkwijk loopt. Met de terreininrichting wordt hierop aansluiting gezocht zodat de connectie met de wijk intact blijft. Daarnaast wordt gekeken in het ontwerp naar een tweede voetgangersverbinding tussen de woonwijk en de noordkant van het plangebied.

6. Financiën

Voor de ontwikkeling van het plan voor Ouderkerkerlaan 150 is een voorovereenkomst gesloten. Voordat een planologische procedure wordt opgestart dient met de exploitant een anterieure overeenkomst tot kostenverhaal tot stand te zijn gekomen. In principe komen alle kosten die samenhangen met de beoogde ontwikkeling voor rekening van de ontwikkelaar. Daarmee is het wettelijk kostenverhaal verzekerd en is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig. Evenmin is sprake van aanvullende locatie-eisen welke in een exploitatieplan moeten worden vastgelegd.

7. Planproducten en planning

Na vaststelling van de startnotitie zal de anterieure overeenkomst in voorbereiding worden genomen. De planning daarvan is globaal als volgt.

Product	Planning
<i>Startnotitie vaststellen in de Raad</i>	Kwartaal I 2022
<i>Anterieure overeenkomst</i>	Kwartaal I/II 2022
<i>Ontwerp bestemmingsplan ter visie</i>	Kwartaal II 2022
<i>Vaststelling bestemmingsplan</i>	Kwartaal IV 2022
<i>Start bouw</i>	Kwartaal I 2023

Naar verwachting treedt op 1 juli 2022 de Omgevingswet in werking. Vanaf dat moment dient een Omgevingsplan op grond van de Omgevingswet in procedure te worden gebracht en is het niet meer mogelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen. Als blijkt dat het ontwerp van het benodigde bestemmingsplan niet voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 juli 2022 ter inzage kan worden gelegd, en de bovenstaande planning dus niet kan worden gehaald, zal de ruimtelijke procedure worden gevolgd zoals voorgescreven in de Omgevingswet.



8. Projectcommunicatie

De gemeente is verantwoordelijk voor de communicatie over publiekrechtelijke aangelegenheden. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het organiseren van voldoende draagvlak bij direct omwonenden en andere belanghebbenden. De initiatiefnemer verzorgt de communicatie tot en met de oplevering van het project, waaronder ook de periode dat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Op 4 november 2021 hebben de gemeente en de ontwikkelaar een inloopavond georganiseerd op de locatie aan de Ouderkerkerlaan 150.

De ontwerp startnotitie heeft van 14 oktober 2021 tot en met 17 november 2021 voor inspraak ter inzage gelegen.

Nadat het college heeft ingestemd met het concept van de Nota van Beantwoording krijgen de indieners van een inspraakreactie de nota toegestuurd en worden zij geïnformeerd over de mogelijkheid om in te spreken in de raadscommissie RWN.

Wanneer de raad haar besluit over de startnotitie heeft genomen wordt het bouwplan door de initiatiefnemer binnen deze kaders verder uitgewerkt. Nadat er overeenstemming is bereikt over het bouwplan en het kostenverhaal zal worden gestart met het voorbereiden van het planologische ontwerpbesluit (in principe een ontwerpbestemmingsplan) waarna deze in procedure zal worden gebracht voor besluitvorming door de gemeenteraad. Deze planologische procedure kent een wettelijke tervisielegging met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen voorafgaand aan het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is het volgende moment dat personen kunnen inspreken.